



INTreprinderea „6 MARTIE” ZĂRNEȘTI

3379  
**Motoreta**

**MOBRA HOINAR**

**C  
A  
R  
T  
E**



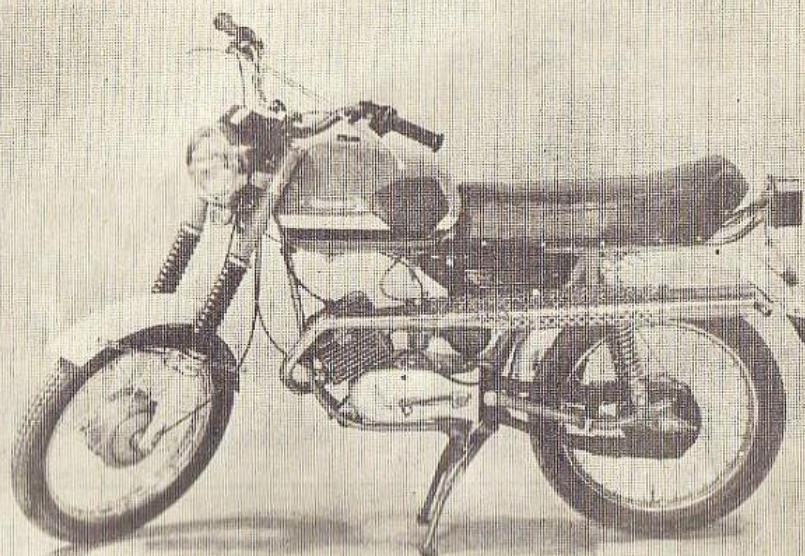
**mobra.ro**



**TEHNICĂ**  
**1986**

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

ÎNTreprinderea „6 MARTIE“ ZĂRNEŞTI  
BRAŞOV — ROMÂNIA



**mobra.ro**

Motoreta Mobra Hoinar

**C U P R I N S**

	Pag.
Date tehnice . . . . .	5
Identificare . . . . .	6
Pornirea motorului . . . . .	6
Plecarea de pe loc . . . . .	8
Oprirea și parcarea . . . . .	9
Rodajul . . . . .	9
Instalația electrică . . . . .	9
Reglaje și întreținere . . . . .	10
Defecțiuni și cauze . . . . .	21

## Către posesori

Sintem buturoși de a vă număra, începînd cu data de azi, printre posesorii motoretei MOBRA HOINAR și vă mulțumim pentru încrederea acordată produselor noastre.

Motoreta MOBRA HOINAR a apărut în urma continuă preocupații de perfecționare a produselor noastre și a căutat să răspundă cerințelor actuale și sugestiilor posesorilor.

Perioada de utilizare normată (durata de folosință), este de 10 ani. Motoreta are o funcționare verificată pe care o garantăm.

Durabilitatea motoretei dumneavoastră depinde însă și de modul de folosire, de corectitudinea cu care o întrețineți. În această carte tehnică sunt cuprinse cîteva instrucțuni, sperăm utile în cunoașterea și exploatarea rațională a noului dumneavoastră mijloc de transport. Vă recomandăm să respectați întocmai aceste sfaturi, să fiți în ordine cu asigurarea și să vă conformați întocmai regulamentului de circulație rutieră.

În cazul unei defecțiuni, adresați-vă cu încredere atelierelor specializate în întreținerea și repararea motoretelor.

Este posibil să găsiți mici diferențe între motoreta dumneavoastră și cele prezentate în prezentă carte, întreprinderea și-a rezervat dreptul de a le efectua, dar asta nu vă va împiedica să folosiți corect produsul, urmînd prezentele instrucțuni.

Nu modificați piesele care compun partea de amortizare a tobei de eșapament; aceste modificări nu vor mări puterea motorului, cum eronat se consideră, ci din contră, vor duce la uzuri mari, la creșterea nivelului de zgomot și a emisiunilor de gaze nearse din gazele de evacuare peste limite admise de normative, expunîndu-vă la sancțiunile prevăzute în legi.

Nu este recomandată nici folosirea atașului, orice modificare aducînd după sine greutăți în ce privește înmatricularea vehiculului.

Sperăm să vă fi fost de folos recomandările noastre și vă urăm

„DRUM BUN“

cu noua dumneavoastră motoretă.

## DATE TEHNICE

### MOTOR

Tip . . . . .	M-111, monocilindru în doi timpi, cu aprindere prin scînteie și răcire liberă
Capacitate nominală . . . . .	50 cc
Alezaj/cursă . . . . .	40/39,5 mm
Raport de compresie . . . . .	11 : 1
Puțere maximă/turăție . . . . .	min. 5 CP/8200 rot/min.
Aprindere . . . . .	magnetou cu bobină exteroară
Bujie . . . . .	14N27, STAS 5518/2-80 sau echivalent
Carburator . . . . .	18 c
Combustibil . . . . .	amestec benzинă+ulei 25 : 1 (la 25 părți benzинă, o parte ulei) benzинă recomandată REGULAR STAS 176-80 (CO/R 90) ulei recomandat M30, STAS 871-81
Ambreiaj . . . . .	multidisc umed
Cutie de viteze . . . . .	5 trepte de viteză, schimbate cu piciorul
Ungerea cutiei de viteze . . . . .	ulei T75W.EP1 STAS 871-81 0,6 l

### CADRУ

Tip . . . . .	inchis din țeavă
Furcă față . . . . .	telescopică cu amortizor hidraulic ulei M30, STAS 871-80 90-2 cm <sup>3</sup> /element (0,09 l/un brăț)
Furcă spate . . . . .	oscilantă cu amortizoare hidraulice, ulei HA-11 C.S. 237 D/1 Rafinăria Brașov 39-1 cm <sup>3</sup> /element (0,039 l/un amortizor)
Frână față și spate . . . . .	tamburi cu saboți interioiri Ø 130 mm
Anvelope . . . . .	21 x 2,75 — 4PR STAS 8752-80
	presiune față
	presiune spate
	1,6 bar
	1,8 bar (o persoană)
	2,5 bar (2 persoane)
Lanț . . . . .	085R — 106 zale, STAS 6478-79
Capacitate rezervor . . . . .	12 l (din care 2 l rezervă)

### DIMENSIUNI

Lungime totală . . . . .	1900 mm
Lățime totală . . . . .	770 mm
Înălțime totală . . . . .	1100 mm
Înălțime la șa . . . . .	830 mm
Distanță între axe . . . . .	1180 mm
Garda la sol . . . . .	160 mm
Greutate uscată . . . . .	83,5 kg

## PERFORMANTE

Viteza maximă . . . . .	min. 60 km/h
Consum (de control) . . . . .	2,5 l/100 km
Distanța de frinare . . . . .	10 m la 40 km/h
Sarcina maximă . . . . .	150 kg (două persoane)
Autonomie . . . . .	aprox. 450 km

## IDENTIFICARE

Pentru înscrierea în circulație și pentru procurarea pieselor de schimb este necesar să cunoașteți seria motorei și seria motorului. Ele se găsesc înscrise pe plăcuța de inscripționare pentru seria cadru (fig. 1) și direct pe carterul stâng al motorului pentru motor (fig. 2).



Fig. 1

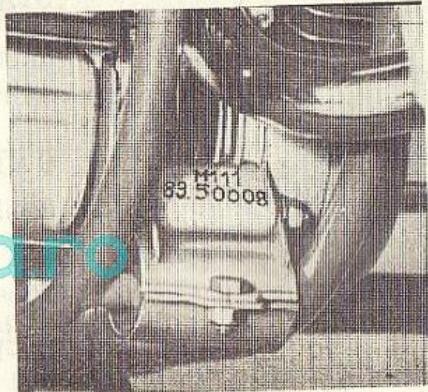


Fig. 2

## PORNIREA MOTORULUI

1. Rotiți distribuitorul robinetului în poziția „deschis“ D, fig. 3.
2. Apăsați tija „a“ de acționare a plutitorului (fig. 4), pînă la umplerea camerei de nivel constant a carburatorului și deversarea benzinei.
3. Apăsați tija „b“ (fig. 4) a clapetei de aer pentru îmbogățirea amestecului la pornire (șocului).
4. Rotiți complet minerul accelerator „m“ (fig. 5) în sensul RA (reducerea accelerării).
5. Împingeți spre motor în sensul I (fig. 6) pedala de pornire și schimbare a vitezelor și apoi rotiți-o în sensul II, către verticală; acum, acționați pedala energetic cu piciorul spre înapoi și în jos (sensul III); mențineți piciorul pe pedală, nu o eliberați brusc; în timpul acționării pedalei nu accelerați; rotiți minerul „m“ în

sensul „A“ (accelerare) numai cînd constatați exces de benzină.  
 6. Motorul o dată pornit, mențineți o turație moderată 3—4 minute pentru a-l încălzi: roțiți complet minerul în sensul „A“ pentru a ridica clapeta de aer, apoi reduceți accelerarea pentru mersul în gol.

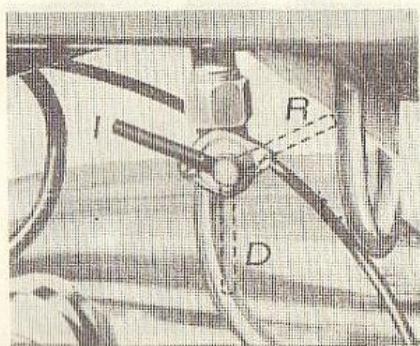


Fig. 3

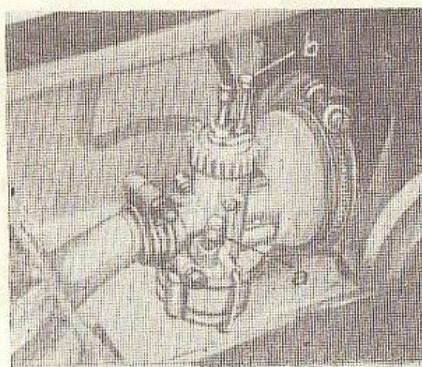


Fig. 4

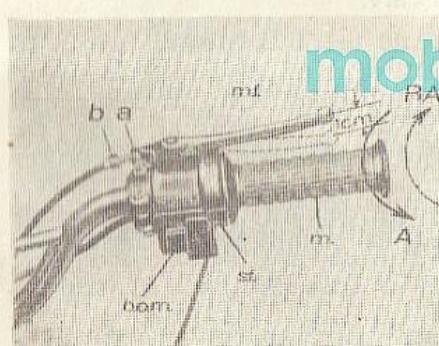


Fig. 5

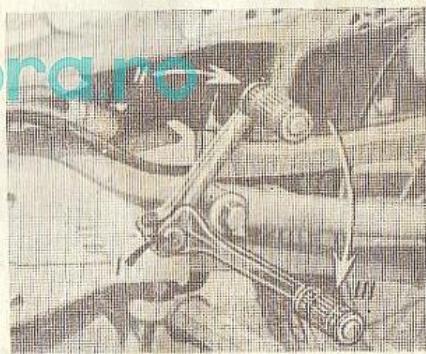


Fig. 6

### ATENȚIE !

Cînd motorul este cald, la pornire nu mai apăsați tija de acționare a clapetei de aer (șocul) și nici tija de acționare a plutitorului. Aceasta din urmă în special nu trebuie „ciocănita“ pentru că deformeză scaunul și strică etanșeitatea.

## PLECAREA DE PE LOC

- Cu motorul pornit, acționați maneta ambreiajului (fig. 7), strin- gind-o către mîner și apăsați cu vîrful piciorului pedala de schim- bare a vitezelor în jos, sensul I (fig. 8).

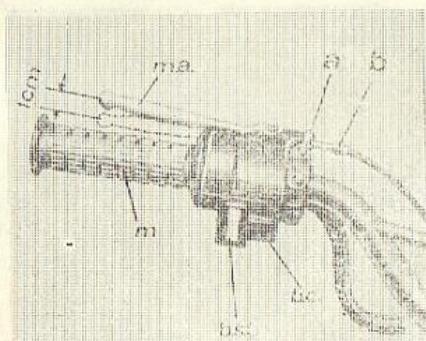


Fig. 7

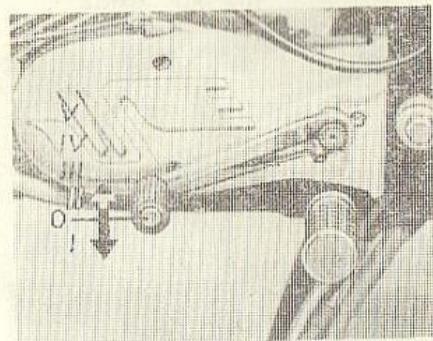


Fig. 8

- Accelerați ușor, eliberați încet și continuu maneta ambreiajului, pînă cînd motoreta se pune în mișcare.
- După ce viteza a crescut la ~~la~~ **la** **20 km/h**, schimbați viteza în treapta a II-a; pentru aceasta, roțiti minerul accelerator în sensul reducerii admisiei (RA — fig. 5) în același timp cu acționarea manetei ambreiaj, apoi acționați pedala în sus (fig. 8), după care eliberați din nou, ușor, ambreiajul și accelerați. Similar proce- dării la schimbarea vitezelor în treapta a III-a, a IV-a și a V-a. Dacă aveți de urcat pante sau pentru demaraje rapide nu ezitați să cuplați într-o treaptă inferioară. Domeniile pentru treptele de viteză sunt:

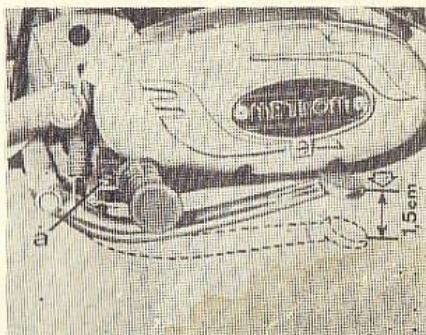
pînă la 20 km/h	— tr. I
între 15—35 km/h	— tr. II
între 25—50 km/h	— tr. III
între 35—55 km/h	— tr. IV
peste 40 km/h	— tr. V

Nu ambalați motorul dacă nu este necesar, fără sarcină turația excesivă este dăunătoare.

Demarați lin și schimbați ușor vitezele.  
Evitați demarajul și opririle brutale.

## OPRIREA ȘI PARCAREA

1. Reduceți admisia.
2. Acționați ambele frâne progresiv, strîngind maneta „m.f.“ (fig. 5) pentru frâna față și călcind pedala frânei spate (fig. 9). Pe suprafețe de drum alunecoase sau din materiale granuloase, pentru evitarea derapărilor, utilizați cu atenție numai frâna spate.
3. În timpul frânării sau imediat următor, acționați ambreiajul și aduceți cutia de viteze în punctul neutru (0).
4. Motoreta fiind oprită, rotiți distributiorul robinetului de benzină în poz. inchis „I“ (fig. 3) și apăsați butonul de oprire motor „b.o.m.“ (fig. 5).
5. Acționați pedala cricului, ridicând motoreta pe cric.
6. Asigurați motoreta rotind ghidonul spre dreapta, blocându-l prin împingerea și rotirea cheii în ineuietoarea ghidon antivol (fig. 1).



## RODAJUL

Fiecare motor este rodat

parțial în uzină, însă pentru o funcționare îndelungată este necesară și o scurtă perioadă de rodaj pe parcurs.

În primii 1.000 km se circulă fără însător, cu o viteză moderată, nedepășind 45 km/h. Nu se accelerează excesiv. Viteza maximă se poate atinge doar după primii 1.500 km. După primii 300 km schimbați uleiul din cutia de viteze.

## INSTALATIA ELECTRICA

Motoreta dv. nu dispune de un întrerupător central. Pornirea motorului se face așa cum este specificat anterior, oprirea se face prin apăsarea butonului oprire motor b.o.m., fig. 5.

Întrerupătorul schimbător faze b.s.f., fig. 7, are 3 poziții:

- |                             |                                  |
|-----------------------------|----------------------------------|
| — acționat în sus . . .     | — fază lungă                     |
| — în poziție mijlocie . . . | — poziție neutră (lumini stinse) |
| — acționat în jos . . .     | — fază scurtă                    |

Lampa de poziție spate și lampa de iluminare vitezometru sunt aprinse numai cînd luminează farul. Pentru a nu suprasolicita aceste lămpi și a evita arderea lor în cazul cînd una din fazele

farului nu funcționează pînă la schimbarea lămpii defecte, folosiți cealaltă fază la mersul noaptea. În caz că s-a ars faza scurtă, pentru a evita orbirea celor care circulă din sens opus, reglați farul ca să lumineze cel mult 30 m în fața motoretei.

Întrucît motoreta nu are lumini de poziție pentru staționare (cu motor opriț) motoreta dv. în timpul staționării de noapte trebuie scoasă în afara părții carosabile a drumurilor.

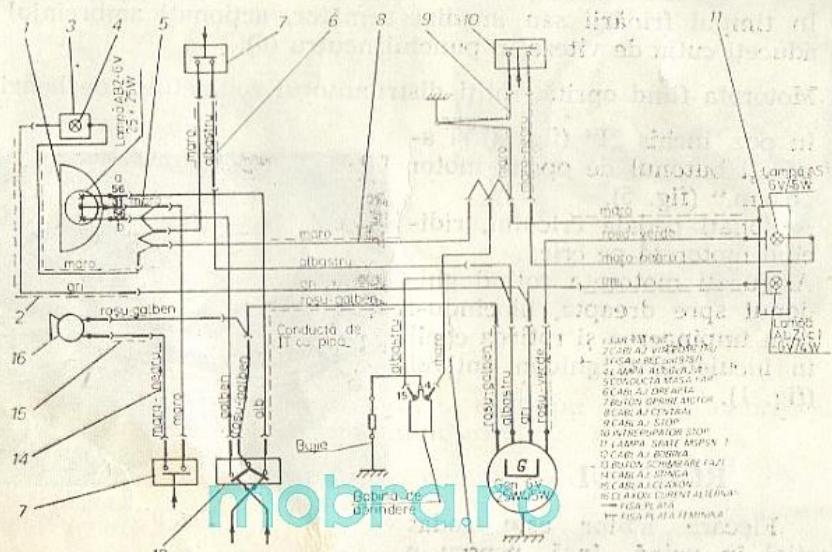


Fig. 10

## REGLAJE ȘI ÎNTREȚINERE

În cutia din partea stîngă se găsește o trusa bine echipată, care face posibilă efectuarea operațiunilor de reglare și întreținere ale motoretei, pe care le pot executa posesorii. Pentru remedierea penelor de cauciuc și corectarea presiunii în camerele de aer ale roților, motoreta este prevăzută cu o pompă de aer. Pentru accesul la trusa de scule și la pompa de aer este necesară scoaterea capacului cutiei (fig. 11) și demontarea șei (fig. 12).

1. Apăsați puțin pe cheia capacului (fig. 11) și rotiți ușor.
2. Desprindeți capacul din locaș.
3. Apăsați cu degetul mare al mîinii stîngi clapeta mecanismului de zăvorire „m.z.“ (fig. 11), cu mîna dreaptă ținînd de rama să.
4. Trageți ușor de rama să înspre înapoi, pînă cînd tija „t“ ieșe din locașul clapetei mecanismului de zăvorire (fig. 12) și buceșele din cauciuc „b“ ies din urechile ramei să. Pentru montarea șei se procedează invers, prin potrivirea urechilor pe buce și a tijei în locaș și împingerea și totodată apăsarea în partea din față a șei.

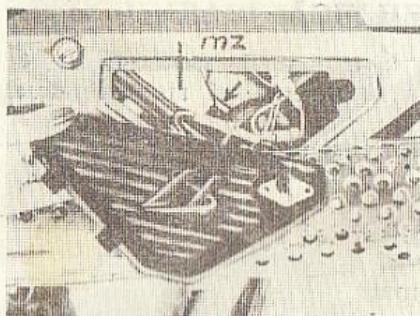


Fig. 11

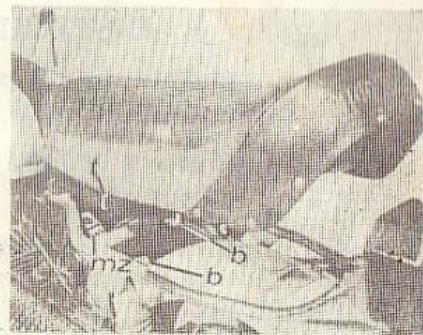


Fig. 12

Pompa de aer se găsește montată în țeava înclinată a cadrului și un cioc montat pe cadru.

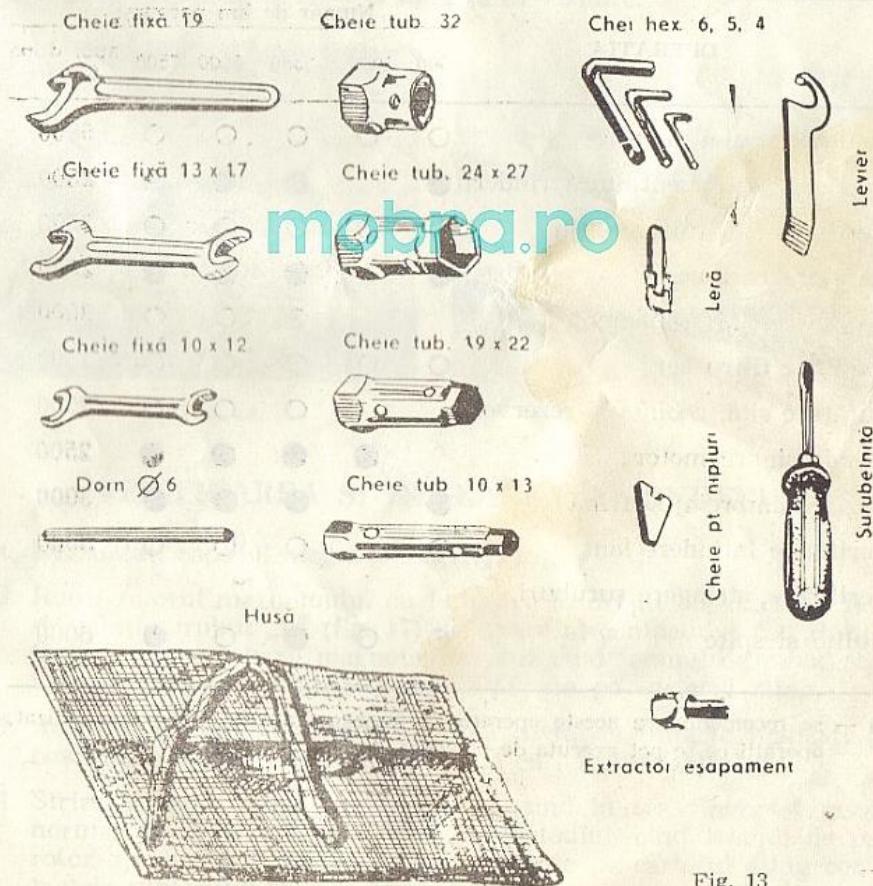


Fig. 13

## INSPECȚIA ZILNICĂ

Examinați zilnic sau cel puțin la câteva zile motoreta dv. O inspecție atentă îi prelungește viața și diminuează riscurile unui accident.

1. Comenzile frânelor și ambreiajul au jocul prescris?
2. Direcția se rotește ușor?
3. Se aprind toate lămpile?
4. Funcționează corect toate intrerupătoarele?
5. Aveți suficientă benzină în rezervor?
6. Nivelul uleiului în motor este normal?
7. Presiunea în pneuri este corectă?
8. Nu există șuruburi sau piulițe slăbite? Dar spițe?

## INSPECȚIA PERIODICĂ

OPERAȚIA	Număr de km parcursi					
	300	1000	2500	5000	7500	apoi după fiecare
Schimbare ulei în cutie	○	○	○	○	○	6000
Verificarea momentului aprinderii	●		●	●	●	2500
Verificare și curățare bujii	○	○	○	○	○	2500
Curățare carburator	●		●	●	●	2500
Curățare tobă eșapament		○	○	○	○	3000
Curățare filtru aer	○	○	○	○	○	2500
Curățare sită, robinet și rezervor		○	○	○	○	2500
Decalaminare motor		●	●	●	●	2500
Reglare ambreiaj și frână	●		●	●	●	3000
Verificare întindere lanț	○		○	○	○	3000
Verificare, strîngere șuruburi, piulițe și spițe	○	○	●	○	●	6000

● — se recomandă ca aceste operații să fie executate în atelier specializat;  
 ○ — operații ce se pot executa de posesor.

## SCHIMBAREA ULEIULUI ÎN CUTIA DE VITEZE

1. Încălziți motorul (mers în regim normal) 30 min. și apoi opriți motorul.
2. Desfaceți șuruburile capacului de vizitare, șurubul de nivel (fig. 14) și șurubul de golire de sub motor (fig. 15).
3. Lăsați să se scurgă tot uleiul uzat.
4. Montați la loc șurubul de golire.
5. Înclinați motoreta pe partea stângă și turnați prin orificiul de vizitare cca 0,6 l ulei nou T75W EP1 STAS 871-81.
6. Ridicați motoreta în poziție verticală, astfel ca surplusul de ulei să se scurgă prin orificiul de nivel din capacul ambreiaj.
7. Montați șurubul de nivel și capacul de vizitare.



Fig. 14

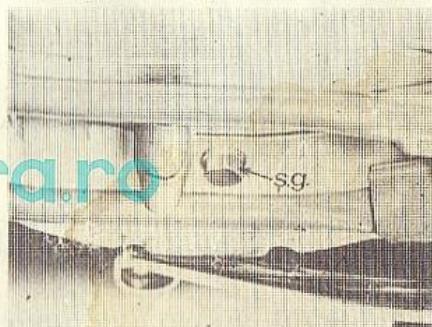


Fig. 15

## VERIFICAREA ȘI REGLAREA APRINDERII

1. Demontați capacul magnetoului (fig. 16).
2. Rotiți rotorul magnetoului cu fereastra în dreptul contactului fix și slăbiți șurubul „b“ (fig. 17) de fixare al contactului fix. Rotiți în continuare rotorul magnetoului pînă cînd semnul de pe acesta ajunge în dreptul indicatorului „PM“ de pe carterul stîng.
3. Rotiți suportul contactului fix pînă ce între contacte realizați o deschidere de 0,3—0,5 mm măsurată cu lera de control.
4. Strîngeți bine acum șurubul „b“. Rotind în sens invers (sensul normal de funcționare), rotorul magnetoului, cînd semnul de pe rotor ajunge în dreptul semnului „A“ de pe carterul stîng contactele ruptorului trebuie să se închidă.

Dacă nu se realizează acest lucru, slăbiți cele 4 șuruburi „c“ de fixare a statorului magnetoului și roțiți statorul pînă ce fixați momentul aprinderii (avansul) la cei 1,1—1,2 mm cursă piston înaintea PMI. Rotind placa statorului în sensul de mers al motorului, se reduce avansul, iar în sens invers avansul crește.

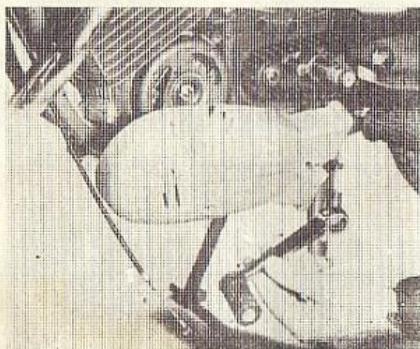


Fig. 16  
**mobra.ro**

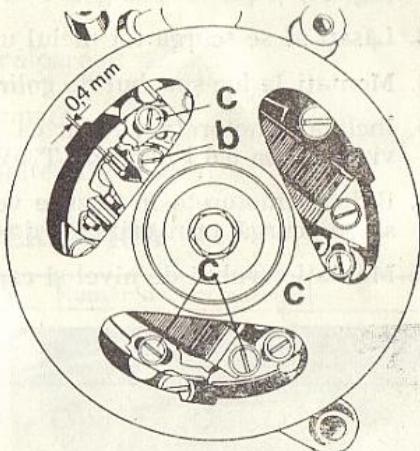


Fig. 17

5. Stringeți toate șuruburile și verificați din nou distanța între contacte și momentul deschiderii.

## VERIFICAREA ȘI REGLAREA AMBREIAJULUI

1. Demontați capacul de vizitare (fig. 14).
2. Demontați cablul de comandă al ambreiajului.
3. Stringeți sau desfaceți șurubul montat pe placa de margine și asigurați cu contrapiuliță. Reglajul este corect la realizarea unui joc de 0,7—1,5 mm între pîrghia ambreiaj și șift (fig. 18) și 10 mm pentru cursa liberă a manetei de ambreiaj (fig. 7); aceasta se reglează cu ajutorul șurubului „b“ și al contrapiuliștei „a“. Pentru reglarea forței arcurilor de ambreiaj:
  1. Demontați capacul ambreiaj (capacul din dreapta).
  2. Stringeți piuliștele „a“ pînă la comprimarea arcurilor spiră pe spiră (fig. 19).
  3. Deșurubați circa 4 ture, astfel ca arcurile să lucreze simultan la debreiere.

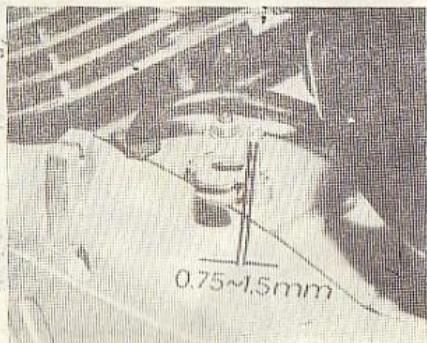


Fig. 18

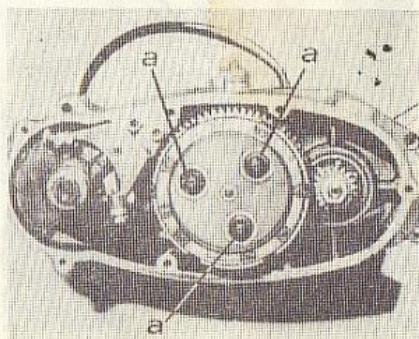


Fig. 19

O dată reglat jocul ambreiajului și uniformitatea presiunii pe plăci, montați capacele și cablul de comandă.

Motorul trebuie să pornească ușor, fără patinarea ambreiajului la acționarea pedalei de pornire, motoreta să nu smucească la cuplarea vitezei I cind este strânsă maneta ambreiajului și să pornească lin la eliberarea manetei, în sarcini și viteze mari să nu se sesizeze pendulări ale turației motorului la viteze constante ale vehiculului.

**mobra.ro**

### REGLAREA CARBURATORULUI

Motoarele se livrează cu carburatoarele reglate pe banchul de probă al uzinei furnizoare, cu acul de dozaj amestec fixat în creștătura a II-a de sus, iar șurubul de dozaj aer „a“ (fig. 20), deșurubat 3—4 rotații. În funcție de uzura motorului, condițiile atmosferice și altitudine, se poate modifica acest reglaj. Se reglează mai des turația minimă de mers în gol.

1. Încălziți bine motorul.
2. Pentru o poziție oarecare a șurubului de dozaj aer „a“ se rotește șurubul „b“ într-un sens sau altul pînă se obține un mers al motorului la turația cea mai mică și continuă, fără variații mari.
3. Căutați pentru șurubul de dozaj aer „a“ poziția la care motorul se rotește cu turația cea mai mare, avînd mers uniform (rotind spre dreapta șurubul „a“ amestecul devine mai bogat, rotind spre stînga devine mai sărac).

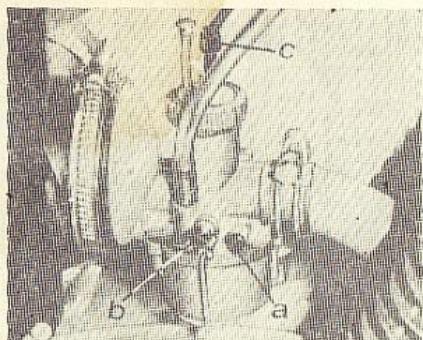


Fig. 20

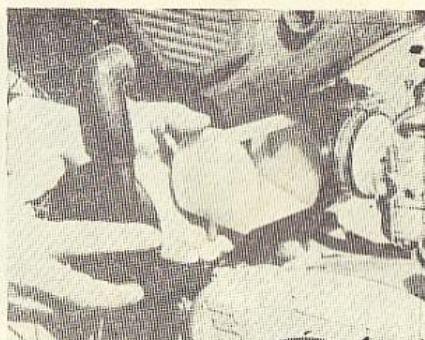


Fig. 21

4. Dacă turația este prea mare, se poate reduce prin deșurubarea șurubului „c“ reglaj „b“.

Șurubul „c“ se folosește numai pentru reglarea cursei libere a cămășii cablului de comandă a accelerației de cca 0,5—1 mm.

## REGLAREA FRÎNELOR

### I. FRÎNA FĂTĂ

Slăbiți piulița „a“ (fig. 5) și reglați șurubul „b“ pînă cînd maneta de frînă „m.f.“ va avea o cursă liberă de 1 cm, apoi blocați cu piuliță.

### II. FRÎNA SPATE

Apăsați pîrghia frînă „p“ (fig. 22) și strîngeți piulița „a“ pînă cînd, apăsînd pedala frînă (fig. 9) cca 25 mm, roata va fi frînată; în această situație se obține o cursă liberă la pedală de cca 15 mm.

Dacă nu se pot obține cursele libere recomandate, atît la roata față cît și la cea spate, se desfac piulițele care strîng pîrghiile de frînă și, scoțînd pîrghiile de pe caneluri, se fixează într-o poziție vecină a canelurii, se reface reglajul și se asigură.

Pentru reglarea semnalizării frînării se procedează după cum urmează:

Întrerupătorul stop (poz. 10) din schema electrică, în poziție liberă este normal încis și asigurînd continuitatea circuitului lampa spate este aprinsă (bineînțeles cînd motorul merge).

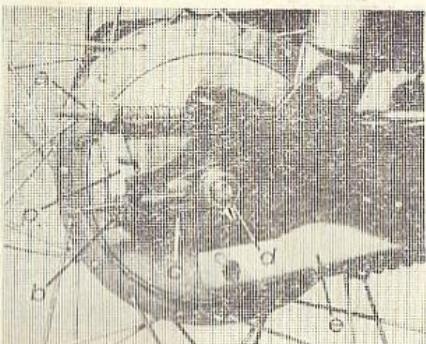


Fig. 22

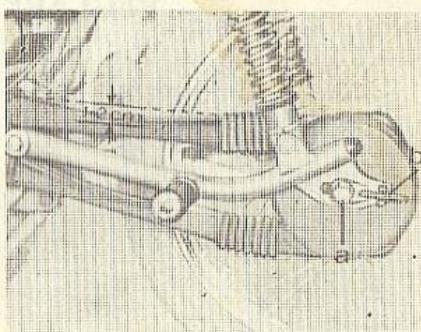


Fig. 23

În poziția apăsată a pedalei de frână (fig. 9) cu 15 mm, se rotește întrerupătorul stop în filetul suportului său pînă cînd se asigură un joc de 1—2 mm al capătului tijei semnalizatorului față de pedală. La eliberarea pedalei, aceasta trebuie să vină în contact cu tija și să deschidă contactele. După realizarea jocului, blocați cu piulița „a“ și faceți legătura electrică cuplind papucii cablajului întrerupător stop la bornele întrerupătorului (avînd grijă ca manșonul de cauciuc să fie introdus pe firele de legătură) și protejați întrerupătorul cu manșonul.

**mobraro**

### REGLAREA ÎNTINDERII LANTULUI

1. Slăbiți piulița „d“ (fig. 22) a axului roții și piulița „a“ (fig. 23).
2. Stringeți piulița „b“ (fig. 23) pînă cînd lanțul pe verticală are o săgeată (se poate deplasa) circa 1—2 cm. Rotiți roata spate încet, pentru a vedea dacă lanțul nu este prea întins.
3. Verificați la ce reper marcat pe furcă se găsește întinzătorul stînga și pentru a avea poziția corectă a axului roții spate (roțile aliniate), stringeți piulița „b“ (fig. 22) pînă ce și întinzătorul dreapta va fi la același reper marcat pe furcă.
4. Stringeți piulițele „a“ și respectiv „b“.
5. Verificați din nou săgeata lanțului.

### REGLAREA FARULUI

1. Verificați presiunea din pneuri.
2. Așezați motoreta pe roți pe o suprafață plană, la 5 m în fața unui perete pe care ați marcat înălțimea H (fig. 24).

## REGLAREA FARULUI

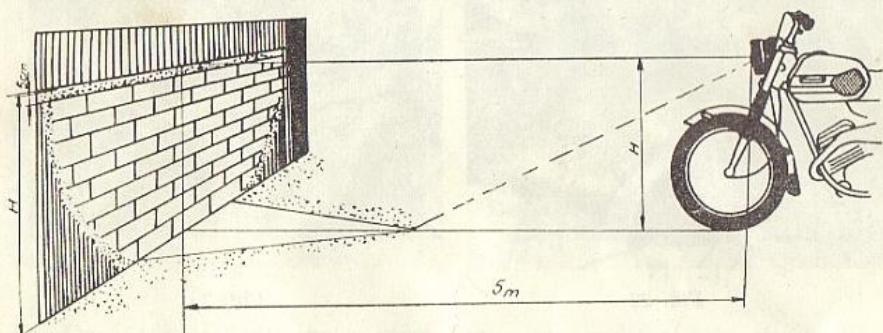


Fig. 24

3. Porniți motorul și aprindeți lumina de întâlnire (faza scurtă). Limita superioară a porțiunii luminante trebuie să se afle la 5 cm sub marcajul de pe perete (înălțimea H — de la sol la centrul farului).
4. Slăbiți șuruburile „a“ (fig. 1) de strângere a farului și reglați corespunzător fluxul luminos și apoi strângeți șuruburile.

## REGLAREA ROȚII FAȚĂ

Pentru ca suspensia telescopică față să lucreze corect, este necesar ca axele longitudinale ale brațelor telescopice să fie paralele.

1. Slăbiți șurubul „a“ (fig. 25) și piulița „b“ de pe capătul axului (fig. 26).
2. Împingeți axul către suspensie pînă cînd umărul axului tampo-nează în capacul „c“ și realizează strîngerea capacului către roată și a acesteia către brațul telescopic din stînga.
3. Stringeți piulița „b“.
4. Stringeți șurubul „a“.

Roțile sunt interschimbabile și este recomandat să se facă operația de schimbare a roților pentru uniformizarea uzurii. Capacul de frînă cu sabotii nu se schimbă.

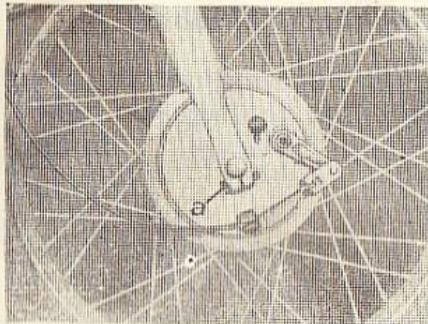


Fig. 25

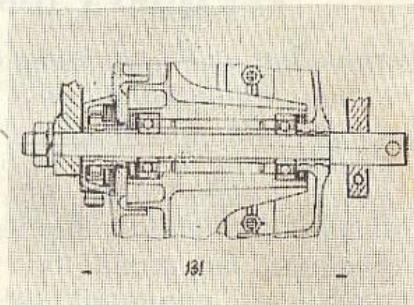


Fig. 26

## CURĂTAREA BUJIEI

Electrozii murdari, umezi sau încărcăți de calamină nu permit producerea unei aprinderi bune. O bună curătare a bujiei se face cu nisip fin prin sablare la un aparat special. În lipsa lui, curătați buzia cu un ac sau un fir metalic, spălați-o bine cu benzină și uscați-o cu o bucătă de pînză. Nu folosiți perii de sîrmă și nu dați foc bujiei pentru a o curăta. Distanța între electrozi trebuie reglată la 0,6 mm. Folosiți numai bujii de valoarea tehnică recomandată.

**mobra.ro**

## CURĂTAREA FILTRULUI DE BENZINĂ

1. Goliți rezervorul de benzină.
2. Desfaceți robinetul deșurubind piulița olandeză (fig. 3).
3. Scoateți filtrul și spălați-l în benzină, suflați cu jet de aer, dacă este posibil, montați-l la loc și strîngeti piulița.
4. Scoateți bușonul rezervorului.
5. Scoateți sita, curătați-o și spălați-o în benzină, apoi montați-o la loc și puneți bușonul.
6. Clătiți și rezervorul de benzină cu benzină curată.

## CURĂTAREA FILTRULUI DE AER

1. Scoateți capacul filtrului de aer (deșurubind cele trei șuruburi).
2. Scoateți suportul interior cu sita filtrului (elementul filtrant), spălați în benzină elementul filtrant și remontați.

## CURĂTAREA TOBEI DE ESAPAMENT

1. Demontați elementele interioare ale tobei, scoțind șurubul de fixare „S“, desfăcind cele 4 piulițe „p“, scoțind discul „d“ și garnitura „g“ (fig. 27), introducând apoi extractorul „e“ în cheia tubulară 10 x 13 „c“ ca în fig. 28 și asigurând cu un nit  $\varnothing 6$ , înfiletând extractorul pe tija filetată cu ajutorul cheii și a dorințului pînă la blocare, după care răscucind mereu stînga și eventual ciocănind dorul fixat în cheie trageți afară ansamblul amortizoare „a“ contracon „c“, fig. 27.
2. Demontați piulițele de prindere a cotului eșapament de cilindrul motorului și șurubul de prindere a eșapamentului de cadre.
3. Curătați depunerile de pe piese și spălați piesele în benzină.
4. La montaj introduceți piesele amortizorului „a“ și „c“, fixați garnitura „g“ pe periferia contraconului și introduceți apoi discul „d“ fără a deformă garnitura, montați șaibele, piulițele și strîngeti, asigurați montajul cu șurubul „S“.

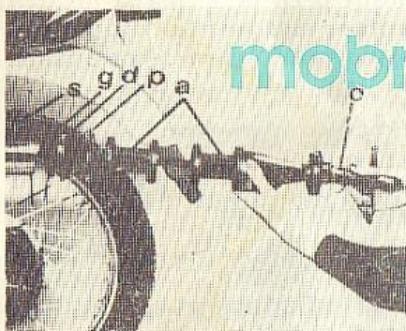


Fig. 27

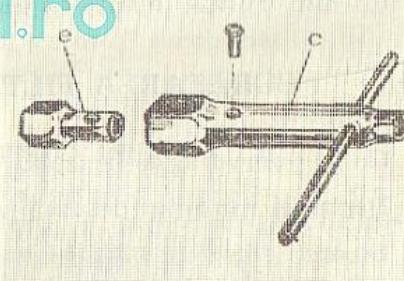


Fig. 28

### ATENȚIE !

Nu folosiți obiecte ascuțite pentru curățat depunerile (pe suprafețe zgîriate depunerile sănt mai mari). Nu loviți exteriorul eșapamentului; va fi apoi foarte greu să-l mai demontați.

## CURĂȚAREA ȘI UNGEREA LANȚULUI

1. Demontați lanțul, aducînd zaua de legătură în poziție convenabilă demontării, băgînd burduful și demontînd zaua de legătură.
2. Lăsați lanțul într-o baie de petrol sau benzină cca 2 ore. Agitați-l și clătiți-l bine și lăsați să se usuce.
3. Introduceți lanțul într-o baie de ulei de transmisie cald (la temperatură de cca 100°C).
4. Spălați burdufurile de protecție în petrol sau benzină și uscați-le.
5. Montați lanțul, avînd grijă ca la zaua de legătură să montați siguranța cu capătul închis în direcția de mers a lanțului.

## UNGEREA ARTICULAȚIILOR FURCHI SPATE

1. Demontați piulița axului furcii și scoateți axul cu bușele interioare și căpăcelele.
2. Spălați piesele în petrol sau benzină. Spălați și interiorul bușelor presate în brațele furcii.  
  
3. Ungeți cu unsoare consistentă U75 Ca2 STAS 562-71 (vaselină de rulment) suprafețele exterioare și interioare bușelor. Montați articulațiile, avînd grijă să puneți sub ochiurile furcii căpăcelele de protecție și inelele de cauciuc pentru etanșare.

## DEFECTIUNI ȘI CAUZE

1. Motorul nu pornește:

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| — lipsă carburant       | — rezervor gol                          |
|                         | — robinet, sită, murdare                |
|                         | — carburator cu depuneră                |
| — lipsă curent electric | — pipa bujiei străpunsă                 |
|                         | — fișă nefixată sau întreruptă          |
|                         | — bujia — distanță intre electrozi      |
|                         | — bobina defectă                        |
|                         | — contactele și deschiderea contactelor |
|                         | — avansul de aprindere                  |



- eșapament înfundat;
  - segmenti blocați în canale sau uzați;
  - bujie ancrasată;
  - bobină defectă.
10. Motorul pornește, dar nu se turează:
- exces de combustibil
  - se repetă pornirea cu accelerare rotită complet.
11. Rateuri în carburator:
- motor prea rece
  - se lasă să se încalzească la mers în gol.
12. Consum mare de combustibil:
- jigler prea mare;
  - poziția acului de dozaj prea ridicată;
  - supapa de intrare a combustibilului în carburator blocată;
  - momentul aprinderii necorespunzător;
  - eșapament înfundat.

Pentru defecțiunile motorului, posesorii pot cere sfatul direct  
Întreprinderii METROM — BRAȘOV — furnizoare a motorului  
și a pieselor de schimb pentru motor.

*...tulor de  
...mpă +  
...tă? "*

**mobra.ro**



Intreprinderea Poligrafică Brașov — 1137

*Du... A...  
...a... A...  
...a... A...*