

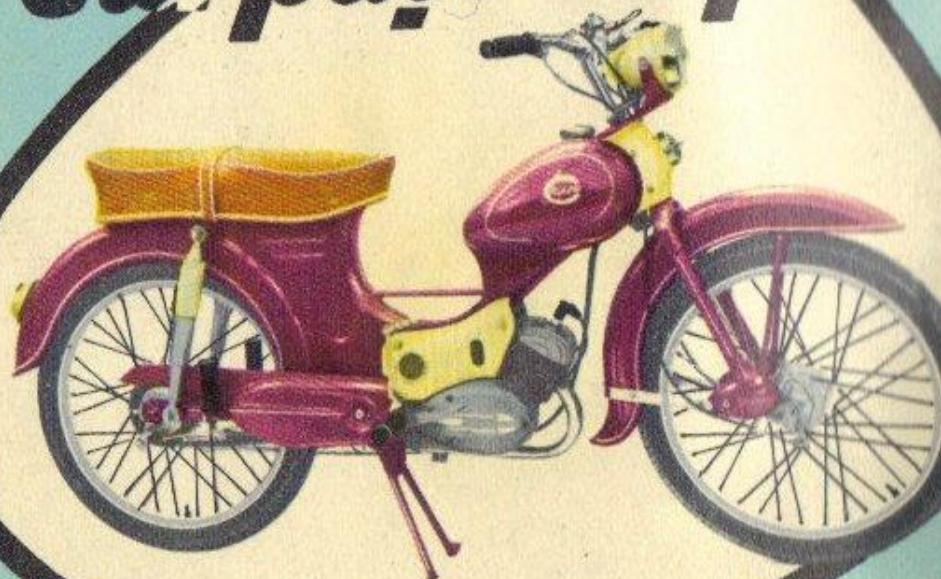


M. I. C. M.
UZINELE DE BICICLETE ȘI MOTORETE
„6 MARTIE” ZĂRNEȘTI

INSTRUCȚIUNI

PENTRU FOLOSIREA ȘI
ÎNTREȚINEREA MOTORETEI

Carpați Super



M.I.C.M.

UZINELE DE BICICLETE ȘI MOTORETE
„6 MARTIE” ZĂRNEȘTI

CUVINT ÎNAINTE

Motocicleta „Carpați-Super” este un produs al industriei naționale deosebit de bună calitate și încrezătoare.

INSTRUCȚIUNI

PENTRU FOLOSIREA ȘI
ÎNTREȚINEREA MOTORETEI

Carpați-Super

Înțelegând că întreținerea și folosirea motocicletelor „Carpați-Super” devine un plus în fața de diversiți va produce încredință nevoie și dorință de progresarea ei să fie în comune de echipamentele din lara noastră, și cu o pantă, calea pe care se urmărește, climă etc.

Pentru a eliniște rezistențele lor de la cunoscatorii noștri cu înțețe de prezent persoane a motocicletă, să călătorești cu ajutorul acestor instrucțiuni și să le aplică difuzorul.

UZINELE „6 MARTIE” ZĂRNEȘTI

1965 ANUL

MCW

UNIUNE DE SCICILETE SI MOTOCICLE
"A MARELE" SARNESTI

INSTALAȚII

INSTALAȚII FOLOSIREA SI
INSTALAȚII MOTOCICLE

mobra.ro

2002

CUVINT ÎNAINTE

Motoreta „Carpați-Super” este un produs al industriei românești, conceput și executat în întregime în R.P.R.

La proiectarea ei s-a avut în vedere remedierea tuturor deficiențelor constatare la motoreta „Carpați” precum și introducerea ultimelor noutăți apărute în construcția de motorete.

mobra ro

Prin-tr-o exploatare rațională și prin-tr-o întreținere corespunzătoare, motoreta „Carpați-Super” devine un bun tovarăș de drum și nu va produce niciodată necazuri deoarece la proiectarea ei s-a ținut cont de condițiile reale din țara noastră ca : pante, categorii de drumuri, climă etc.

Pentru a obține rezultatele dorite, cumpărătorul este rugat ca înainte de prima pornire a motoretei, să citească cu atenție aceste instrucțiuni și să le aplice întocmai.

UZINELE „6 MARTIE” ZĂRNEȘTI
BRAȘOV

CUMINT INAINTE

Historiea "Capătu-Sibiu" este într-o
însemnată lumenie, conținută în secvență
în întregime în R.P.R.

Că promovarea și săvârșirea
acestei tablouri polițiscului comunității în mo-
toare, "Capătu", treceau și urmărește la
interior români apartiniți în comunitatea de

mobra.ro

Într-o căpătăină lumenie și dincolo de
tuturor cotităriilor, multă în "Capătu-Sibiu"
într-o căpătăină lumenie și dincolo de
tuturor cotităriilor, multă în "Capătu-Sibiu"
într-o căpătăină lumenie și dincolo de
tuturor cotităriilor, multă în "Capătu-Sibiu"

într-o căpătăină lumenie și dincolo de
tuturor cotităriilor, multă în "Capătu-Sibiu"
într-o căpătăină lumenie și dincolo de
tuturor cotităriilor, multă în "Capătu-Sibiu"

UNITE E MARTIE - SVINESTI
BRAZOV

1. CARACTERISTICI TEHNICE MAI IMPORTANTE

- 1.1. Motoreta tip „Carpați-Super”
1.2. Motor tip „Metrom” M-103 în doi timpi cu piston plat și răcire cu aer
1.1.1. Capacitatea rezervorului 6 litri
1.1.2. Transmisie Lanț cu role
 $12,7 \times 5,21 - 114$ Z
STAS 6478-61
Raport de transmisie a roților de lanț: 1/2
 $23'' \times 2,25''$
1.1.3. Anvelopă a) pentru o persoană
1.1.4. Presiunea în camere Roata față
Roata spate
= 1,75 atm.
Roata spate
= 1,90 atm.
b) pentru două persoane
Roata față
= 1,90 atm.
Roata spate
= 2,10 atm.

mobro

1.1.5.	Suspensie Roată față	Levier oscilant și resort elicoidal
	Roată spate	Telescop cu resort și amortizor cu fricțiune
	Şa	Cu arcuri și cauciuc buretos
1.1.6.	Viteza :	
	maximă	55 km/h
	de regim vit. I	16 km/h
	de regim vit. II	35—40 km/h
	min. stabilă vit. I	8 km/h
	min. stabilă vit. II	15 km/h
1.1.7.	Încărcătură utilă	145 kg
1.1.8.	Greutatea proprii neali- mentată	60 kg
1.2.1.	Cilindree	68 cm ³
1.2.2.	Diametrul pistonului	45 mm
1.2.3.	Cursa pisto- nului	42 mm

1.2.4.	Raport de compresie	7 : 1
1.2.5.	Putere maximă	2,6 C.P./5000 rot./min.
1.2.6.	Putere de regim	2,3 C.P./4300 rot./min.
1.2.7.	Ungere prin amestec în raport ulei/benzină	1/25
1.2.8.	Benzină recomandată	„Auto” Co 70
1.2.9.	Ulei recomandat	STAS 176-53 Gr. 400 marcat STAS 751.49 (410 iarna și 413 vara)
1.2.10.	Consum de benzină pentru 100 km la viteza de regim 35—40 km/h	1,8—2,1, litri/100 km
1.2.11.	Instalația electrică	Aprindere prin magnetou care cuprinde și bobina de iluminat 6 v/18 w.

1.1.5.	Suspensie Roata din față	Avans la aprengere $3,5 \div 4$ mm înainte de punctul mort superior (P.M.S.)
1.1.6.	Seturi de înălțime pentru motorul	Deschiderea maxi- mă a contactelor de întrerupere 0,4 mm
1.1.7.	Viteza maximă	Bujie M 14×225 cu distanță între elec- trozi de 0,4 mm
1.1.8.	Grămadă programe metale	Becul de iluminat pentru far „Bi- lux” 6 v—15/15 w
1.2.12.	Carburator	Becul de iluminat stop 6 v/3 w
		Claxon de curent alternativ
		Tip „Metrom” ori- zontal, diametrul difuzorului 13 mm
		Diametrul jiclorului 0,6 mm

1.2.13.	Filtru de aer	Tip uscat cu obturător de pornire
1.2.14.	Ambreiaj	Multidisc în baie de ulei
1.2.15.	Eșapament pentru gaze	Tobă cu șicane 0,75 litri; uleiul re-
1.2.16.	Cantitatea de ulei în cutia de viteze	comandat pentru cutia de viteze: Grupa 400, (410 — iarna, 413 — vara)
1.2.17.	Pornirea motorului	Cu pedala de pornire

2. INDICAȚII PENTRU UTILIZARE

- 2.1. Organe principale ce se manevrează de către conducător (vezi planșa nr. 2).
- 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. 4 planșa 5).

Amestecul carburant se pregătește într-un vas curat astfel :

— Se toarnă în vas 5 litri benzină obișnuită auto.

— Se toarnă peste benzină 200 g ulei grupa 400.

— Se agită bine.

— Se filtrează totul într-un alt vas, absolut curat, trecind amestecul printr-o pînză curată.

Robinetul de benzină va fi fixat pe poziția I (închis) (vezi planșa 3) în timp ce se toarnă amestecul în rezervor printr-o pîlnie.

În timpul rodajului pentru o unghere mai eficace se vor folosi 240—260 g ulei la 5 litri de benzină.

2.3. Reguli pentru folosirea motoretei.

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

1. Dacă rezervorul are carburant în dozajul potrivit și în cantitatea necesară.

2. Dacă cutia de viteze are ulei suficient (vezi pct. 3.4).

3. Dacă camerele de aer sunt bine umflate (vezi pct. 1.1.4).

4. Dacă șuruburile și piulițele, în special cele de la direcție și roata spate sunt strînse suficient.

5. Dacă ghidonul este bine fixat.

a) Pornirea motorului.

1. Se deschide robinetul de benzină rotind mânerul în poziția „D” și se așteaptă pînă cînd camera de nivel constant a carburatorului se umple cu benzină (vezi planșa nr. 3).

2. Se rotește butonul de contact de la far în poziția mijlocie (vezi planșa nr. 5) pentru punerea sistemului de aprindere în circuit.

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

Dacă motorul este rece, se apasă tija împingător a plutitorului din

camera de nivel constant pînă la revîrsarea benzinei (vezi planșa nr. 16).

În acest timp, robinetul rezervorului este deschis.

4. Se pune manșonul siimbătorului de viteze în poziția „O”.

5. Se apasă energetic pe pedala de pornire. În acest timp manșonul de acceleratie se rotește maxim 3/4 din cursă (vezi planșa nr. 4).

Motorul pornește. Se lasă să se incalzească puțin înainte de a pleca la drum. În acest timp nu se va acelera motorul în reprise, ci se va reduce acceleratia treptat, pînă la stabilirea turației de mers în gol. În timpul încalzirii motorului, motoreta poate sta așezată pe suportul basculant (cric).

ATENȚIUNE !

În timpul pornirii motoreta va sta pe roți și nu pe suportul basculant.

b) Pornirea motoretei (demarea).

Se escamotează pedala de pornire.

Se deschide filtrul de aer coborînd brațul obturatorului atunci cînd motorul s-a încălzit suficient și merge regulat.

Se coboară motoreta de pe suportul basculant (cric).

Se trage maneta de ambreiaj și se introduce în viteza I-a rotind mînerul schimbătorului de viteze pînă la poziția cifrei 1 (vezi planșa nr. 9).

Se dă drumul încet manetei de ambreiaj și se accelerează în același timp progresiv, prin rotirea mînerului de accelerare, pînă ce motoreta se pune în mișcare.

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

Se reduce accelerarea prin rotirea mînerului în sens invers accelerării pînă la opritor.

Se debreiază trăgînd pînă la refuz maneta de ambreiaj.

Se rotește mînerul rotitor al schimbătorului de viteză pînă se aşază cu indicatorul în dreptul cifrei 2.

— Se dă ușor drumul manetei de ambreiaj și se accelerează din nou motorul pînă ce motoreta ajunge la viteza de regim.

d) Revenirea la viteza I-a.

La urcarea pantelor mari sau în centre aglomerate este necesar uneori să se circule cu viteză mai mică de 15 km/oră. În această situație pentru o exploatare corectă a motoretei este necesar să se treacă din viteza a II-a în viteza I-a.

Schimbarea se execută astfel :

Se reduce la minim accelerata.

Se debreiază.

Se rotește manșonul schimbătorului de viteze pînă în poziția „O”.

Se accelerează motorul ușor și se introduce în viteza I-a, după care se lasă liberă maneta ambreiajului.

Toate aceste operații se execută foarte repede pentru a nu se pierde demarajul motoretei.

e) Reducerea vitezei.

— Se reduce la minim accelerația motorului, se debreiază și se frânează după necesitate pe una sau ambele roți.

f) Oprită.

Se reduce la minim accelerația.

Se debreiază.

Se frânează pînă la oprirea motoretei.

Se rotește minerul schimbătorului de viteză pînă se aşază cu indicatorul la „O” și se dă drumul manetei de ambreiaj. Motorul continuă să meargă în gol. Se va evita mersul în gol o perioadă mai îndelungată pentru a nu se supraîncălzi.

g) Oprită motorului.

Se execută toate operațiile de la punctul „f” după care se întrerupe

currentul rotind spre stînga contactul electric de la far și se închide robinetul de benzină (poz. „I”).

2.4. Rodajul.

Se execută parcurgînd distanța de minim 500 km în următoarele condiții :

— Manșonul accelerăției să nu se rotească în timpul mersului mai mult de 3/4 în sensul accelerării.

— La pante nu se va forța motorul în viteza a II-a și se va schimba în viteza I-a imediat ce se observă că motorul pierde din turăție.

— Se vor evita drumurile cu pante mari.

— Amestecul carburant folosit va fi mai bogat în ulei avînd 240—260 g ulei la 5 l benzină.

În cazul cînd motorul se încălzește prea tare el se va opri 10—15 minute pentru a se răci puțin.

— Rodajul se va face numai cu o singură persoană.

În general în perioada de rodaj motoreta va trebui să fie exploarată

mai cu atenție, de rodaj depinzînd în mare măsură comportarea ulterioră a motoretei.

2.5. Instalația electrică :

Motoreta este prevăzută cu instalație proprie de iluminat și semnalizat (vezi planșa nr. 6).

Aprinderea la motor este dată de magnetoul ce se află inclus în carterul motorului.

Iluminatul este asigurat printr-un far echipat cu bec „Bilux“ de 6v— 15×15 w cu fază mare și fază mică conform normelor de circulație pe drumurile publice

Iluminarea numărului spate este alternativ montat la partea din față pat cu bec 6v—3w.

Pentru avizarea sonoră, motoreta este echipată cu claxon de curent alternativ montat la partea din fată a motoretei.

2.6. Șaua.

Este de construcție specială cu ramă și suspensie metalică peste

care se aşază cauciuc buretos îmbrăcat în anvelopă de P.V.C. pe suport textil.

Deoarece sub să s-a introdus pompa de aer și trusa de scule, aceasta este demontabilă iar demontarea ei de pe cadru se face prin apăsarea butonului de sub botul șeii, ridicarea botului șeii cca. 20 mm în sus și împingerea ei în față sau spate.

Montarea la loc se face așezînd șaua în poziția de montaj și dînd o lovitură cu mină în jos pe vîrful șeii.

La șeile de construcție mai nouă pentru îmbunătățirea sistemului de montare și demontare a șeii s-a prevăzut în partea stîngă a cadrului, un locaș cu încuietoare falsă.

Demontarea șeii se face prin rotirea spre stînga cu ajutorul unei monede de 0,25 lei a încuietorii false, scoaterea încuietorii și ridicarea șeii.

Încuietoarea falsă poate fi înlocuită cu o încuietoare tip Jawa.

2.7. Suportul basculant (cricul).

Este de construcție robustă din ţeavă.

În timpul mersului, el este ținut suspendat de un arc puternic.

Nu este permisă plecarea din loc cu motoreta, fără a se ridica suportul basculant pînă la blocarea lui de arc.

2.8. Reglajul nivelului ghidonului.

Înălțimea ghidonului este reglabilă pentru a se asigura o poziție cît mai comodă conducătorului.

Ridicarea sau coborîrea ghidonului se face cînd șurubul 7 și piulița 11 (planșa nr. 5) se află în stare nestrînsă. După așezarea lui în poziția dorită, se strîng bine șurubul 7 și piulița 11.

Înălțimea maximă a ghidonului este de 140 mm, măsurăți de la marginea superioară a piuliței 11,

pînă la marginea superioară a ghidoului.

2.9. Suspensia telescopică.

Este de construcție modernă cu arc de oțel cu dublu pas și asigură o lansare plăcută în timpul mersului (vezi planșa nr. 7).

Întreținerea este ușoară, avînd în partea superioară prevăzut un ungător cu bilă pe unde se poate face ungerea fără demontare.

Pentru reparatii sau inlocuirile de piese, amortizorul este ușor demontabil.

Demontarea se face apăsînd paharul inferior către cel superior comprimînd arcul pînă ce se crează un joc suficient între suportul inferior și paharul inferior, pentru a introduce cheia fixă de 19 mm. Cu ajutorul acesteia se slăbește contrapiulița și apoi se deșurubează suportul inferior.

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 afara de acesta, este necesară îngrijirea regulată a motoretei.

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

În scopul lungirii vieții 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 căpri-oară sau cu un burete de viscoză.
- d) Suprafețele cromate, umede, se usucă și se lustruiesc cu cîrpă moale.
- e) Spălați cu benzină piesele nevopsite.
- f) Adăpostul motoretei trebuie să fie neapărat uscat.
- g) În timpul staționării în aer liber, să se țină cont ca motoreta să stea la umbră.
- h) La umplerea rezervorului cu benzină se va evita ca picături de carburant să cadă pe suprafețele vopsite.
- i) Toate piesele și părțile neacoperite cu vopsea, 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	Operații de întreținere	Obs.
	Stringerea piulițelor axei de la roata față, a capului de la cilindru, a țevii de la eșapament și a carburatorului după primii 250 km parcursi. Toate celelalte suruburi și piulițe, vor fi strinse după primii 500—1000 km.	
	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.	pet. 3.17.
	Același lucru se repetă după demontarea motorului într-un atelier mecanic.	pet. 3.4.
După fiecare 1000—1500 km	Cîte două puncte de gresaj prin presiune la furca din față și telescop spate. Ungerea mînerului rotitor al schimbătorului de viteze.	planșa nr. 8 planșa nr. 9

După km	Operații de întreținere	Obs.
	Ungerea cablului de antrenare al vitezometrului.	planșa nr. 12
	Verificarea și corectarea jocului ambreiajului.	pct. 3.3.
	Schimbarea uleiului în cutia de viteze.	pct. 3.4.
	Verificarea și reglarea frînelor.	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 roșilor.	
	Curățirea eșapamentului.	pct. 3.14.
	Curățirea filtrului de aer.	pct. 3.15.
	Verificarea distanței între electrozii bujiei.	pct. 3.17.
	Curățirea și reglarea carburatorului.	
	Verificarea distanței între contactele ruptorului și a avansului la aprindere.	pct. 3.18.
	Este preferabil ca ultimele două operații să fie făcute de un mecanic autorizat sau un atelier de reparații.	

După km	Operații de întreținere	Obs.
După fiecare	Ungerea articulației furcii spate.	
5000—10000 km	Reglarea și ungerea cablurilor de comandă și a arborelui flexibil de comandă al vitezometrului.	planșa nr. 8
	Reglarea și ungerea lagărelor roților și a ghidonului.	
	Curățirea chiulasei și fundului pistonului.	

3.2. Ungerea lagărelor și cablurilor.

Cablurile de comandă ale carbura-
torului, ambreiajul frinei și arbo-
rele flexibil al vitezometrului, tre-
buie unse din timp în timp pentru
ca în tuburile flexible cablurile să
poată aluneca ușor.

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

În cursul remontării, se va avea în vedere reglajul perfect al cablurilor.
A se vedea punctele 3.3. și 3.5.

3.3. Verificarea și reglarea ambreiajului.

Ambreiajul trebuie să cupleze și să decupleze complet. El nu trebuie să patineze, pentru că în acest caz, discurile se vor uza prematur.

Cînd ambreiajul este bine pus la punct, maneta în poziția cuplat, 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 decouplează complet. În caz contrar, există tendință de patinare. Reglarea ambreiajului se va face cu motoreta culcată în felul următor :

— Se slăbește contrapiulița surubului de reglaj de pe maneta de ambreiaj (plansa nr. 9).

— Se învîrtește surubul de reglaj pînă cînd jocul necesar va fi atins.

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

— Dacă nu s-a putut asigura o bună funcționare a ambreiajului numai prin surubul de reglaj, se va

deschide capacul rotund din partea stînga a carterului (planșa nr. 10) făcînd astfel accesibilă reglarea șurubului interior și a contrapiuliței.

— Se deșurubează contrapiulița și se regleză șurubul interior al ambreiajului.

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

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

motorna Se scoate șurubul de control din partea stînga a carterului. Pentru a ne convinge, dacă nivelul uleiului este cel indicat, motoreta 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 de control.

În cazul cînd nivelul este scăzut, se va face plinul, introducînd ulei prin orificiul din partea superioară a carterului, după deșurubarea dopului.

Pentru schimbarea uleiului se scoat 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 întreținere pct. 3.1.) și ulterior la fiecare a două înlocuire pentru scurgerea completă a uleiului.

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

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

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

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

3.5. Verificarea și reglarea frînelor.

a) Frîna roții din față (planșa nr. 11).

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

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

Reglajul se face, procedînd astfel :

Se slăbește contrapiulița de la șurubul de fixare poz. 2.

Se regleză șurubul de reglaj poz. 1 pînă cînd se obțin 10—20 mm la mînerul frînei.

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

b) Frîna roții din spate.

Pe măsură ce ferodoul se uzează, este necesară o reglare a tijei, la butucul roții spate și maneta frînei, aşa fel ca saboții să prindă bine, fără o cursă exagerată de apăsare pe pedala frînei.

Reglajul se face astfel (planșa nr. 14).

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

Se va avea grijă ca piesa de reglaj să intre în poziția normală.

După acest reglaj, pedala de frînă va trebui să aibă un joc de 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 (planșa nr. 7).

Suspensia telescopică asigură un mers plăcut și o conducere ușoară, pe denivelările ce sunt pe drumurile publice, dacă motoreta a fost încărcată la sarcina prescrisă.

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 (planșa nr. 9).

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

În vederea reglării, se procedează astfel (planșa nr. 9).

Se trage maneta de ambreiaj.

Se introduce în viteza a II-a.

Se deșurubează piulița de reglaj.

Se întoarce șurubul de reglaj pînă ce învelișul cablului are un joc de aproximativ 1 mm.

Se strînge piulița de reglaj.

Se trage maneta de ambreiaj.

Se introduce în viteza I-a.

Viteza I-a trebuie să fie acum perfect cuplată.

3.8. Verificarea întinderii lanțului, curățirea și ungerea lui (planșa nr. 14).

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

Ungerea lanțului se face cu unsoare specială pentru lanțuri. Pentru realizarea unei curătiri și ungeri eficace, este necesar a se scoate apărătoarea lanțului.

Desfăcîndu-se siguranța, lanțul va fi scos și ținut într-o baie cu benzina sau petrol, timp de o oră, apoi periat, clătit și lăsat să se usuce.

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 unsoare specială pentru lanțuri.

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

În stare montată lanțul va avea la mijloc o săgeată de 10—12 mm cu motoreta încărcată.

Pentru întinderea sau slăbirea lanțului se folosește întinzătorul de lanț. Se deșurubează piulițele axei roții din spate, după care se rotesc 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 reglat.

Pentru aceasta se deșurubează piulita de deasupra suportului far și se scoate suportul far. Astfel va fi posibilă reglarea jocului lagărului de direcție, prin strîngerea piuliței randalinate, care se găsește dedesubtul lui.

Se va avea grijă, ca furca să se rotească 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 sînt prevăzute cu rulmenți cu bile. Rulmenții sînt bine etanșați, pentru a evita intrarea de praf și umiditate din afară.

3.10. Verificarea și reglarea butucului roții față (planșa nr. 12).

Se destinde cablul frînei 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 flexibil al vitezometrului). Șurubul de reținere va fi scos complet și în același timp și arborele flexibil.

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

Pentru a regla jocul încă perceptibil al așezării butucului se va scoate multiplicatorul de turație.

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 să intre înăuntru, iar jocul lagărului se va micșora.

3.11. Verificarea și reglarea butucului roții spate (planșa nr. 14).

Se deșurubează piulița de reglaj a frânei.

Se deșurubează piulița pîrghiei frânei.

Se scoate brațul de fixare.

Se deșurubează piulițele axei și ale întinzătorului pentru lanț, pînă cînd este posibil a se împinge roata înainte, aşa încît, să poată fi dat lanțul jos. Acum se poate scoate lanțul ușor de pe pinion 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, că jocul se micșorează puțin,

în momentul în care piulițele de siguranță și ale axei sănt strînse.

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.

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

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 puncte ale flancului pneului să fie rezemate cît se poate de bine pe șipcă sau sfoară, la fel ca roata din față.

3.13. Demontarea și montarea apărătorii de lanț.

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

Demontarea ei se face prin deșurubarea piulițelor. Trebuie avut grijă, ca la montarea ei, să aibă șaibe

de protecție, atât la partea interioară cît și la cea exterioară, pentru a nu fi deteriorată.

3.14. Curățirea eșapamentului (planșa nr. 15).

Randamentul și consumul de carburant al motorului, depind în mare măsură de starea de curățire a eșapamentului.

În acest sens apare necesitatea curățirii periodice a eșapamentului.

Curățirea se face astfel :

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

Se curăță fereastra de evacuare a cilindrului.

Se va avea grijă de a elmina prin suflare calamina căzută pe piston.

Curățirea țevii de eșapament se va face cu o perie cilindrică cu coadă lungă.

— Curățirea amortizorului de zgromot.

Se desurubează piulița, din spatele amortizorului de zgromot, 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 va verifica ca orificiile să nu fie deformate sau îfundate, deoarece randamentul motorului va suferi.

3.15. Curățirea filtrului de aer.

Un filtru curat nu are numai influență favorabilă asupra randamentului motorului ci lungește și viața motorului.

Procedeul: Se scoate surubul de strîngere și se scoate filtrul de aer. Filtrul se spală în benzină, se usucă, se pune în ulei de motoare foarte subțire grupa 100 pînă se îmbibă bine umplutura metalică.

Se scutură bine filtrul de aer și se pune la loc. A se băga de seamă, ca surubul 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 (planșa nr. 17).

Poziția sertarului de strangulare în carburator este reglată prin mînerul rotitor al accelerației. Rotind mînerul spre înapoi, se dă mai mult gaz. Mînerul rotitor cu ajutorul șurubului de reglaj cu crestătură, permite modificarea mobilității după dorința conducătorului. Intorcînd șurubul spre dreapta, rotirea mînerului se face mai greu, iar spre stînga mai ușor.

3.16.1. Reglarea cablului de accelerație.

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

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 (planșa nr. 11).

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 strângе contrapiulițа.

3.16.2. Reglarea mersului în gol (planșa nr. 16).

Șurubul de reglaj pentru mersul în gol poz. 2 este asigurat contra dereglařii prin arcul poz. 3 și permite reglarea mersului în gol. Strîngind șurubul de reglaj, turația crește, iar deșurubându-l turația scade.

3.16.3. Reglarea carburatorului.

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

Pentru a obține un randament maxim se schimbă jiclorul principal. Ridicarea acului obturator se face cu ajutorul rondelei de reglaj poz. 3 (planșa nr. 17) prin introducerea acestuia în crestătura a 3-a sau a 4-a de la capătul superior al acului.

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

Lăsarea acului în jos, adică tre-cerea suportului în crestăturile 2 sau 1, înseamnă un amestec sărac, un consum mai mic de carburanți.

Amestecul sărac duce însă la o în-călzire excesivă a motorului ceea ce nu se recomandă.

3.16.4. Curățirea carburatorului (planșa nr. 17).

În scopul de a avea mereu un car-burator gata de serviciu, se reco-mandă a-l curăța din cînd în cînd. **Curățirea jiclorului principal** se po-a-te face fară demontarea carbura-torului. Pentru aceasta, se deșuru-bează șurubul care ține jiclorul poz. 15 cu ajutorul unei chei hexagonale cu deschidere de 11 mm. Jiclorul se va curăța numai prin suflare sau cu ajutorul unei perii fine. Este in-terzis a se întrebuiuța pentru acest scop, obiecte ca : ace, fire metalice etc.

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

Ordinea demontării carburatorului este următoarea :

— Se deșurubează capacul sertarului poz. 1 și împreună cu acesta, se vor scoate sertarul poz. 5 și acul obturator cu rondela de reglaj poz. 3 și 4.

— Se deșurubează piulițele de pe flanșă și astfel carburatorul poate fi luat de pe motor.

Pentru a curăța camera de nivel constant poz. 9, se desface mai întâi șurubul de închidere, după care se scoate șurubul de fixare ; astfel camera de nivel constant poate fi demontată de la carburator.

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

La montarea camerei de nivel constant, se va ține cont ca pîrghia plutitorului să fie bine suspendată.

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

3.17. Verificarea distanței între electrozi bujiei (planșa nr. 18).

Ca urmare a eforturilor mari, bujia se învechește după un timp oarecare. Acest lucru se observă la electrozi și reziduurile depuse pe izolator. În acest caz, starea de funcționare a motorului și mai ales demarajul, sănătatea defavorabilă. 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:

mobra.ro

Se deșurubează fișa cablului de aprindere a bujiei. Se deșurubează bujia. 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 pe partea frontală a filetului bujiei, un strat uscat și negru.

Cînd bujia a rămas prea rece (cifră termică prea ridicată) interiorul bujiei este ancrasat cu funingine și ulei. Anbrasarea bujiei se poate datora distanței prea mici dintre electrozi și a reglajului bogat la mersul în gol sau cifrei termice prea ridicate a bujiei.

O bujie supraîncălzită arată ca un corp izolator, alb ars, iar pe vîrfurile electrozilor picături mici de metal topit (cifra termică este prea coborită).

Același lucru se poate observa chiar cînd cifra termică este bună, în urma unui amestec prea sărac.

O verificare provizorie a funcționării bujiei se va face ca în planșa nr. 18.

Bujia, fiind deșurubată, i se va așeza cablul de aprindere. Corpul bujiei face masă cu motorul, în

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 va verifica distanța contactelor de întrerupere la magnetou sau eventual alte cauze ce produc lipsa scînteii.

Dacă motorul nu se oprește în momentul cînd butonul de contact se găsește în stînga, există funcționare cu autoaprindere. În acest caz, nu se va detașa 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 butonul de contact în poz. închis (la stînga).

3.18. Verificarea distanței la contactele ruptorului și avansului la aprindere.

Pentru o funcționare corectă a motorului se va regla periodic dis-

tanță dintre contactele ruptorului, care trebuie să fie de $0,4 \div 0,5$ mm.

— Avansul la aprindere trebuie să fie de $3,5 \div 4$ mm înainte de p.m.s. și reglarea lui se face în felul următor :

— Se desurubează bujia din chiulasă.

Se demontează capacul de protecție al magnetoului prin desurubarea celor trei șuruburi cu ajutorul unei șurubelnite.

— Se introduce în locul bujieei, dispozitivul special de reglaj sau în lipsa acestuia o tijă gradată în mm (aceasta se va așeza pe cît posibil paralelă cu axa cilindrului).

— Se rotește volantul magnetoului în sensul de rotire a motorului pînă în momentul cînd pistonul ajunge la p.m.s.

— Se rotește volantul magnetoului în sens invers mersului normal pînă ce pistonul coboară la $3,5 \div 4$ mm.

— Se slăbește cu ajutorul unei șurubelnite șurubul de fixare al con-

tactelor (platinelor) și se fixează momentul de deschidere a acestora (vezi planșa nr. 20). Se unge cu o picătură de ulei pîsla ce calcă pe camă.

Verificarea practică.

— Se aduce pistonul în p.m.s. ; în acest moment contactele (platinele) trebuie să fie deschise.

— Se introduce între contacte o foiță de hîrtie de țigarete.

— Se rotește volantul magnetoului înapoi, pînă ce se blochează foița de hîrtie între contacte.

— Se rotește în sensul de mers al motorului volantul magnetoului (rotirea se face ușor și cu atenție) pînă în momentul cînd foița de hîrtie scapă dintre contacte.

— Se verifică cu ajutorul dispozitivului special de control sau cu ajutorul tijei gradate, poziția pisto-nului în acest moment, față de p.m.s.

Aceasta trebuie să fie de $3,5 \div 4$ mm înainte de p.m.s.

4. PENELE DE MOTOR ȘI REMEDIEREA LOR

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

4.1. Pierderi de benzină.

Defecțiuni și cauze :

Remedieri :

1. Nivelul benzinei prea mare :

- a. Cuiul obturator al orificiului de intrarea benzinei nu închide.
- b. Plutitorul întepenit pe axul de oscilație.

Se va ciocâni ușor corpul camerei de nivel constant al carburatorului.

Se va demonta camera de nivel constant și se va mișca plutitorul pe ax, pînă la oscilațiile libere ale acestuia.

Defecțiuni și cauze :

Remedieri :

- c. Plutitor mai greu de 6 g.
- d. Plutitor nelipit sau spart.
2. Îmbinare între conducta de benzинă și carburator neetanșe.
3. Corpul carburatorului fisurat sau spart.
- 4.2. Pornirea la rece greoaie sau impossibilă.
1. Lipsă de benzинă :
- a. Nu este benzинă în rezervor.
- b. Conducta de benzинă strangulată sau înfundată.
- Se va înlocui plutitorul dacă greutatea este mai mare de 6,4 g.
- Se va lipi sau înlocui.
- Se va strînge conducta pe niplul de intrare, sau se va înlocui dacă este spartă.
- Se va înlocui corpul carburatorului.
- Se va face plinul.
- Se va desface sau curăța.

Defecțiuni și cauze :

Remedieri :

2. Nivel scăzut :

- a. Lipsă de garnitură la niplul de intrare a benzinei. Se va pune o garnitură de 1 mm grosime.
- b. Pîrghia pentru reglarea nivelului distanțată 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 întîi carburatorul și apoi se va face un plin al rezervorului cu amestec corect dozat.
4. Clapeta de aer deschisă. Se va închide la pornire clapeta de aer, urmînd ca după încălzirea motorului, clapeta să se deschidă. Nu se va încălzi motorul prin ambalări bruște.

Defecțiuni și cauze:

Remedieri:

5. Galeria de admisie încisă.
6. Acul obturator închide prea mult tubul de pulverizare.
7. Aer fals la galeria de aspirație a motorului.
8. Apă în benzină.
- Se va roti manșonul de acceleratie în poziția complet deschisă, se vor face cîteva aspirații fără contact la aprindere apoi se va roti maneta de gaz în poz. jumătate deschis, se va pune contactul și se va acționa energetic pedala de pornire.
- Se va ridica acul punind siguranța la canalul mijlociu al acestuia.
- Se vor cerceta garniturile și se vor strînge bine piulițele.
- Se va demonta camera de nivel constant și se va înălatura apa. Se va

mobra no

Defecțiuni și cauze :	Remedieri :
	cerceta și combustibilul din rezervor; se vor curăța și electrozii bujiei.
9. Motorul înecat.	Se va scoate bujia, se va șterge cu o cîrpă uscată, iar apoi se va aerisi motorul prin cîteva acționări ale pedalei de pornire fără bujie.
10. Teava de eșapament înfundată.	Se va curățî teava.
11. Defecțiuni la circuitul de aprindere.	Se va sabla după care se va sufla bine cu aer comprimat.
a. Bujia ancrasată.	
b. Porțelanul bujiei crăpat.	Se va înlocui bujia.

Defecțiuni și cauze :

Remedieri :

- c. Distanța între elec-
trodul bujiei mai
mare sau mai mică
de 0,4 mm.
- d. Întreruperi în pipă
și sau în cordon.
- e. Circuitul primar al
bobinei de induc-
ție, inclusiv între-
rupătorul pus la
masă.
- f. Bobina de inducție
defectă.
- g. Deschiderea diferi-
tă de 0,4 mm între
contactele ruptoru-
lui.
- Se va regla distanța
cu un spion de
0,4 mm.
- Se vor verifica se-
parat, încercîndu-le
împreună cu bujia
rezemată cu partea
metalică de cilin-
drul motorului, la
proba de scînteie.
- Se va depista și în-
lătura scurtcircui-
tul.
- Se va înlocui.
- Se va regla deschi-
dere (vezi pct.
3.18.).

Defecțiuni și cauze : Remedieri :

- h. Contactele ruptoare lui oxidate. Se vor curăța cu o piatră de șlefuit 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 $3,5 \div 4$ mm distanță a pistonului de punctul mort superior, rotindu-se placă de bază (vezi pct. 3.18).
- 4.3. Pornirea la cald greoaie.
1. Nivelul prea mare al benzinei. Se procedează ca la pct. 4.1.1.
 2. Clapeta de obturare a aerului închisă. Se va deschide.

Defecțiuni și cauze : Remedieri :

3. Motorul înecat.
4. Aprinderea defectă.
- 4.4. Mersul în gol neregulat.
1. Oprirea sertarului în poz. necorespunzătoare.
2. Sertarul întepenit.
3. Aprindere defectuoasă.
4. Bujie de valoare termică necorespunzătoare.
- 4.5. Motorul încălzește.
1. Dozaj incorect la carburator.
- Se va deschide complet accelerația, se închide robinetul de benzină și se va încerca pornirea.
- Se va proceda ca la pct. 4.2.11.
- Se va regla șurubul de mers în gol.
- Se va scoate și curăța.
- Vezi pct. 4.2.11.
- Se va înlocui cu bujie corespunzătoare (M.14×225).
- Se va verifica dimensiunea de 0,6 mm a orificiului jiclorului principal.

mobra ro

Defecțiuni și cauze : Remedieri :

2. Avans prea mare la aprindere. Se va regla conf. pct. 3.18.
3. Țeava de eșapament înfundată. Se va desfunda.
- 4.6. Motorul are un mers prea aspru (țăcăne). Se va recondiționa.
1. Amestec sărac. Se va proceda conf. pct. 4.2.6.
2. Benzină necorespunzătoare. Se va folosi benzină potrivită (benzină auto Co 70).
3. Avans prea mare la aprindere. Se va regla corect avansul.
4. Depozitarea de calamină în camera de explozie. Se vor 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.

Defecțiuni și cauze :

Remedieri :

4.7. Rateuri în carburator.

1. Amestec sărac. Vezi pct. 4.2.2. și 4.2.6.
2. Aprindere necores. Vezi pct. 4.2. 11. punzătoare.

4.8. Performanțe reduse.

1. Dozaj necorespun. zător. Vezi pct. 4.5.
2. Obturatorul nu închide complet. Se va verifica cursa manetonului de acceleratie.
3. Încălzirea racordului de admisie. Caz extrem de rar. Dacă se întâmplă, se va aștepta răcirea.
4. Lipsă de compresie :
 - a. Scăpări din carter. Se vor verifica garniturile de etanșarea carterului.
 - b. Compresie slabă în cilindru. Se remediază cu ocazia reparației motorului.

Defecțiuni și cauze :

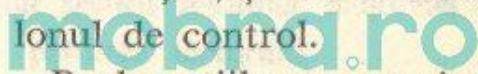
Remedieri :

5. Cilindrul și chiulasa, cu aripi oarele de răcire îmbîcsite cu ulei și praf.
- a. Răcire defectuoasă.
- Se vor curăța cu o pensulă cu benzina chiulasa și cilindrul.
6. Eșapamentul înfundat sau țeava gîtuță.
- Se va îndrepta țeava și curăța toba de eșapament.
7. Lipsă de avans.
- Se va respecta pct. 3.18.
8. Bujia defectă.
- Se va curăța sau 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.

- 4.9.2. Garanția se extinde asupra defecțiunilor de material, defecțiuni de uzinare sau altor deficiențe, provocate din vina uzinei producătoare.
- 4.9.3. Nu se acordă garanția asupra uzurii normale, sau uzurii exagerate, provocate de întreținerea neconformă cu instrucțiunile de exploatare, sau determinări 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.

 mobra.ro

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

5. Scule și unelte.

Pentru reparații pe parcurs sau la domiciliu se folosește trusa de scule, care se compune din piesele enumerate în planșa nr. 19.

Ce se întâmplă în cazul unei greșeli de la vânzător sau în cazul unei greșeli de la achiziționator? În primul caz, vânzătorul este obligat să le ia la răspundere tuturor costurilor și a prețului de achiziție.

În ceea ce privește achiziționarea de la un vânzător care nu este membru al MBS, este posibil să se întâmple situații în care vânzătorul nu va avea înțelegere cu privire la prețul de achiziție și către ce se întâmplă în cazul unei greșeli de la el. În acest caz, achiziționatorul va trebui să se adreseze MBS și să obțină o sprijinire legală.

mobra.ro

În ceea ce privește achiziționarea de la un vânzător care nu este membru al MBS, este posibil să se întâmple situații în care vânzătorul nu va avea înțelegere cu privire la prețul de achiziție și către ce se întâmplă în cazul unei greșeli de la el. În acest caz, achiziționatorul va trebui să se adreseze MBS și să obțină o sprijinire legală.

4.9. Garanție și prezentările tehnologice

4.9.1. Urinete prețul și plăgădările garantă să nu sunt supărate de producătorul motorocicletelor și să nu fie preșezintă o diferență semnificativă între prețul garantă și prețul la care motorul este achiziționat de la producător.

C U P R I N S U L

	PAG.
1. Caracteristici tehnice mai importante	5
2. Indicații pentru utilizare	9
2.1. Organe principale ce se manevrează de către conducător	9
2.2. Umplerea rezervorului cu combustibil	9
2.3. Reguli pentru folosirea motorei	10
a — pornirea motorului	11
b — pornirea motorei (deamararea)	13
c — schimbarea vitezelor	13
d — revenirea la viteza I	14
e — reducerea vitezei	15
f — oprire	15
g — oprirea motorului	15
2.4. Rodajul	16
2.5. Instalația electrică	17
2.6. Șaua	17
2.7. Suportul basculant (cricul)	19
2.8. Reglajul nivelului ghidonului	19

	<u>Pag.</u>
2.9. Suspensia telescopică	20
3. Indicații pentru întreținerea și reglajul motoretei	21
3.1. Schemă de întreținere	23
3.2. Ungerea lagărelor și cablurilor	25
3.3. Verificarea și reglarea ambreiajului	26
3.4. Verificarea nivelului și schimbarea uleiului la cutia de viteze	27
3.5. Verificarea și reglarea frânelor	29
3.6. Verificarea și reglarea amortizorului telescopic	30
3.7. Verificarea și reglarea schimbătorului de viteze	31
3.8. Verificarea întinderii lanțului, curățirea și ungerea lui	31
3.9. Verificarea și reglarea ghidonului și direcției	33
3.10. Verificarea și reglarea butucului roții față	34
3.11. Verificarea și reglarea butucului roții spate	35

	<u>Pag.</u>
3.12. Alinierea roților	36
3.13. Demontarea și montarea apărătorii de lanț	36
3.14. Curățirea eșapamentului	37
3.15. Curățirea filtrului de aer	38
3.16. Reglajul și curățirea carburatorului	39
3.17. Verificarea distanței dintre electrozii bujiei	43
3.18. Verificarea distanței la contactele de întrerupere și a avansului la aprindere	45
4. Penele de motor și remedierea lor	48
5. Scule și unelte	59

mobra.ro

SPILVA strada nr. 2001/01 sectorul 1
judetul Mures 21 98100 Iernut, România
telefon: 025-52-52-52

www.mobra.ro

mobra.ro

Dat la cules: 10.V.1965. Bun de tipar: 6.VI.1965.
Hârtie velină 60 g/m². Format 61×86 32. Coli tipar
2+20 pag. planșe.

Intreprinderea poligrafică Brașov — comanda nr. 4926

mobra.ro

INSTRUCȚIUNI

DE

folosirebra.ro
și Întreținere