

MOTORETA

[mobra.ro](http://mobra.ro)  
mobra 50

INSTRUCȚIUNI DE  
FOLOSIRE



# INTRODUCERE

Aceste instrucțiuni au menirea de a vă face cunoștință cu motoareta MOBRA 50 și de a vă ajuta să profitați din plin de toate calitățile sale. Vi se oferă prilejul de a cunoaște particularitățile sale, precum și modul de a o folosi, întreține și regla corect.

Vă sfătuim așadar, ca de la bun început să citiți atent și numai aplicând întocmai cele cuprinse în paginile următoare, să porniți la drum.

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

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

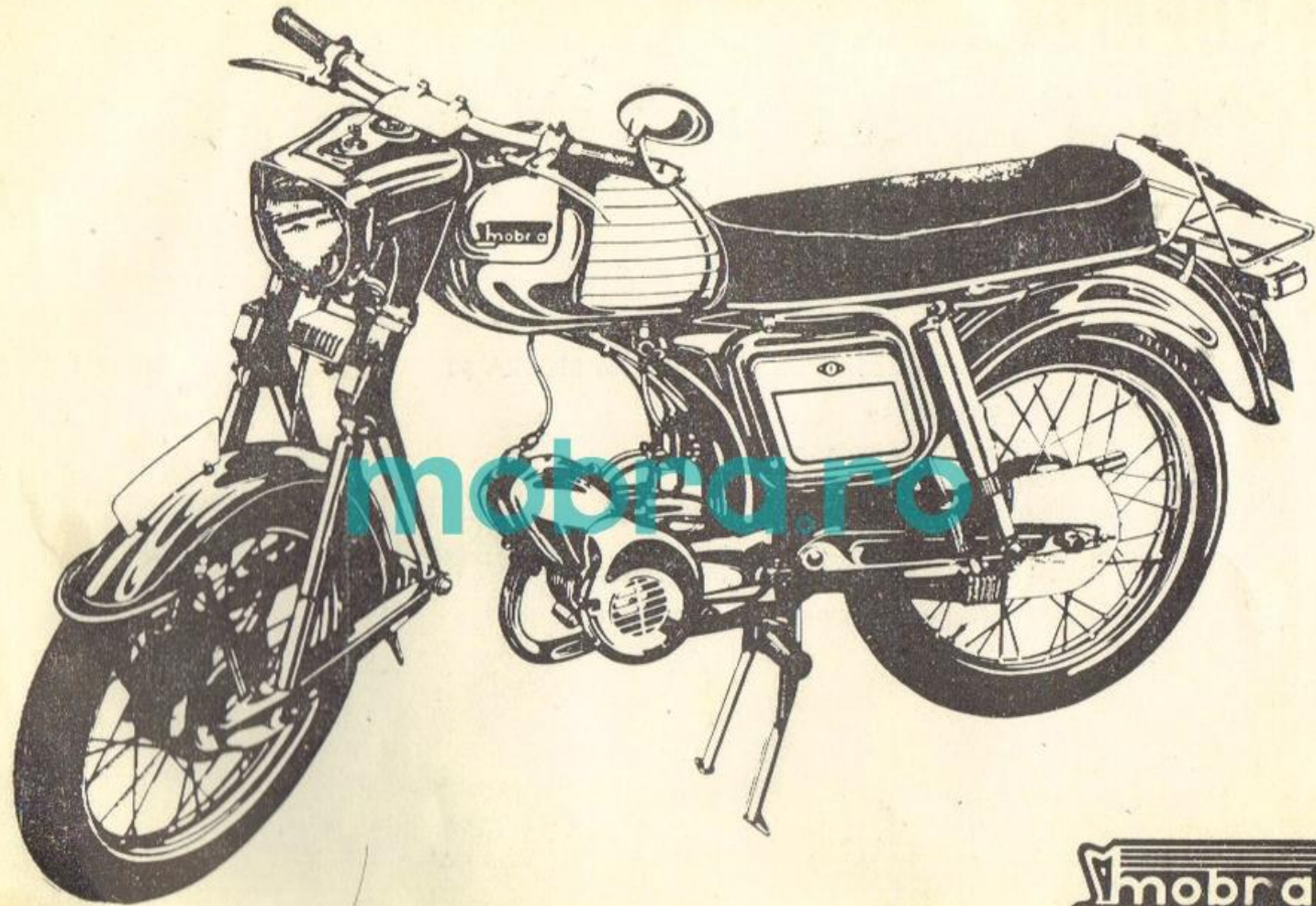
## Atenție!

Este posibil să găsiți mici diferențe între motoreta dv. și cele prezentate în aceste instrucțiuni, datorită perfecționării continue a produsului; acest lucru nu vă va stânjeni însă în cunoașterea și întreținerea vehiculului dv.

# CUPRINS

	<u>Pagina</u>
Prin ce se caracterizează motoreta MOBRA 50	5
Date tehnice	6
Identitatea motoretei	11
Conducerea	13
Instalația electrică	22
Reglaje și operații de întreținere	29
Defecțiuni întâmplătoare și cauzele lor	54





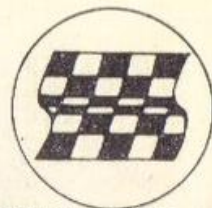
**Mobra**

# PRIN CE SE CARACTERIZEAZĂ „MOBRA 50“

1. Aspect modern și plăcut satisfăcând cele mai exigente gusturi.
2. Suspensia cu amortizoare hidraulice — cea din spate având rigiditate reglabiliă -- șaua moale și geometria corectă a motoretei asigură un confort deosebit.
3. Sistemul de semnalizare complet, cuprinzând lumini de poziție, lumini pentru semnalizarea direcției și frînării, lumini de parcare, claxon luminos și acustic, far puternic și comenzile bine studiate, fac motoreta ușor de condus în cele mai diverse situații.
4. Motorul puternic, de mare randament, în doi timpi, răcit forțat cu turbină, înzestrat cu o cutie de viteze cu patru trepte schimbate cu piciorul, asigură motoretei performanțe ridicate întreținere ușoară și economicitate.
5. Lanțul spate este perfect protejat cu manșoane de cauciuc.
6. Trei încuietori combinate, la ghidon și la cutiile laterale vă feresc de surprize ; la toate trei se utilizează aceeași cheie pe care o primiți în două exemplare.

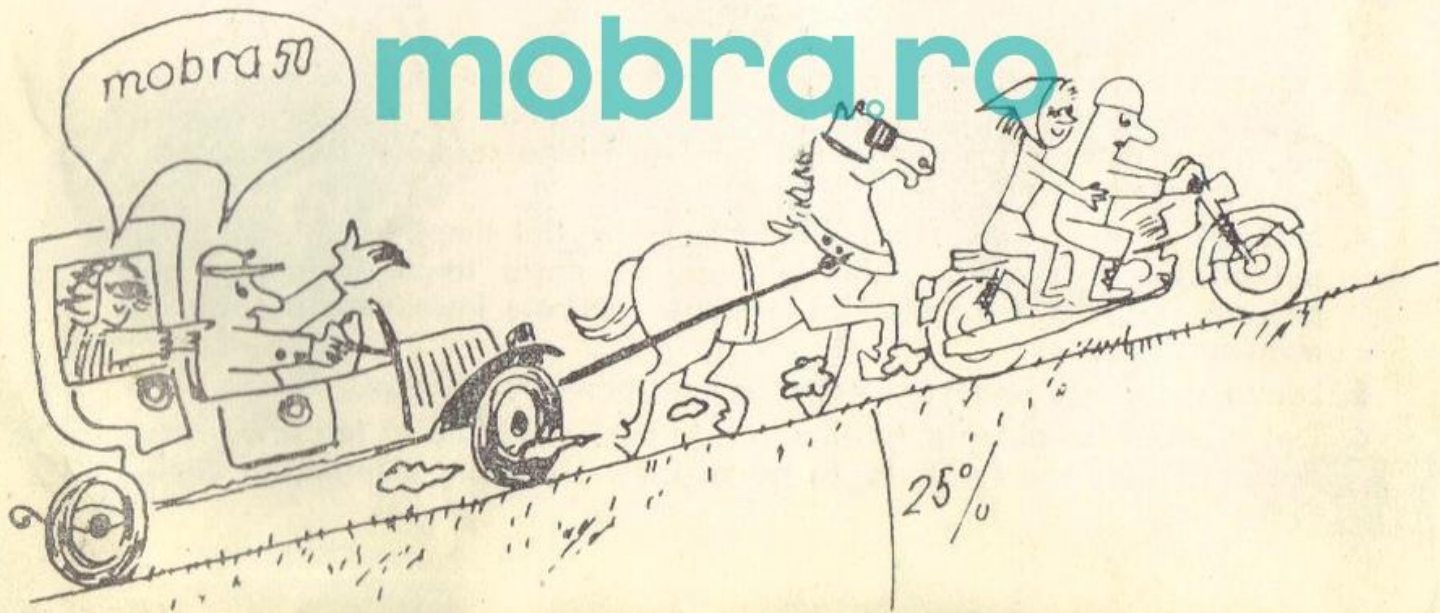


# ● DATE TEHNICE



**mobra 50**

mobra ro



## M O T O R

Tip	2 timpi, monocilindric, înclinat la 30° spre față, răcit forțat cu aer		
Capacitate nominală	50 cm <sup>3</sup>		
Alezaj și cursă	40/39,5 mm		
Putere maximă	4 CP la 7000 rot./min.		
Aprindere	magnetou cu bobină exterioară		
Avans la aprindere	1 mm înaintea punctului mort superior		
Bujie	Bosch 280 T 13 S. sau Sinterom M 14.280.A.		
Baterie	6 V/4,5 Ah.		
Carburator	17 C, cu sertar cilindric dispozitiv de pornire și dispozitiv de mers în gol		
	diametrul difuzorului	17	mm
	diametrul jiglerului principal	0,72	mm
	diametrul emulsorului	2,17	mm
	diametrul acului de dozare	2,10	mm



	diametrul jiglerului de mers in gol (informativ) 0,4 mm	
	poziția acului de dozaj :	
	– peste $+5^{\circ}\text{C}$ în creștătura 2 de sus	
	– sub $+5^{\circ}\text{C}$ în creștătura 3 de sus.	
Combustibil	benzină COR 90 în amestec cu ulei 413 STAS 751--49 în proporție 1/33 (1/25 în perioada de rodaj)	
Ambreiaj	multidisc în baie de ulei	
Cutia de viteze	4 viteze schimbate cu piciorul	
Ungerea cutiei de viteze	cca. 0,6 litri ulei 405 STAS 751-49	
Rapoarte de transmisie	primar	3,72
	treapta I	4
	treapta II	2,15
	treapta III	1,5
	treapta IV	1,14
	secundar (lanț)	2,77

## C A D R U

Tip	din țeavă
Suspensie față	cu furcă oscilantă lungă și amortizoare hidraulice
Suspensie spate	furcă oscilantă, rigiditate reglabilă pentru 1 sau 2 persoane, amortizoare hidraulice
Frîne față și spate	cu tambur și saboți interiori
Dimensiunile anvelopelor	21×2,75
Presiunea în pneuri	față 1,6 kg/cm <sup>2</sup> spate 1,8 kg/cm <sup>2</sup> 2,5 kg/cm <sup>2</sup> cu două persoane
Lanțul	cu role 12,7×6,4-106 zale STAS 6478-61, protejat în manșoane de cauciuc
Capacitatea rezervorului de benzină	12 litri, din care 2 litri rezervă.



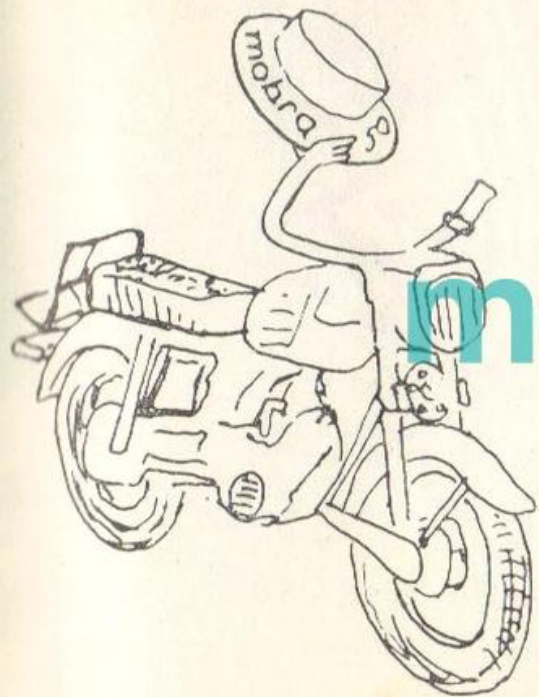
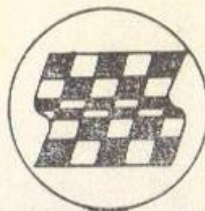
## DIMENSIUNI

Lungimea totală	1 850 mm
Lăţimea totală	590 mm
Înălţimea totală	930 mm
Înălţimea şei	780 mm
Distanţa minimă între axele roţilor	1180 mm
Garda la sol	120 mm
Greutate uscată	max. 85 kg

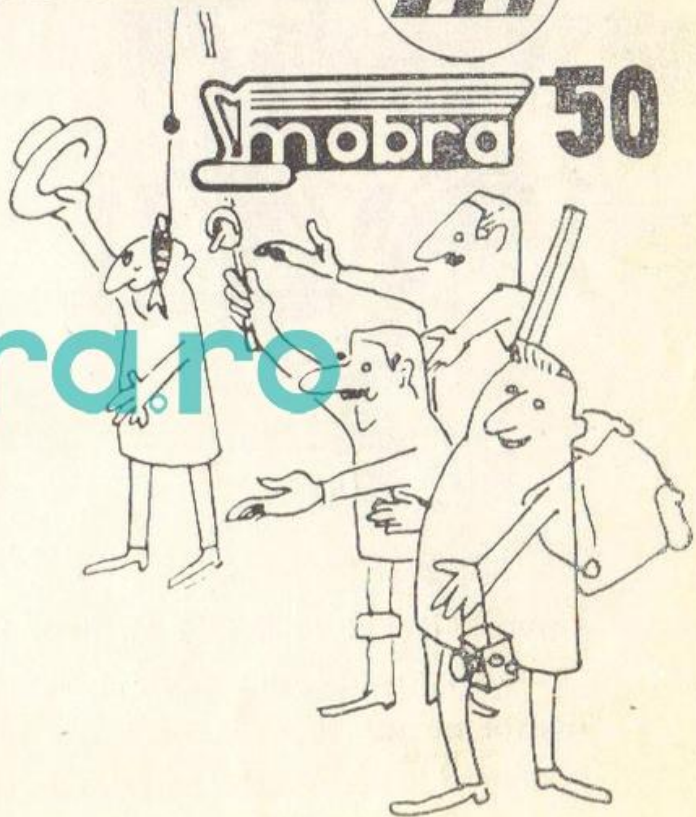
**mobra.ro**  
PERFORMANŢE

Viteza maximă	60 km/oră
Pantă maximă cu sarcina maximă	25%
Consum de benzină	2,5 litri/100 km
Distanţa de frinare	10,5 m la 40 km/oră
Sarcina maximă	150 kg (două persoane)
Autonomia de mers	minim 500 km.

# ● IDENTITATEA MOTORETEI



**mobra 50**



mobra.ro





Fig. 1.

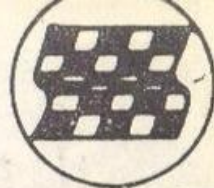


Fig. 2.

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

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

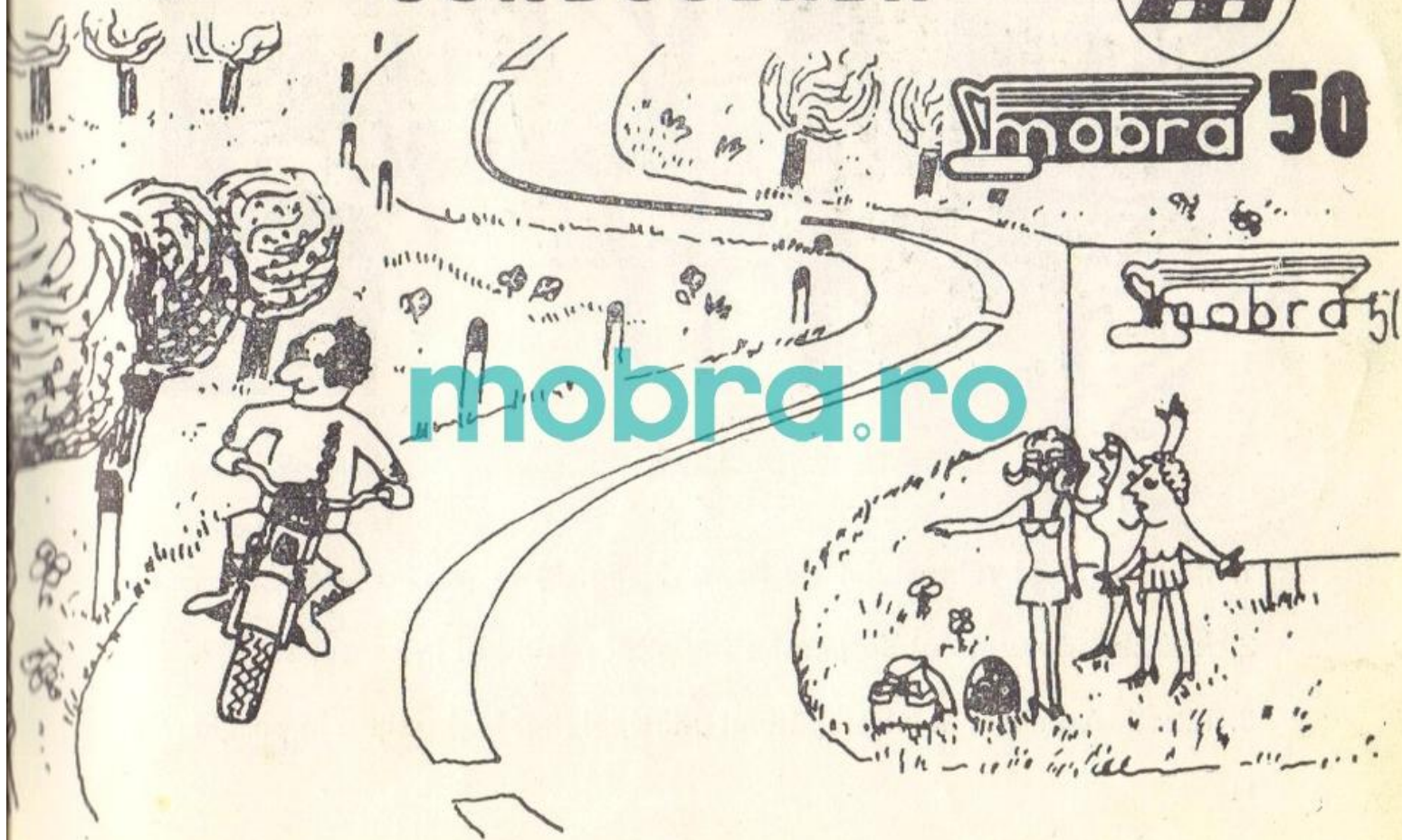
# CONDUCEREA



Mobra 50

Mobra 50

[mobra.ro](http://mobra.ro)





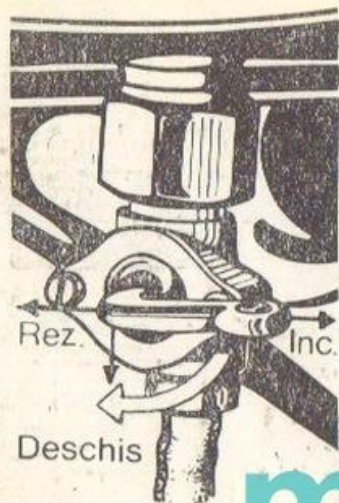


Fig. 3.

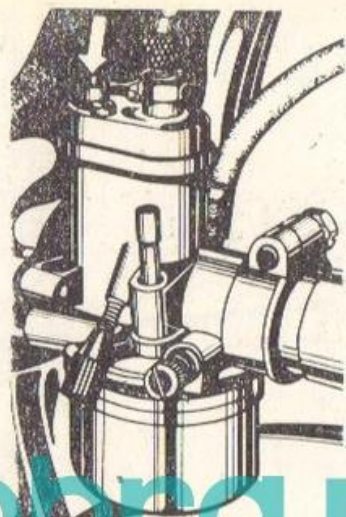


Fig. 4.

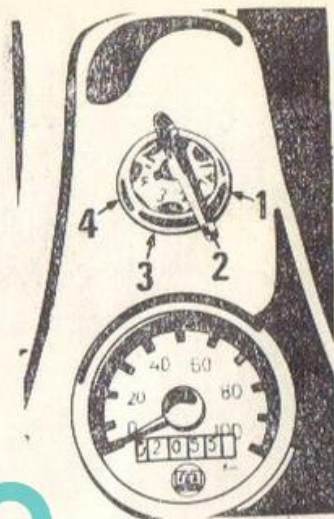


Fig. 5.

1. Rotiți mînerul robinetului de benzină (fig. 3) în poziția „deschis”.
2. Închideți obturatorul de pornire (fig. 4), apăsându-l în sensul săgeții.
3. Introduceți cheia în întrerupătorul principal (fig. 5) și rotiți-o în poziția „2”.



Fig. 6.

mobra.ro

4. Mînerul accelerator se rotește complet în sensul invers celui indicat în fig. 6.
5. Împingeți spre motor pedala de schimbare a vitezelor și apoi rotiți-o în poziția indicată în fig. 7; acum acționați-o energic cu piciorul.

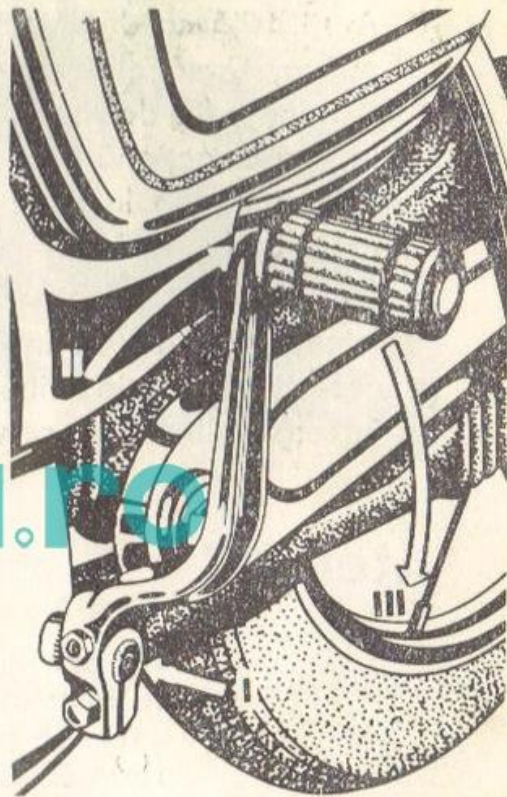


Fig. 7.



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

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

6. După ce motorul a pornit mențineți-l la o turație moderată timp de 1-2 minute pentru a se încălzi ; la sfîrșitul acestei perioade modificați după necesitate poziția mânerului accelerator terminînd prin a-l roti complet în sensul din fig. 1, pentru a ridica obturatorul de pornire.

**mobra.ro**

**Atenție!**

**Nu porniți motorul fără a avea bateria încărcată și cuplată la instalația electrică a motoretei, pentru a evita creșterea excesivă a tensiunii generatorului care poate provoca deteriorarea becurilor și a redresorului.**

**Cînd motorul este cald, nu utilizați obturatorul de pornire. Poziția rezervă a robinetului vă indică posibilitatea de a mai rula cca. 80 km.**



## Conducerea

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

2. Rotind în mod progresiv mânerul accelerator ca în fig. 6, eliberați încet și continuu maneta ambreiajului pînă cînd motoreta se pune în mișcare.

3. După ce viteza a crescut la cca. 20 km/oră, pentru a schimba în treapta a II-a, rotiți mânerul accelerator în sens invers celui indicat în fig. 6, în același timp cu acționarea manetei ambreiajului și apoi acționați pedala pentru schimbarea vitezelor în sensul II. Procedînd în același fel, schimbați în treapta a III-a și a IV-a.



Fig. 8.

Dacă aveți de urcat pante sau doriți să efectuați demaraje rapide, nu ezitați să cuplați vitezele III, II sau I apăsînd pedala în sensul I și manevrînd corespunzător maneta ambreiajului și mînerul accelerator.

După fiecare acționare, pedala revine în poziția indicată în fig. 8.

Utilizați diferitele trepte de viteză în domeniile indicate mai jos :

Treapta de viteză :

Domeniul de folosire:

I-a

—20

II-a

15—35

III-a

25—50

IV-a

peste 30 km/oră

mobra.ro

Nu ambalați motorul dacă nu este necesar ; cu admisia complet deschisă și fără sarcină turația motorului crește excesiv, ceea ce îi este dăunător. Demarați lin și schimbați vitezele în același mod.

Evitați demarajele și opririle brutale.



## Oprirea și parcare

1. Reduceți admisia motorului rotind mînerul accelerator în sens invers celui reprezentat în fig. 6.
2. Acționați ambele frîne progresiv și veți putea opri motoreta fără pericol de derapare; pe drumuri alunecoase sau cu suprafață acoperită cu materiale granuloase, utilizați atent numai frîna spate (fig. 9).

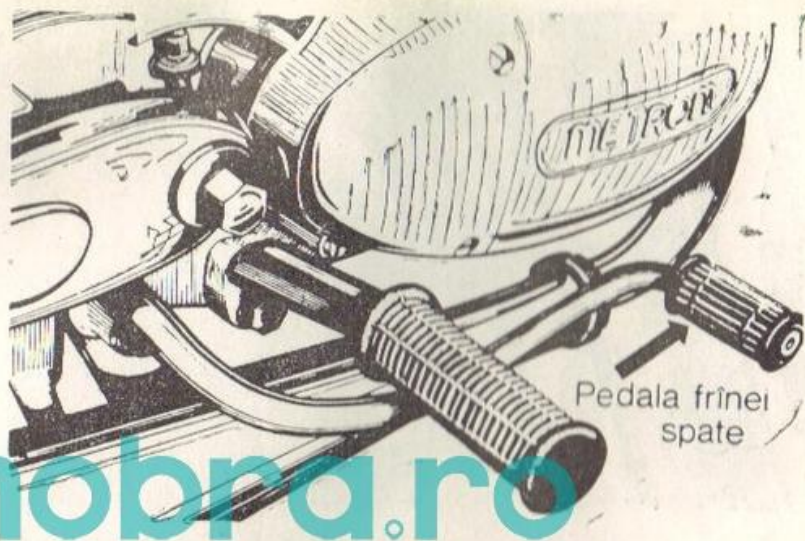


Fig. 9.

3. Nu uitați să acționați maneta ambreiajului și să aduceți cutia de viteze în punctul neutru.
4. Odată motoreta oprită, închideți robinetul de benzină și scoateți cheia din întrerupătorul principal, după ce ați rotit-o în poz. 1.





Fig. 10.

și să nu depășiți viteza de 45 km/oră. În această perioadă nu rotiți pînă la refuz mînerul accelerator.

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

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

5. Dacă vreți să vă asigurați motoreta, rotiți ghidonul spre dreapta și blocați-l împingînd și rotînd încuietoarea ca în fig. 10 cu ajutorul cheii.

### Rodajul

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

Pentru aceasta în decursul primilor 1.000 km trebuie să circulați fără a II-a persoană

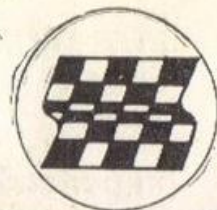
În tot timpul rodajului urmăriți cu atenție motoreta dumneavoastră, verificați strângerea șuruburilor și a piulițelor și remediați imediat orice defecțiune apărută.

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

**mobra.ro**

# ● INSTALATIA ELECTRICA

# ELECTRICA



## Mobra 50





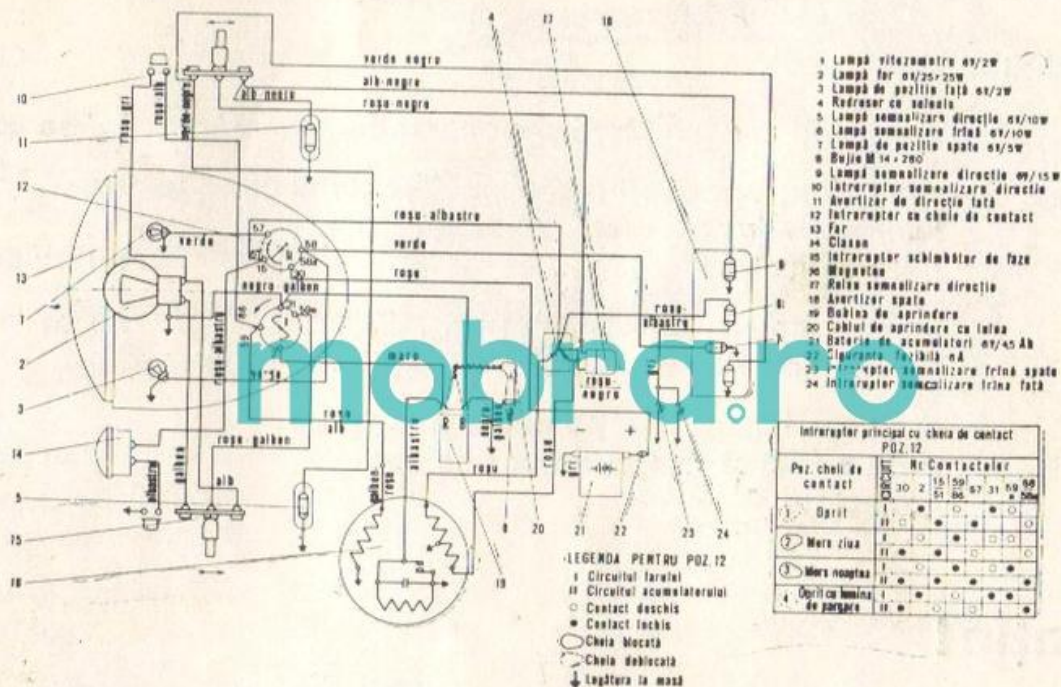


Fig. 11.

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

Foziția cheii	Funcția	Cheia
1.	— oprit; toți consumatorii deconectați	se scoate
2.	— mers ziua; aprinderea, claxonul sonor și luminos, semnalizarea direcției și frînării conectate	nu se scoate
3.	— mers noaptea; toți cei de poz. „2” plus lampa spate și farul, conectați	nu se scoate
4.	— oprit cu lumina de parcare; lampa de poziție față și lampa de poziție spate conectate.	se scoate

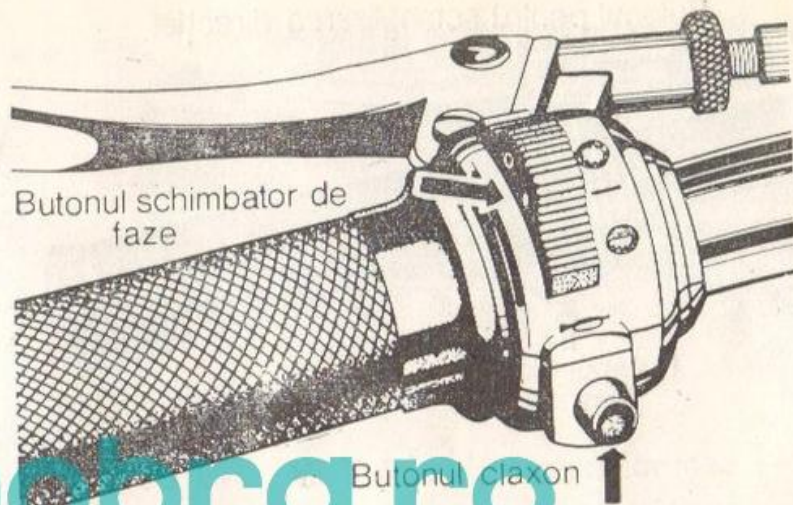
## Atenție!

**Nu lăsați motoreta cu luminile de parcare aprinse mai mult de o jumătate de oră, pentru a proteja bateria de acumulare !**

Fig. 12.

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

- butonul schimbător de faze împins spre înainte
- butonul schimbător de faze la mijloc
- butonul schimbător de faze împins spre înapoi
- butonul claxon se acționează prin apăsare.



lumină de drum

lumină de poziție

iluminat de încrucișare.





Fig 13.

Înteruptorul de semnalizare a direcției (fig. 13) se află pe partea dreaptă a ghidonului și are următoarele funcții, cheia de contact fiind în poz. „2” sau „3” :

- semnalizarea schimbării direcției de mers în sensul indicat de săgețile imprimare pe carcasă ; poziția din mijloc corespunde mersului în linie dreaptă ;
- acționarea claxonului luminos se face prin apăsarea butonului.

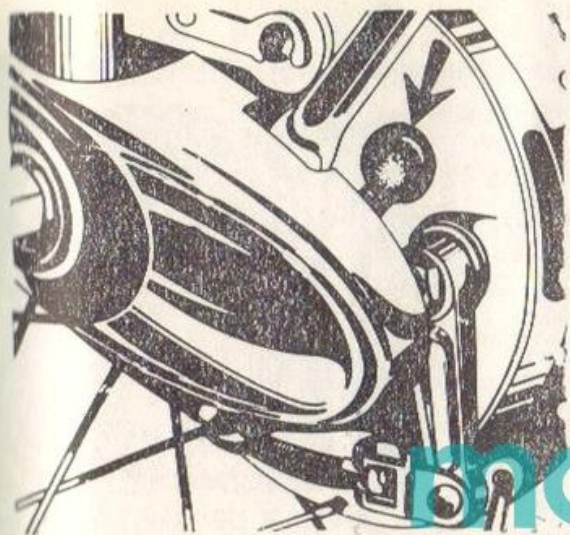


Fig. 14.



Fig. 15.

Înteruptoarele de semnalizare a frînii sînt montate la roți în capacele care poartă saboții de frînă (fig. 14). Lampa de semnalizare a frînării (fig. 15) se aprinde la acționarea oricărei dintre frîne.

Farul luminează cînd cheia de contact se află în poz. „3” și este comandat de înteruptorul schimbător de faze (fig. 12) și de butonul claxonului luminos (fig. 13).

Lămpile de semnalizare a direcției pot lumina în poz. „2” și „3” a cheii de contact.



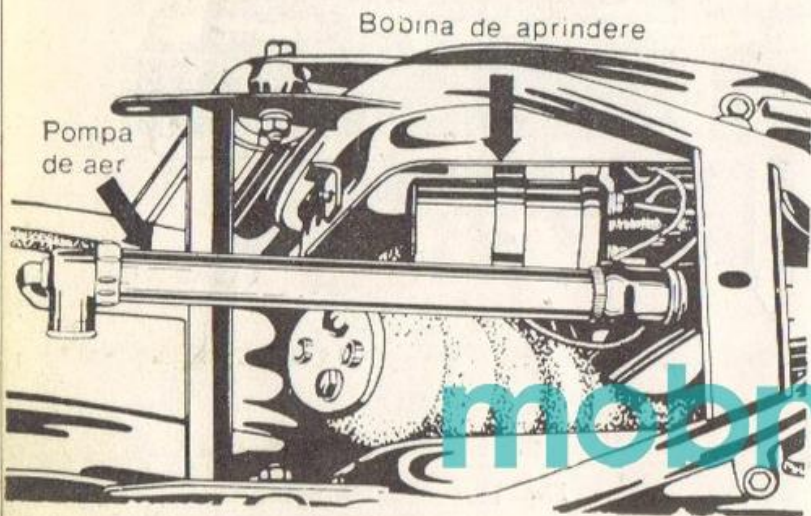


Fig. 16.

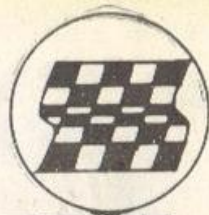


Fig. 17.

Bateria de acumuloare se găsește în cutia stângă (fig. 16 împreună cu redresorul, releul de semnalizare a direcției și siguranța fuzibilă de 8 A.) Bobina de aprindere se găsește în spatele cutiei stângi, sub șaua moto-retei (fig. 17).



● **REGLAJE SI OPERATII  
DE INTRETINERE**



**mobra 50**



**mobra.ro**

AUTO  
SERVICE





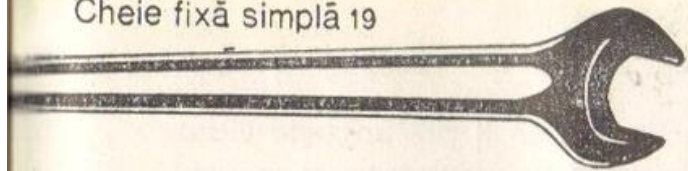
Fig. 18.

În cutia din partea dreaptă a motorei (fig. 18) se găsește o trusă bine dotată (fig. 19) care vă permite efectuarea tuturor operațiilor de reglare și întreținere a motorei dumneavoastră.

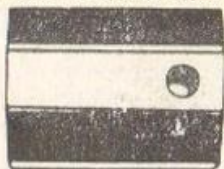
Pompa de aer se găsește sub șa (fig. 17) și poate fi scoasă cu ușurință prin spațiul liber de deasupra compartimentului trusei de scule din cutia stângă (fig. 18).



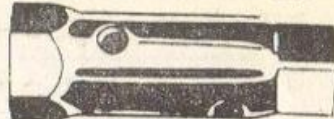
Cheie fixă simplă 19



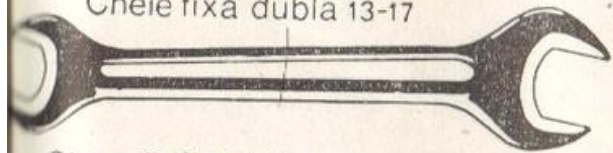
Cheie tubulară 34



Cheie tubulară 19-22



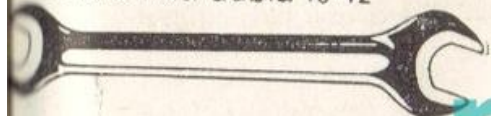
Cheie fixă dublă 13-17



Cheie tubulară 10-13



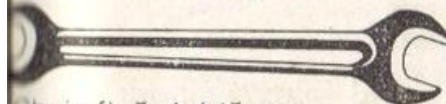
Cheie fixă dublă 10-12



Husă pentru scule



Cheie fixă dublă 9-11



Șurubelniță SH 180 mm.



Cheie cu ghiară și levier.



Cheie ptr. locaș hex. 6



Dorn φ6



Cheie ptr. nipiuri



Spion 0,4-0,6



Clește comb. 160



Fig. 19



## Inspekția zilnică :

Examinați-vă personal motoreta; o inspekție atentă îi prelungeste viața.

1. Comenzile frinelor și ambreiajului au jocul precis ?

2. Direcția se rotește ușor ?

3. Se aprind toate lămpile?

4. Funcționează corect toate întrerupătoarele ?

5. Aveți suficientă benzină în rezervor?

6. Nivelul uleiului în motor este normal?

7. Presiunea în pneuri este corectă ?

Presiunea normală în pneul față este de  $1,6 \text{ kg/cm}^2$ .

Presiunea normală în pneul spate este de  $1,8 \text{ kg/cm}^2$  când folosiți singur motoreta și de  $2,5 \text{ kg/cm}^2$  când o folosiți cu a doua persoană.

8. Nu există șuruburi slăbite?

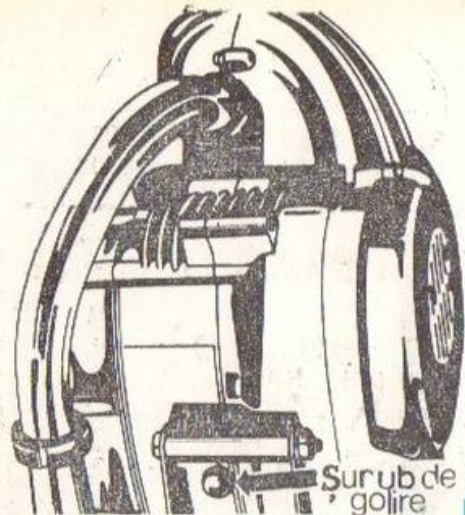
9. Poziția mînerelor de reglare a rigidității suspensiei spate este corespunzătoare? (a se vedea fig. 37).

## INSPECȚIA PERIODICĂ

Nr. de km parcurși	300	1000 6000	2000 7000	3000 8000	4000 9000	5000 10000
<b>Operația</b>						
Schimbați uleiul din cutia de viteze	●		●			●
Verificați nivelul electrolitului din bateria de acumuloare	●	⊙	●	⊙	⊙	●
Reglați momentul aprinderii	●		●			●
Reglați ambreiajul și frinele	●		●			●
Reglați carburatorul	●		●			●
Decalaminați motorul	●		●			●
Reglați întinderea lanțului	●		●			●
Examinați și eventual curățați bujia	●		●			●
Curățați filtrul de aer	●		●			●
Curățați toba de eșapament	●		●			●
Curățați și ungeți lanțul	●		●			●
Ungeți cablurile de comandă	●		●			●
Schimbați roțile între ele	●		●			●
Curățați filtrul de benzină	●		●			●
Verificați stringerea șuruburilor și a piulițelor	●	⊙	●	⊙	⊙	●

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

Fig. 20.



Bușonul de umplere

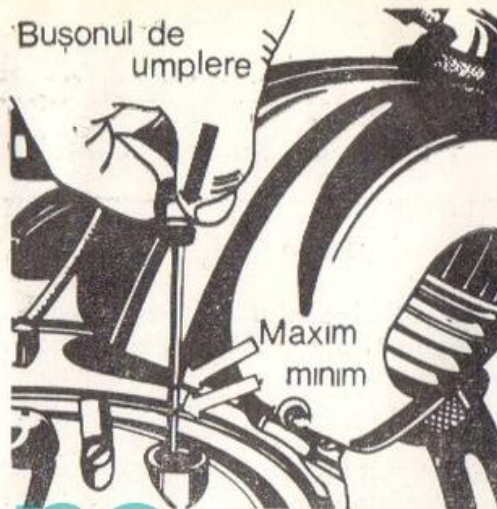


Fig. 21.

## mobra.ro

### Schimbarea uleiului din cutia de viteze :

1. Motorul fiind cald, demontați șurubul de golire și bușonul de umplere (fig. 20 și fig. 21) și lăsați să curgă tot uleiul; curățați depunerile de pe magnetul șurubului de golire.
2. Montați la loc șurubul de golire și turnați prin orificiul de umplere ulei 405 STAS 751-49 (cca. 0,6 l).
3. Controlați nivelul uleiului cu ajutorul tijeii de control pentru a vă convinge că uleiul ajunge pînă la semnul „maxim” al tijeii; controlul se face fără ca bușonul de umplere să fie înșurubat în locașul său.
4. Înșurubați și strîngeți moderat bușonul de umplere.



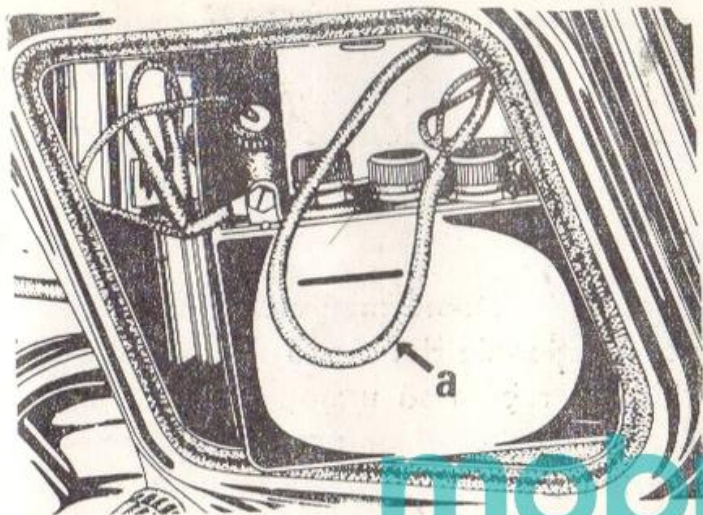


Fig. 22.

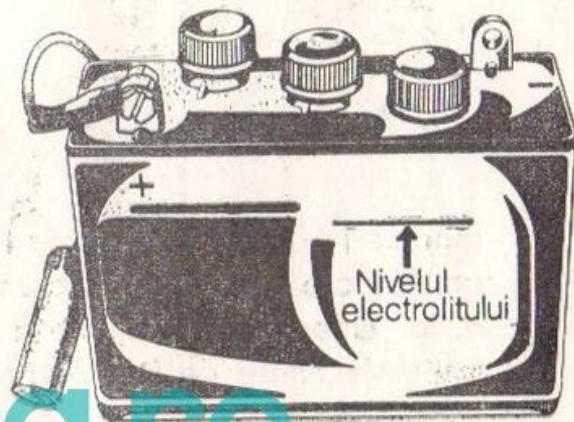


Fig. 23.

### Verificarea nivelului electrolitului în bateria de acumulare.

1. Deschideți capacul cutiei din partea stîngă și apoi scoateți bateria (fig. 22) îndepărtînd în prealabil chinga elastică „a”.
2. Nivelul electrolitului trebuie să fie pînă la semnul indicat pe baterie (fig. 23), adică la 5 mm deasupra plăcilor.
3. Îndepărtați dopurile și adăugați numai apă distilată pentru a reface nivelul electrolitului care trebuie să fie același în cele trei elemente.

---

## ATENȚIUNE!

Deoarece pe motorele fabricate, uzina constructoare montează baterii de acumulare cu aceleași caracteristici funcționale dar de la diverși furnizori, la punerea în funcțiune a bateriilor vă rugăm să urmați întocmai instrucțiunile emise de firmele producătoare ale bateriilor respective. Se recomandă ca punerea în funcțiune a bateriei să se efectueze la un atelier specializat.

Adăugați numai apă distilată pentru refacerea nivelului electrolitului. Nu adăugați soluție de acid sulfuric pentru acumulare decât în cazul în care o parte din electrolitul bateriei s-a vărsat din întâmplare. Densitatea electrolitului adăugat trebuie să fie aceeași cu cea a celui rămas în baterie.



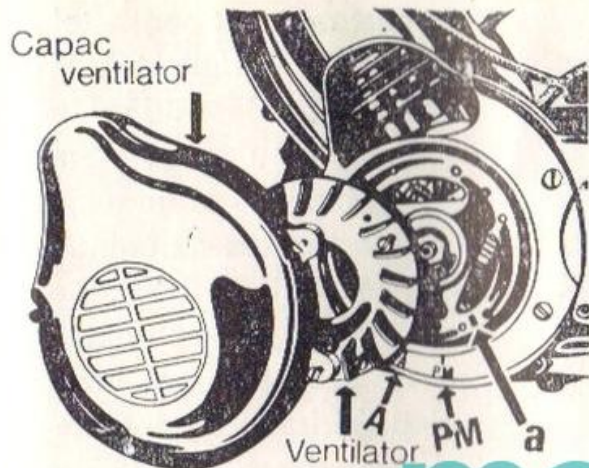


Fig. 24.

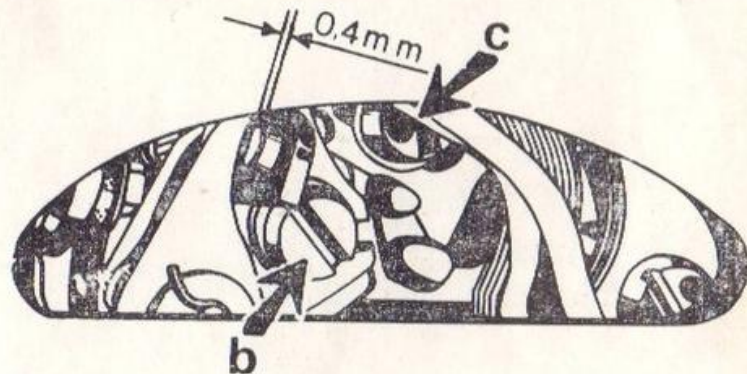


Fig. 25.

### Reglarea momentului aprinderii :

1. Demontați capacul ventilatorului și ventilatorul, apoi rotiți volantul magnetic până când semnul „a” de pe volant coincide cu semnul „P.M.” imprimat pe carter (fig. 24).
2. Slăbiți șurubul „b” (fig. 25) și reglați distanța între contacte la 0,4 mm controlînd-o cu lama calibrată din trusa de scule. Stringeți la loc șurubul „b”.
3. Rotiți volantul magnetic până când semnul „a” imprimat pe el coincide cu semnul „A” imprimat pe carter.



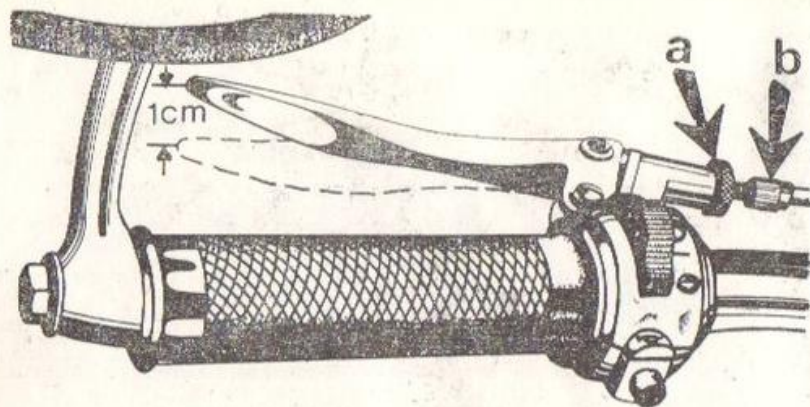


Fig. 26

4. Atît momentul aprinderii cît și distanța între contacte verificați-le după strîngerea șuruburilor „c” respectiv „b” din fig. 25.

### Reglarea ambreiajului

Maneta ambreiajului trebuie să aibă o cursă liberă de 1 cm (fig. 26).

În acest moment contactele ruptorului trebuie să înceapă să se deschidă. Dacă acest lucru nu se întîmplă, slăbiți șuruburile „c” și mișcați placa cu contacte în sensul necesar. Rotînd la stînga contactele se vor deschide mai tîrziu, rotînd la dreapta contactele se vor deschide mai devreme.

1. Înlăturați capacul „a” (fig. 27), slăbiți piulița „b” și apoi strângeți șurubul „c” pînă simțiți că opune rezistență.

2. Deșurubați  $1/4$ — $1/2$  ture șurubul „c” și blocați-l strîngînd piulița „b”.

3. Slăbiți piulița „a” (fig. 26) și reglați șurubul „b” pînă cînd maneta va avea cursa liberă de 1 cm. Operațiile de la pct. 1 și 2 se execută

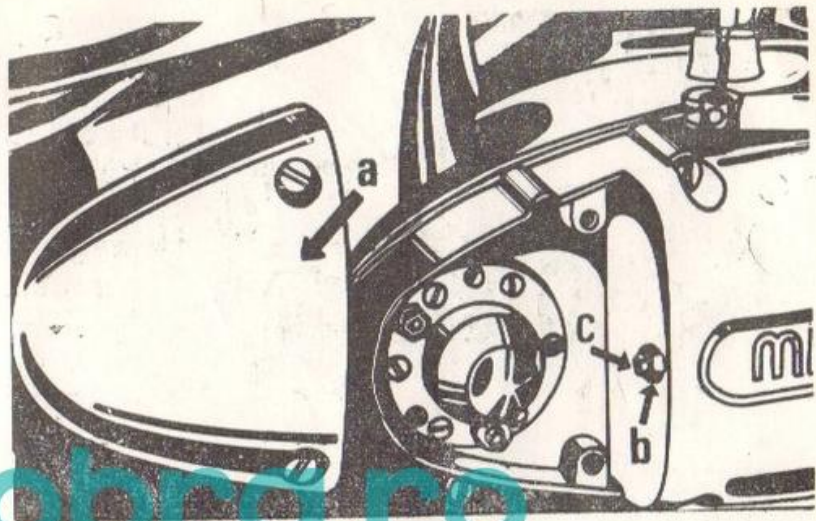


Fig. 27.

- numai în cazul în care nu este suficient reglajul de la pct. 3. Urmăriți ca :
- motorul să pornească ușor, fără patinarea ambreiajului la acționarea pedalei de pornire.
  - la cuplarea vitezei I-a motoreta să nu tindă să pornească, maneta ambreiajului fiind apropiată de mîner.
  - motoreta să pornească lin cînd eliberați maneta.
  - la sarcini și viteze mari să nu se sesizeze pendulări ale turației motorului la o viteză constantă a vehiculului.



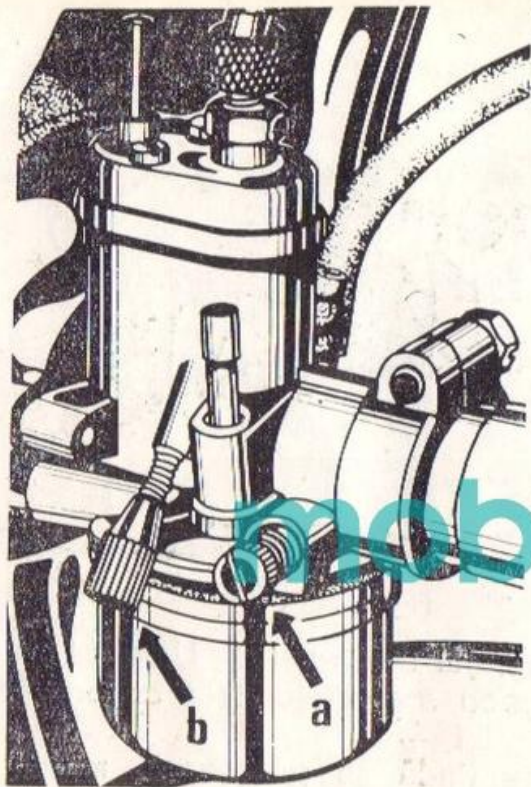


Fig. 28.

Poziția acului de dozaj al carburatorului este :

- creștătura 2 de sus pentru temperaturi peste  $+5^{\circ}\text{C}$ .
- creștătura 3 de sus pentru temperaturi sub  $+5^{\circ}\text{C}$ .

## Reglarea carburatorului

Operația se efectuează numai cu motorul cald, astfel :

1. Pentru o poziție oarecare a șurubului de reglare a turației minime de mers în gol „b” (fig. 28), căutați poziția șurubului de aer „a” pentru care motorul se rotește cu turația cea mai mare avînd și un mers regulat;
  - rotind la dreapta șurubul „a” amestecul devine mai bogat;
  - rotind la stînga șurubul „a” amestecul devine mai sărac.
 Reglajul normal al șurubului „a” este 3—4 ture deșurubat.
2. Modificați poziția șurubului „b” astfel ca motorul să se rotească cu 1500—2000 rot./min.
3. Verificați din nou poziția șurubului „a”.

## Reglarea frinelor

1. Pentru reglarea frinei față slăbiți piulița „a” (fig. 29) și reglați șurubul „b” pînă cînd maneta de frînă va avea o cursă liberă de cca. 1 cm., apoi blocați piulița „a”.
2. Pentru reglarea frinei spate slăbiți piulița „a” (fig. 30) și reglați șurubul „b” pînă cînd pedala de frînă va avea o cursă liberă de 1–2 cm.
3. Dacă nu puteți obține cursele libere prescrise mai sus, modificați poziția pîrghiilor de frînă de la roți (fig. 31 și fig. 32), prin montarea pe ax

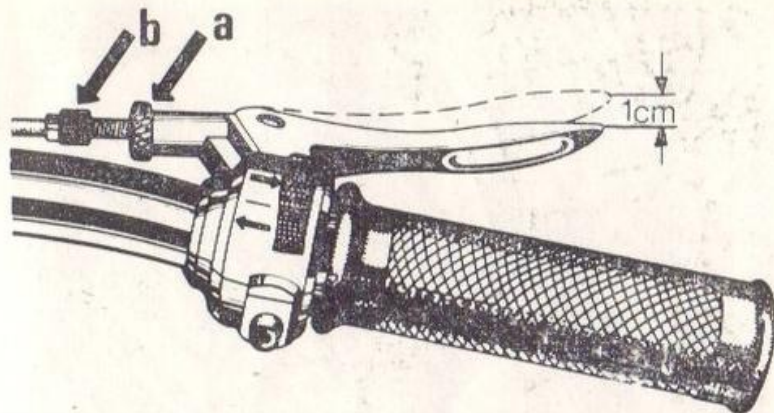


Fig. 29.

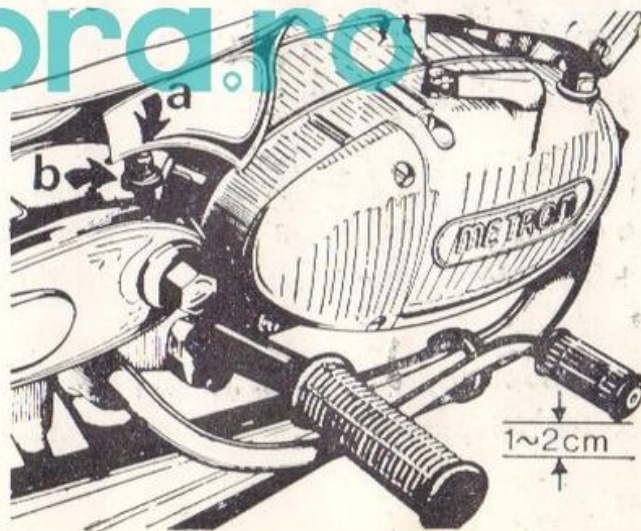


Fig. 30.



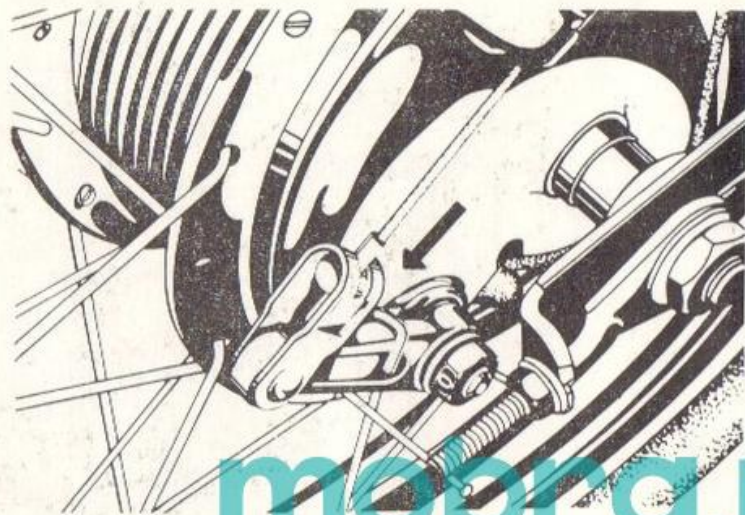


Fig. 31.

într-o poziție vecină cu cea existentă ; acum efectuați din nou cele de la pct. 1 și 2.

4. Verificați dacă roțile se rotesc ușor, fără frecări.

## Atenție!

Frîna înseamnă securitate. Verificați frînele înainte de plecare.

După reglarea frinelor reglați momentul aprinderii lămpii de semnalizare a frînării prin reglarea întrerupătoarelor de la roți după cum urmează :

1. Introduceți cheia de contact în întreruptorul principal și rotiți-o în poziția „2”.
2. Îndepărtați căpăcelul „a” și piulița „b” din fig. 32.
3. Slăbiți piulița „c”.

4. Rotiți șurubul „d” în sensul indicat în fig. 32 pînă cînd se aprinde lampa de semnalizare a frînării.
5. Rotiți apoi în sens invers șurubul „d” cu cca. 1/8 ture și blocați-l strîngînd piulița „c”. Lampa de semnalizare a frînării se va stinge.
6. Verificați dacă la acționarea moderată a comenzilor fiecăreia dintre frîne, lampa se aprinde. După eliberarea comenzilor lampa trebuie să se stingă.
7. Strîngeți piulița „b” peste papucul conductorului „e” fără a schimba poziția șurubului de reglaj „d”, apoi montați căpăcelul „a”.

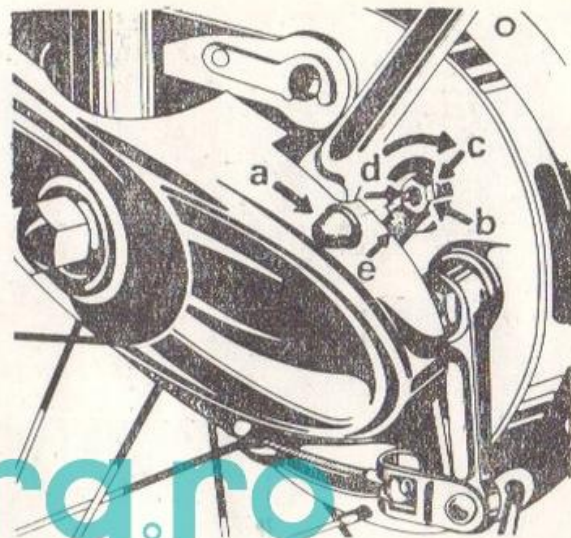


Fig. 32.



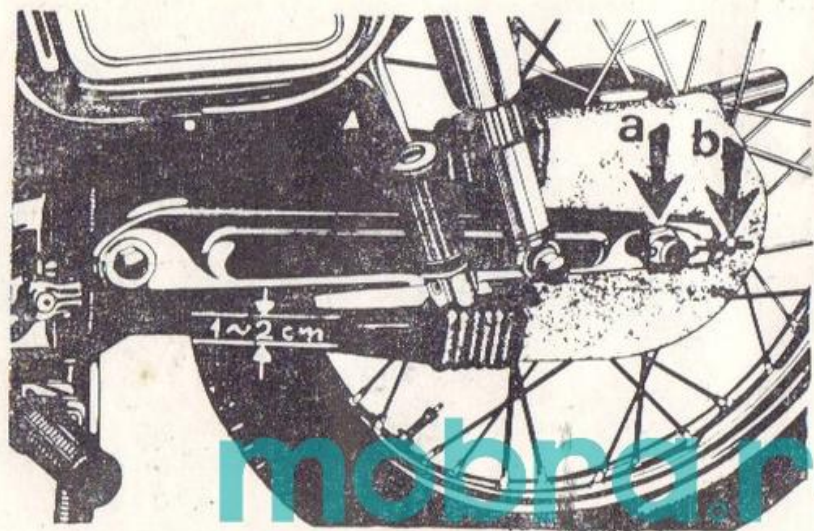


Fig. 33.

## Reglarea întinderii lanțului

1. Slăbiți piulița axului roții aflată pe partea dreaptă a motoretei (nu se vede în fig. 33) precum și piulița „a”.
  2. Strângeți piulița „b” pînă cînd lanțul se poate deplasa pe verticală 1–2 cm. Învîrțiți încet roata spate pentru a verifica dacă în alte poziții lanțul nu este prea strîns.
  3. Strângeți piulița „a” și apoi piulița axului roții avînd grijă ca roțile să fie aliniate; în acest fel motoreta va avea o bună ținută de drum.
  4. Blocați moderat piulițele „b” de pe partea dreaptă și stîngă a motoretei.
  5. Verificați din nou întinderea lanțului.
- Tirantul frînei spate se montează ca în fig. 34 cînd lanțul este nou.



Fig. 34.



Fig. 35.

După ce se depășește jumătatea domeniului de reglaj a întinderii lanțului spre spate de către axul roții, se montează tirantul introducând bolțul în gaura „a”.

Tirantul frânei față se montează totdeauna ca în fig. 35.

### Reglarea farului

Pentru a regla înălțimea fasciculusului luminos acționati asupra șurubului de reglaj „a” din fig. 36 (rotind la dreapta, fasciculusul coboară, rotind la stînga, fasciculusul se ridică):

1. Verificați presiunea în pneuri.



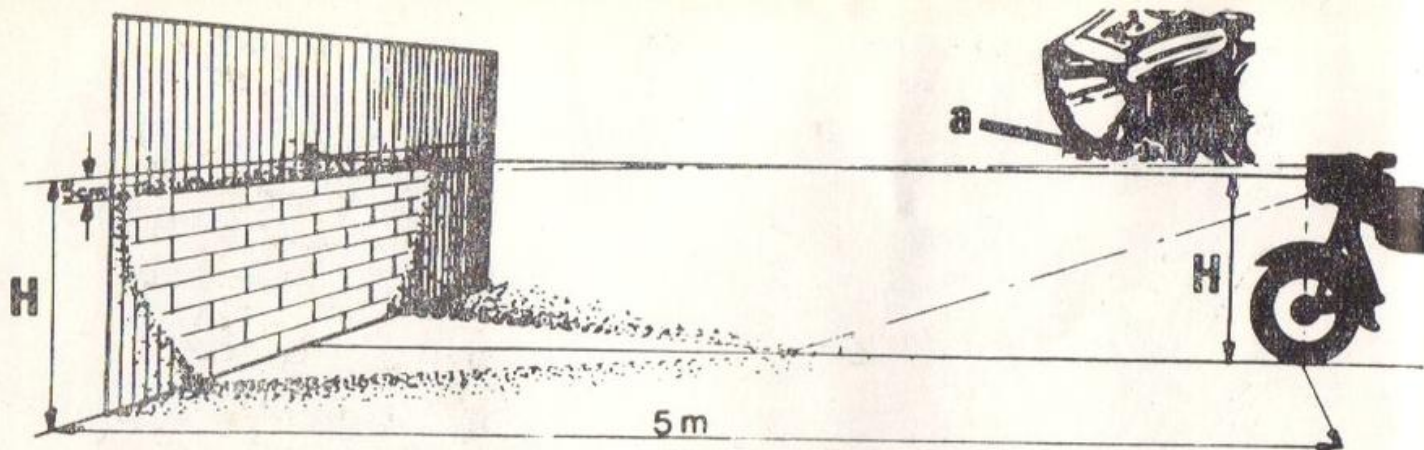


Fig. 36.

2. Așezați motoreta pe roți, pe o suprafață dreaptă, la 5 m în fața unui perete, ca în fig. 36.
3. Porniți motorul și aprindeți lumina de încrucișare. Limita superioară a porțiunii luminate trebuie să se afle la 5 cm sub punctul de pe perete situat la aceeași înălțime de sol ca și centrul farului (cota „H” din fig. 36).

### Reglarea rigidității suspensiei spate

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

1. Ridicați ușor cu o mână portbagajul motoretei, pentru ca suspensia

spate să se destindă complet (dacă motoreta este pe cric, această operație nu mai este necesară).

2. Rotiți minerele de reglare ale ambelor suspensii în sensul I dacă mergeți singur pe motoretă și în sensul II, dacă sînteți însoțit.

Cursa minerelor de reglare între cele două poziții extreme este de  $60^\circ$ .

### ATENȚIE !

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

### Schimbarea roților

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

Pentru a demonta roata față procedați astfel:



Fig. 37.



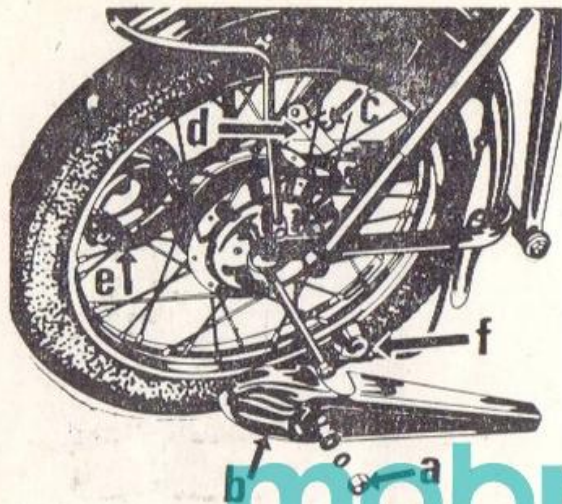


Fig. 38.



Fig. 39.

1. Azezați motoreta pe cric.
2. Demontați piulița „a” și îndepărtați ornamentul „b” din fig. 38.
3. Desfaceți siguranța „c” și îndepărtați tirantul „d”.
4. Deșurubați și scoateți axul.
5. Scoateți roata după ce ați îndepărtat capacul de frână „e” și reducerul vitezometrului „f”.

Pentru demontarea roții spate:

1. Desfaceți siguranța „a” (fig. 39) și înlăturați tirantul „b”.

2. Deșurubați piulița „c”.
  3. Scoateți axul „d”.
  4. Scoateți roata după ce ați îndepărtat capacul frinei „e”.
- La schimbarea roților nu este necesară și schimbarea capacelor de frână.

### Curățirea bujiei

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

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

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

Distanța între electrozii bujiei trebuie să fie de 0,6 mm (fig. 40).

### ATENȚIE

**Nu curățați electrozii bujiei cu ajutorul flăcării.**



Fig. 40.





Fig. 41.

## Curățirea filtrului de aer

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

1. Îndepărtați capota motor dreapta „a” din fig. 41.
2. Îndepărtați tubul pentru benzină „b”.
3. Slăbiți șurubul „c”.
4. Scoateți carburatorul de pe cotul său „d” și apoi din tubul de aspirație „e”.

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

## Curățirea filtrului de benzină

1. Goliți rezervorul de benzină.
2. Slăbiți piulița „a” rotind-o în sensul indicat în fig. 42.

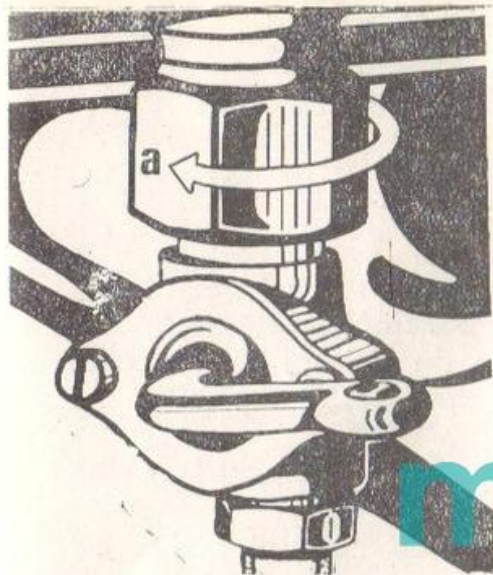


Fig. 42.

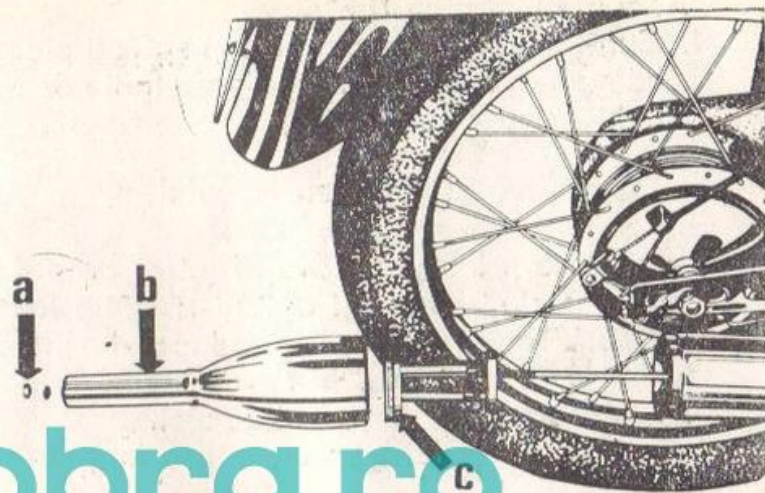


Fig. 43.

3. Scoateți robinetul și curățați filtrul de impuritățile depuse.
4. Folosiți acest prilej pentru a curăți și rezervorul de benzină.

#### Curățirea tobei de eșapament

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

1. Demontați piulița „a” din fig. 43.
2. Îndepărtați gura de ieșire „b”.



3. Scoateți labirintul „c”.
4. Curățați cu grijă depunerile și spălați piesele în benzină.
5. La montaj așezați cu grijă garniturile de asbest sau mai bine, înlocuiți-le cu altele noi.

### **Curățirea și ungerea lanțului**

1. Demontați lanțul și lăsați-l într-o baie de petrol sau benzină cca. 2 ore, apoi periați-l bine și agitați-l; clătiți lanțul cu benzină curată.
2. Odată lanțul uscat, introduceți-l într-o baie de ulei T 10.003 STAS 753-49 având temperatura de 100°C și agitați-l timp de 30 minute.
3. Lăsați să curgă surplusul de ulei.
4. Spălați burdufurile protectoare în petrol sau benzină și lăsați-le să se usuce.
5. Montați lanțul având grijă să așezați siguranța cu capătul închis îndreptat în direcția de mers a lanțului.
6. Reglați întinderea lanțului.

### **Ungerea cablurilor de comandă**

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

## Ungerea articulațiilor furcilor față și spate

1. Demontați piulița „a” (fig. 44), apoi îndepărtați siguranța „b”, căpăcelul „c” și inelul de etanșare „d”.
2. Scoateți axul „e” și apoi bușele interioare „f”.
3. Spălați toate piesele în petrol sau benzină inclusiv suprafețele interioare ale bușelor „g” din brațele furcilor.
4. Ungeți cu unsoare consistentă U 75 STAS 562-55 suprafețele exterioare ale bușelor „f” și cele interioare ale bușelor „g”, apoi montați articulațiile.
5. Aveți grijă ca la strângerea piuliței „a” să nu striviți inelele „d”.

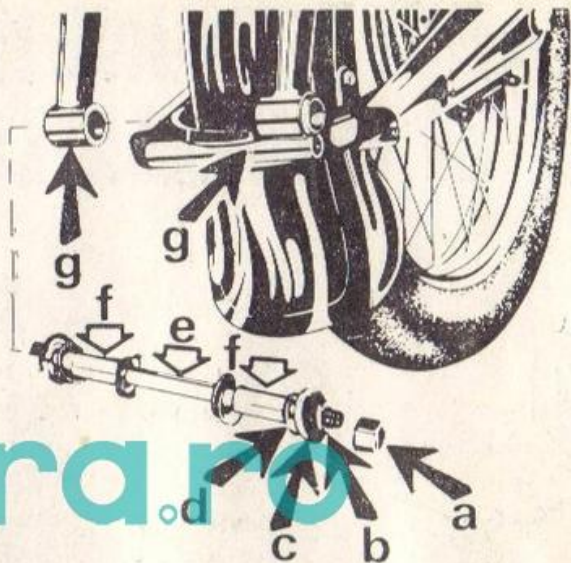
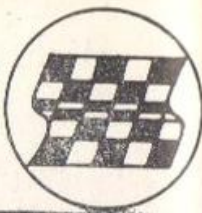


Fig. 44.



# ● DEFECTIUNI INTIMPLATOARE SI CAUZELE LOR



**mobra 5**



## 1. Motorul nu pornește.

Cauze :

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

## 2. Motorul pornește dar după mers scurt, se oprește

Cauze :

- robinetul rezervorului este închis;
- bujia ancrasată.

## 3. Motorul pornește dar la creșterea turației se oprește

Cauze :

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



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

Cauze :

- motorul este prea rece ;
- toba eșapamentului este înfundată ;
- momentul de aprindere este reglat prea târziu ;
- condensatorul sau bobina de aprindere sînt defecte;
- bujia este ancrasată.

#### **5. Motorul merge neregulat**

Cauze :

- filtrul de aer murdar ;
- bujia este ancrasată ;
- aprinderea este defectă ;
- cablul de aprindere nu este bine fixat de bujie;
- carburatorul este înfundat.

#### **6. Motorul detonează**

Cauze :

- pe piston s-a depus calamină;
- combustibil cu cifră octanică necorespunzătoare.

## 7. Motorul se încălzește prea tare

Cauze :

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

## 8. Motorul pendulează (trece succesiv de la turații mari la turații mici și invers)

**mobra.ro**

Cauze :

- ambreiajul patinează datorită reglajului necorespunzător ;
- uzură prea mare a lamelelor ambreiajului.

## 9. Putere scăzută

- avans la aprindere insuficient ;
- filtru de aer murdar ;
- canalul de evacuare și țeava de eșapament sînt îngustate prin depuneri ;



- segmentii sînt blocați în canalele pistonului, sau au uzură prea mare (uzina constructoare a motorului recomandă înlocuirea segmentilor în cazul în care fantă ajunge la 2 mm, segmentul fiind montat în zona de lucru a cilindrului).

### **10. Motorul merge în „4 timpi“**

Cauze :

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

### **11. Consum de combustibil prea ridicat**

Cauze :

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

MEMO.

mobra.ro



MEMO.

mobra.ro

MEMO.

mobra.ro



MEMO.

mobra.ro

mobra.ro

I. P. BRAȘOV – 1001



mobra.ro

C.T.C. 9

**mobra.ro**



mobra.ro

UZ. "6 MARTIE" ZARNESTI-ROMANIA