MBK

MANUEL DE L'UTILISATEUR

PASSION - MAGNUM RACING - MAGNUM EVASION - SWING ROCK RACING - ROCK MAG MAX - HARD ROCK

MBK CONDITIONS GENERALES DE GARANTIE

Le soin que nous apportons à la conception comme à la fabrication de nos machines, nous permet de vous garantir, les défauts et vices cachés de la façon la plus complète possible.
Sauf usage ou pratique anormal (voir nota) la garantie des défauts et vices cachés vous est acquise pendant une période de 6 mois suivant la date de l'achat, pièces et main d'œuvre, kilométrage illimité, et au delà de cette période, dans les conditions fixées par la loi.
Au delà de cette période de 6 mois, il convient de distinguer usure normale par rapport à défaut ou vice caché. Nous nous réservons le droit d'examiner les pièces faisant l'objet d'une demande de garantie.

Rôle des DISTRIBUTEURS DE LA MARQUE :

Les opérations de préparation à la route, révisions, entretien, réparations doivent être effectuées exclusivement chez les distributeurs agréés par MBK Industrie, pour obtenir le bénéfice de la garantie en raison des impératifs de sécurité et la technicité des produits. La densité du RESEAU MBK vous permet de trouver aisément un DISTRIBUTEUR agréé chaque fois que cela est nécessaire.

PIECES D'ORIGINE :

L'emploi des pièces détachées d'origine est obligatoire afin de vous assurer le service de la garantie contractuelle.

NOTA :

Causes principales entrainant la suppression de la garantie.

1) Manque caractérisé d'entretien
2) Non respect des révisions obligatoires devant être effectuées après 500, 1500, 3000 kms. Puis suivant les préconisations du constructeur.
3) Dommage résultant d'un accident ou d'une collision.
4) Manque de graissage même momentané, soit par insuffisance soit par l'emploi d'une huile de qualité insuffisante.
5) Utilisation contraire à la loi ou à l'usage auquel il est notamment destiné.
6) Transformation pouvant avoir des conséquences sur la tenue des pièces ou la sécurité.
7) Utilisation en compétition ou course

INDEX

	Pages
Conseil	**2**
Identification	**3**
Caractéristiques techniques	**4 et 5**
Avant le départ	**6 à 9**
Utilisation	**9 à 11**
Entretien	**12 à 18**

QUELQUES CONSEILS

Lisez attentivement cette notice. Vous pourrez tirer les meilleures performances de votre cyclomoteur.
Un rodage de 1 000 kms est nécessaire pour en obtenir le plein rendement.
Soyez en règle avec votre assurance et conformez-vous aux dispositions du Code de la Route.

Dans un souci constant d'amélioration, des modifications peuvent être apportées sans préavis aux caractéristiques de nos modèles.

CONSEILS

1. Votre cyclomoteur est conçu pour une utilisation routière. Ne jamais l'utiliser en tout-terrain.

2. Le port d'un casque homologué aux normes du pays est obligatoire.

3. L'essence étant un produit dangereux et inflammable, il est impératif de respecter les conseils de prudence suivants :

– toujours avoir le moteur à l'arrêt au cours du remplissage du réservoir ;

– si vous renversez de l'essence sur le moteur ou l'échappement, essuyez ces parties avant la mise en marche du moteur ;

– ne pas fumer ni approcher une flamme vive lors du remplissage du réservoir.

4. Dans le but d'éviter un départ intempestif de votre cyclomoteur, il est nécessaire de toujours arrêter le moteur avant de descendre du véhicule.

5. Avant de démarrer il est prudent de vérifier le bon fonctionnement de la poignée des gaz et des leviers de freins.

6. Les gaz d'échappement étant nocifs, il est conseillé de ne pas faire fonctionner le moteur dans un endroit clos et non aéré.

7. En plein jour, l'utilisation de l'éclairage procure un accroissement de la sécurité en rendant plus facilement repérable le véhicule : il est donc conseillé d'allumer votre phare avant de démarrer.

8. Ne jamais enlever le bouchon de radiateur quand le moteur est chaud (uniquement pour les machines à refroidissement liquide).

Magnum Racing Club

IDENTIFICATION

PLAQUE DE CONSTRUCTEUR :

Fixée sur la douille de direction, indiquant notamment le type de la machine et le numéro de série.

NUMERO DE SERIE :

Frappé sur la plaque de constructeur, et sur le tube de direction, côté gauche.

INDICATION DE LA CYLINDREE :

Gravée sur le carter moteur droit.

PLAQUE MOTEUR :

Fixée à l'arrière de la culasse.

En cas de remplacement du moteur, pour une raison quelconque, cette plaque doit être récupérée pour être replacée obligatoirement sur le nouveau moteur.

MARQUAGE POT D'ECHAPPEMENT :

Très important : sur le pot d'échappement de votre cyclomoteur doit figurer le marquage minimum :

M CO M
TPSI 8312

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Caractéristiques / Modèles	PASSION	MAGNUM RACING	MAGNUM	EVASION	SWING	ROCK RACING	ROCK	MAG MAX	HARD ROCK
Genre	Cyclomoteur	Cyclomoteur	Cyclomoteur	Cyclomoteur	Cyclomoteur	Cyclomoteur	Cyclomoteur	Cyclomoteur	Cyclomoteur
Type	51	51	51	51	51	51	51	51	51
Appellation	PASSION	MAGNUM RACING	MAGNUM	EVASION	SWING	ROCK RACING	ROCK	MAG MAX	HARD ROCK
MOTEUR :									
Type	Monocylindre 2 T	Monocylindre 2 T	Monocylindre 2 T	Monocylindre 2 T	Monocylindre 2 T	Monocylindre 2 T	Monocylindre 2 T	Monocylindre 2 T	Monocylindre 2 T
Refroidissement	Liquide	Liquide	Liquide	Air	Air	Air	Air	Liquide	Air
Alésage x Course (mm)	39 x 41,8	39 x 41,8	39 x 41,8	39 x 41,8	39 x 41,8	39 x 41,8	39 x 41,8	39 x 41,8	39 x 41,8
Cylindrée	49,9	49,9	49,9	49,9	49,9	49,9	49,9	49,9	49,9
Rapport volumétrique	10 : 1	10 : 1	10 : 1	9,6 : 1	9,6 : 1	9,6 : 1	9,6 : 1	10 : 1	9,6 : 1
Allumage	Electronique	Electronique	Electronique	Electronique	Electronique	Electronique	Electronique	Electronique	Electronique
Avance à l'allumage (mm)	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
Bougie	CHAMPION N3C	CHAMPION N3C	CHAMPION N3C	CHAMPION L82C	CHAMPION L82C	CHAMPION L82C	CHAMPION L82C	CHAMPION N3C	CHAMPION L82C
ou	NGK B8ES	NGK B8ES	NGK B8ES	NGK B7HS	NGK B7HS	NGK B7HS	NGK B7HS	NGK B8ES	NGK B7HS
Carburateur	Gurtner GA 14	Gurtner GA 14	Gurtner GA 14	Gurtner GA 14	Gurtner GA 14	Gurtner GA 14	Gurtner GA 14	Sha 14/14	Sha 14/14
Admission	Clapets	Clapets	Clapets	Clapets	Clapets	Clapets	Clapets	Clapets	Clapets
Lubrification	Mélange	Mélange	Mélange	Mélange	Mélange	Mélange	Mélange	Mélange	Mélange
Transmission primaire	Courroie	Courroie	Courroie	Courroie	Courroie	Courroie	Courroie	Courroie	Courroie
Transmission secondaire	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne
Embrayage	Automatique	Automatique	Automatique	Automatique	Automatique	Automatique	Automatique	Automatique	Automatique
Rapport de transmission	12,93 à 22,86	12,93 à 22,86	12,93 à 22,86	12,93 X 22,86	12,93 X 22,86	12,93 X 22,86	12,07 x 21,34	12,93 X 22,86	12,93 X 22,86
Mise en marche	Kick	Kick	Kick	Kick	Kick	Kick	Kick	Kick	Kick
EQUIPEMENT ELECTRIQUE									
Générateur	Volant CDI	Volant CDI	Volant CDI	Volant CDI	Volant CDI	Volant CDI	Volant CDI	Volant CDI	Volant CDI
Ampoule avant	12 V 15 W - P26S	12 V 15 W - P26S	12 V 15 W - P26S	12 V 15 W - P26S	12 V 15 W - P26S	12 V 15 W - P26S	12 V 15 W - P26S	12 V 15 W - P26S	12 V 15 W - P26S
Ampoule arrière	12 V 4 W - BA9S	12 V 4 W - BA9S	12 V 4 W - BA9S	12 V 4 W - BA9S	12 V 4 W - BA9S	12 V 4 W - BA9S	12 V 4 W - BA9S	12 V 4 W - BA9S	12 V 4 W - BA9S
Ampoule stop	12 V 10 W - BA15S			12 V 10 W - BA15S	12 V 10 W - BA15S				
Prééquipement clignotants	OUI	NON	NON	OUI	OUI	NON	NON	NON	NON
Option compte-tours	OUI	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON

Magnum Racing Club

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES (suite)

Caractéristiques / Modèles	PASSION	MAGNUM RACING	MAGNUM	EVASION	SWING	ROCK RACING	ROCK	MAG MAX	HARD ROCK
PARTIE CYCLE :									
Cadre	Coque	Coque + barre renfort	Coque	Coque	Coque	Coque + barre renfort	Coque	Coque	Coque
Suspension avant	Fourche télescopique	Fourche télescopique	Fourche télescopique	Fourche télescopique	Fourche télescopique	Fourche télescopique	Fourche télescopique	Fourche télescopique	Fourche télescopique
Suspension arrière	Amortisseurs	Amortisseurs hydropneumatiques	Amortisseurs	Amortisseurs	Amortisseurs	Amortisseurs hydropneumatiques	Amortisseurs	Amortisseurs hydropneumatiques	Amortisseurs
Pneumatiques AV :	2 1/4 x 17	2 1/4 x 17	2 1/4 x 17	2 1/4 x 17	2 1/4 x 17	2 1/4 x 17	2 1/4 x 17	2 1/4 x 17	2 1/4 x 17
AR :	2 3/4 x 17	2 3/4 x 17	2 3/4 x 17	2 3/4 x 17	2 1/4 x 17	2 3/4 x 17	2 3/4 x 17	2 3/4 x 17	2 3/4 x 17
Freins AV :	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90
AR :	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90	Tambour ø 90
Roue arrière à broche	OUI	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON	OUI	OUI
Béquille	Centrale	Latérale	Centrale	Centrale	Centrale	Latérale	Centrale	Latérale	Centrale
COTES et POIDS :									
Empattement (m)	1,190	1,185	1,153	1,190	1,153	1,153	1,153	1,185	1,153
Longueur (m)	1,760	1,750	1,764	1,760	1,775	1,723	1,764	1,750	1,764
Largeur (m)	0,675	0,632	0,678	0,675	0,74	0,630	0,678	0,632	0,678
Hauteur (m)	1,015	0,850	1,070	1,015	1,032	0,980	1,070	0,850	1,070
Poids en ordre de marche (kg)	56	55	57	56	54	56	54	55	57
Poids autorisé en charge (kg)	177	177	177	177	177	178	177	177	177
CAPACITES : (L)									
Réservoir, réserve incluse	4,2	3,65	3,65	4,2	3,65	3,65	3,65	3,65	3,65
Réserve	0,34	0,25	0,25	0,34	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
Circuit refroidissement	0,63	0,63	0,63	-	-	-	-	0,63	0,63
PRESSION PNEUMATIQUE :									
AV : kg cm2/KPa	1,65/165	1,65/165	1,65/165	1,65/165	1,65/165	1,65/165	1,65/165	1,65/165	1,65/165
AR : kg cm2/KPa	1,85/185	1,85/185	1,85/185	1,85/185	1,85/185	1,85/185	1,85/185	1,85/185	1,85/185

AVANT LE DEPART

CARBURANT (Mélange)

Pour le bon fonctionnement de votre cyclomoteur MBK, nous préconisons l'utilisation :

1 - de l'huile semi-synthétique MBK-MOTUL 2TGS ou tout produit d'un niveau de qualité équivalent dans la proportion de 4%

2 - Le mélange à 4 % correspond à 0,20 litre d'huile pour 5 litres d'essence super avec ou sans plomb.

Fig. 1

F = FERME O = OUVERT R = RESERVE

ROBINET (Fig.1) :

Le robinet de carburant se trouve sur le côté gauche de la machine en bas du réservoir.

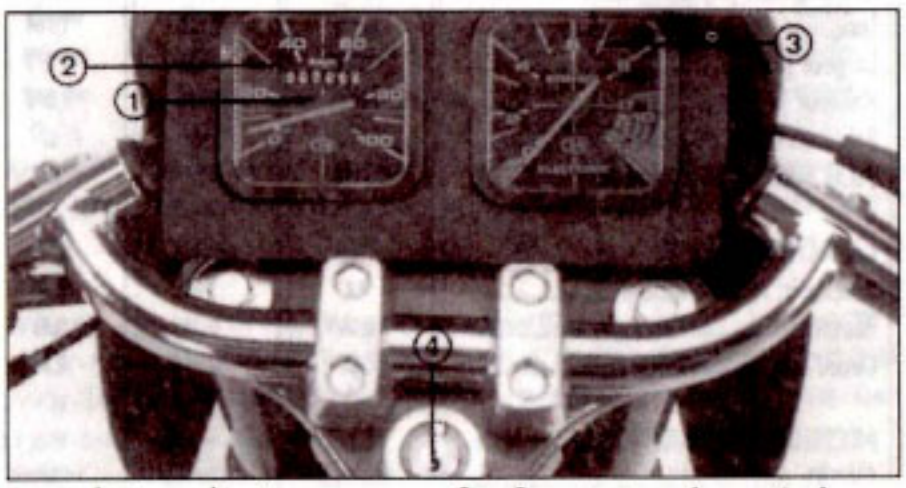
F = (Position centrale) FERME • O = Ouvert • R = Réserve.

COMPTEUR(S) (Fig.2)

1 - Ces modèles sont équipés en série d'un indicateur de vitesse muni d'un totaliseur kilométrique. Vous pourrez ainsi mieux respecter les conditions d'utilisation et assurer l'entretien de votre machine suivant le tableau d'entretien.

2 - Les modèles Passion, Evasion, Rock Racing et Magnum Racing peuvent aussi être équipés, en option, d'un compte-tours électronique qui permet de contrôler le régime du moteur afin de le garder dans la plage de puissance idéale.

Fig. 2



1 - Indicateur de vitesse
2 - Totalisateur kilométrique
3 - Compte-tours (en option)
4 - Broche antivol

Magnum Racing Club

ROUES :

Avant chaque utilisation, vérifier que les écrous de roue soient serrés correctement. Resserrer si nécessaire.

REGLAGE DU GUIDON (Fig 3) :

Pour régler la position du guidon, il suffit de desserrer avec une clé de 10 à pipe, les écrous maintenant les étriers de fixation.

Après réglage ne pas oublier de resserrer soigneusement ces écrous.

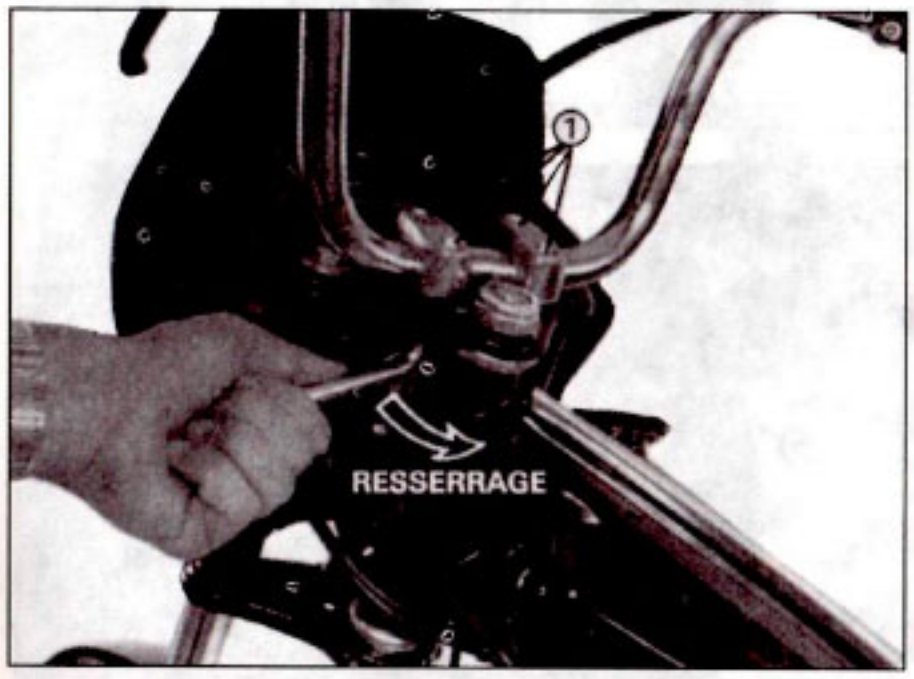
REGLAGE DE LA SELLE (Fig. 4)

Pour régler l'assiette de la selle il suffit de desserrer avec une clé de 17 la vis à chariot de selle puis de basculer celle-ci.

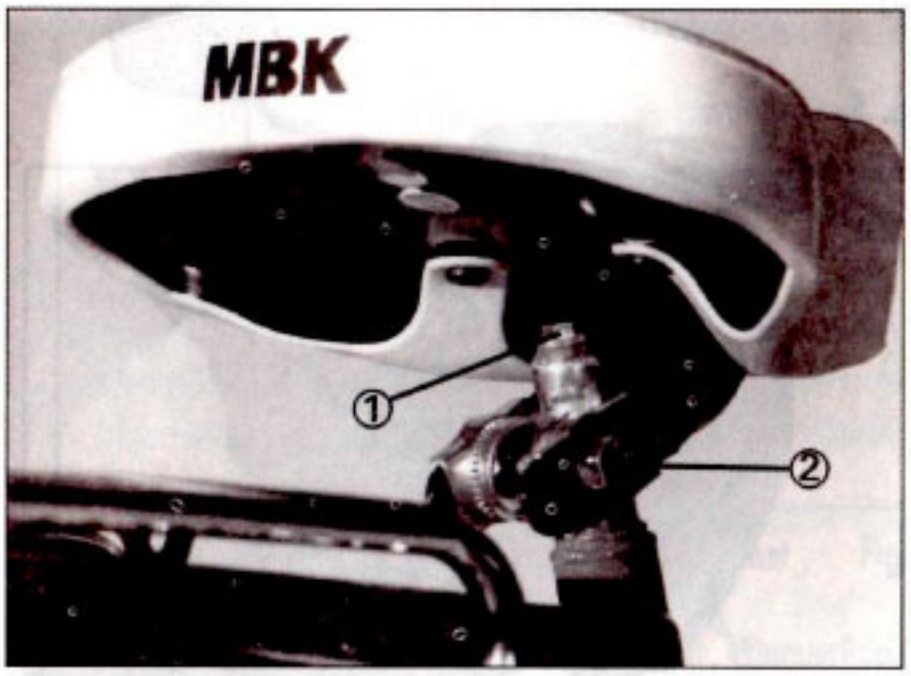
Après réglage ne pas oublier de resserrer soigneusement cette vis.

Pour régler la hauteur de la selle il suffit de desserrer avec une clé de 11 la vis d'expendeur du tube de selle.

Après réglage ne pas oublier de resserrer soigneusement cette vis.



1 - Vis de fixation **Fig. 3**



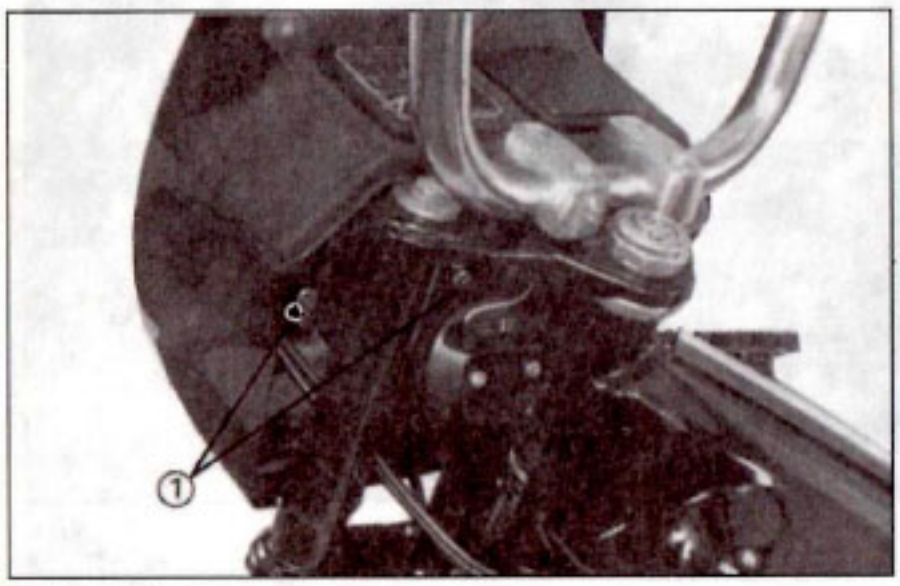
1 - Vis d'expendeur 2 - Vis de chariot de selle **Fig. 4**

REGLAGE DU PROJECTEUR (Fig. 5, bis, ter) :

L'orientation verticale du projecteur varie avec l'assiette du cyclomoteur, c'est pourquoi il convient de procéder à son réglage avec le conducteur habituel en position sur la machine, laquelle doit reposer sur ses roues et non sur la béquille.

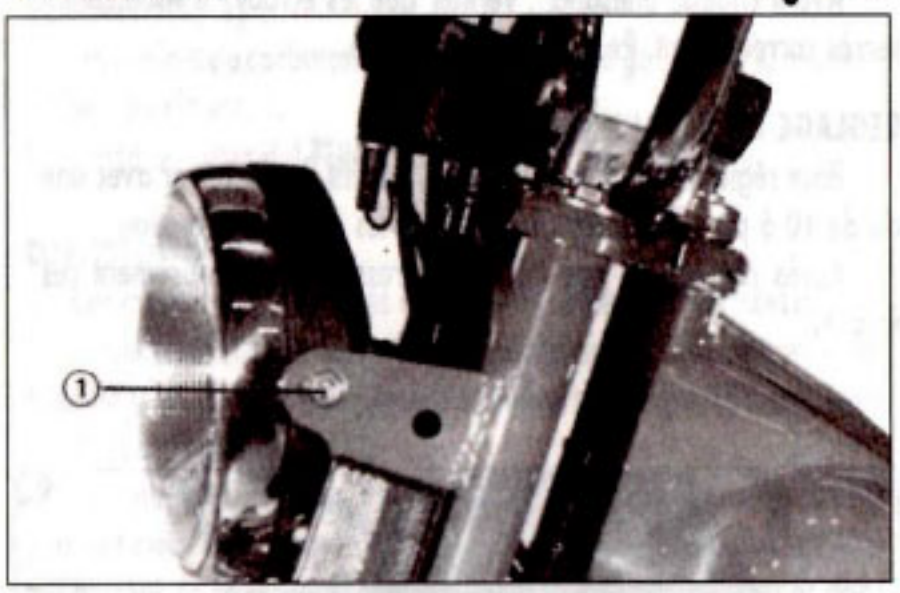
Le réglage s'effectue par action sur les deux vis de fixation du projecteur. On doit éclairer la route sur une distance d'une trentaine de mètres.

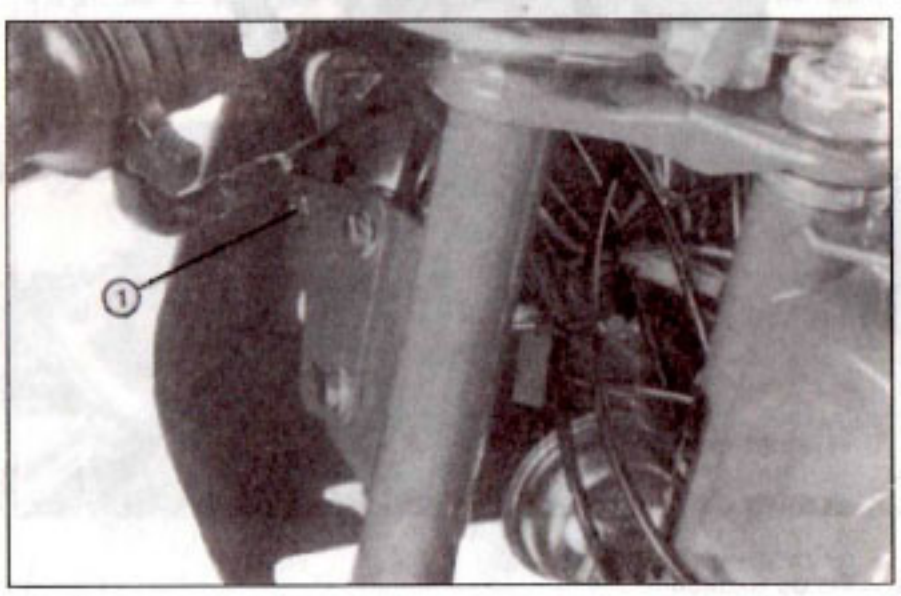
Fig. 5



1 - Vis de fixation

1 - Vis de fixation **Fig. 5 bis**





1 - Vis de fixation (clé de 10) **Fig. 5 ter**

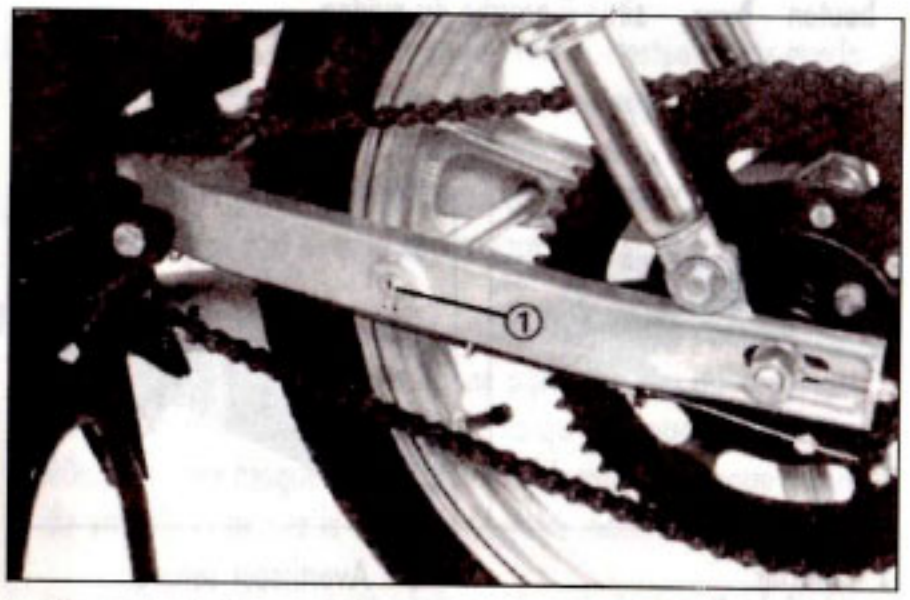
Magnum Racing Club

ANTIVOL (Fig. 6) :

Ces modèles sont équipés d'un antivol à broche bloquant la roue arrière.

Pour l'utiliser, le retirer du pivot de fourche en tournant la clé vers la gauche et le mettre dans son logement situé sur le bras oscillant, en prenant soin de le placer entre deux bâtons rapprochés de la roue. Retirer la clé.

Fig. 6

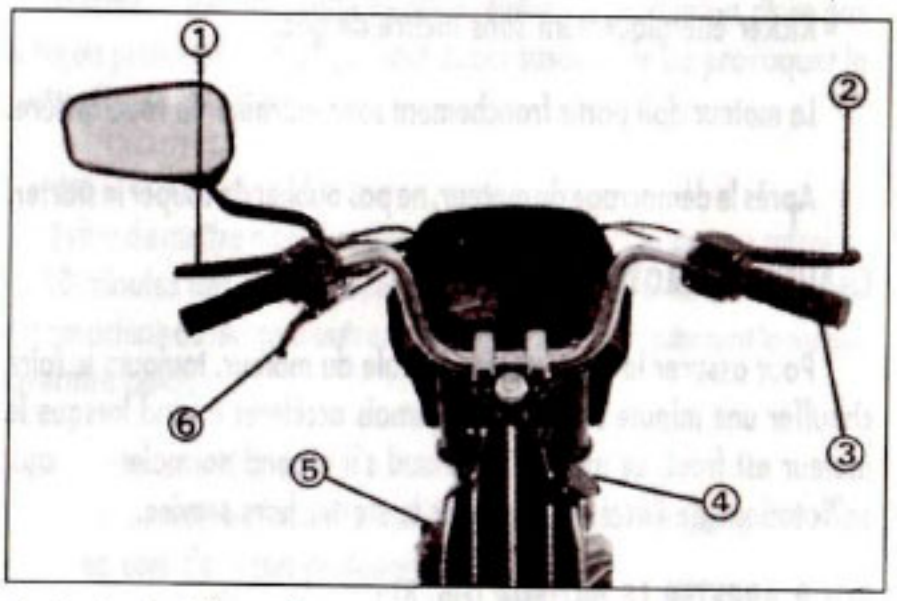


1 - Broche antivol

UTILISATION

NOTIONS DE CONDUITE (Fig. 7)

La conduite de la machine fait appel à trois commandes : la poignée tournante et deux leviers de frein. La poignée tournante, située côté droit, commande l'ouverture du carburateur. C'est elle qui permet de doser la puissance fournie par le moteur et de régler la vitesse de la machine.



1 - Levier de frein arrière
2 - Levier de frein avant
3 - Poignée tournante
4 - Réservoir de carburant
5 - Radiateur (Passion, Magnum, Magnum Racing et Mag Max)
6 - Starter

Fig. 7

POUR METTRE EN ROUTE :

La mise en route s'effectue au kick.

N'oubliez pas d'ouvrir votre robinet d'essence.

Pour faciliter le départ agissez sur la commande de starter (Choke) située sur le guidon à main gauche (Fig. 8).

Bloquer la roue arrière à l'aide du levier de frein arrière (Fig. 7). Kicker énergiquement sans mettre de gaz.

Le moteur doit partir franchement sans entraîner la roue arrière.

Après le démarrage du moteur, ne pas oublier de couper le starter.

CHAUFFE DU MOTEUR :

Pour assurer la longévité maximale du moteur, toujours le faire chauffer une minute ou deux. Ne jamais accélerer à fond lorsque le moteur est froid. Le moteur est chaud s'il répond normalement aux sollicitations de l'accélérateur avec le starter hors service.

POUR ARRETER LE MOTEUR (Fig. 8) :

L'arrêt du moteur nécessite l'action du bouton rouge "coupe contact" sur le guidon à main gauche.

A l'arrêt, ne pas oublier de fermer le robinet de carburant.

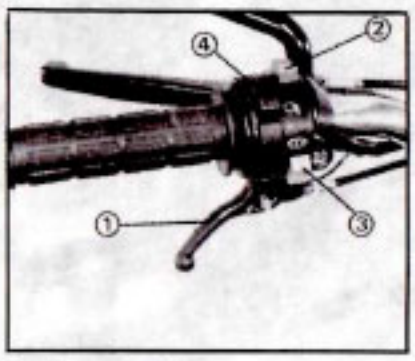
ECLAIRAGE (Fig. 8) :

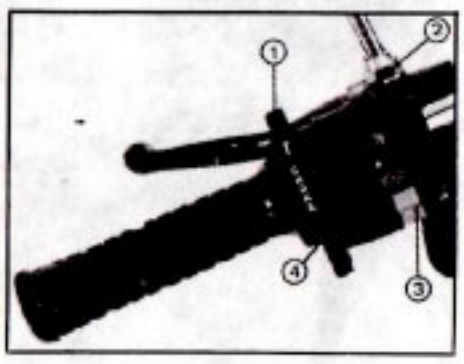
Pour allumer la phare, le feu arrière et l'éclairage de compteur, mettre l'inverseur lumière situé à gauche du guidon sur la position (fig. 8)

En plein jour l'utilisation de l'éclairage accroît votre sécurité en vous rendant plus facilement repérable.

AVERTISSEUR SONORE (Fig. 8)

Pour actionner l'avertisseur sonore, il suffit d'appuyer sur le bouton situé à gauche du guidon.





1 - Starter
2 - Coupe-contact
3 - Avertisseur sonore
4 - Eclairage

Magnum Racing Club

FREINAGE :

Le levier de frein droit commande le frein avant et le levier gauche commande le frein arrière. (Fig. 7)

Lors du freinage la poignée tournante doit être ramenée en position de repos : il serait absurde de freiner tout en faisant agir le moteur.

Pour freiner efficacement, il faut agir sur les deux freins en même temps, en répartissant l'effort entre le frein avant et le frein arrière. Cette répartition doit être effectuée en fonction des principes suivants :

1) Lors du freinage, la roue arrière se trouve délestée tandis que la force d'appui de la roue avant sur le sol est augmentée ; et ceci, d'autant plus que la décélération est importante. Ainsi, en cas de freinage énergique, il est impossible de freiner, sans bloquer, beaucoup plus fort avec la roue avant qu'avec la roue arrière.

2) Il est important d'éviter le blocage des roues. D'une part, en effet, une roue bloquée perd une bonne partie de son adhérence et donne un ralentissement inférieur à ce qu'elle pourrait donner si elle n'était pas bloquée, d'autre part le blocage d'une roue risque de vous faire perdre le contrôle de votre machine.

La répartition de l'effort entre le levier droit (frein avant) et le levier gauche (frein arrière) doit tenir compte de ces considérations.

RODAGE :

La période la plus importante de la vie de votre machine est celle qui s'étend de Zéro à 1000 km.

Un moteur neuf doit être ménagé à l'extrême pendant les premières heures d'utilisation. En effet, les jeux normaux de fonctionnement ne sont atteints qu'après avoir parcouru environ 1000 km pendant lesquels les organes mobiles du moteur s'usent et se polissent mutuellement. Pendant cette période, éviter de conduire à plein gaz de façon prolongée, ainsi que tout excès susceptible de provoquer la surchauffe du moteur.

1. Entre 0 et 150 km
Eviter de mettre plus d'un tiers des gaz et laisser le moteur refroidir 5 à 10 minutes toutes les heures de marche. Faire varier la vitesse de votre machine de temps à autre : éviter d'utiliser constamment la même ouverture de gaz.

2. Entre 150 et 500 km
Eviter de mettre plus de la moitié des gaz, ne pas laisser la machine peiner en côte de façon prolongée.

3. Entre 500 et 1000 km
Eviter de rouler en croisière avec plus de trois quarts de gaz.

4. Après 1000 km
Eviter d'accélérer à fond de façon prolongée. Faire varier la vitesse de temps à autre.

ENTRETIEN

La fréquence des opérations est donnée à titre indicatif pour une utilisation moyenne ; en cas d'utilisation dans des conditions particulières (utilisation tout chemin, sur chaussée salée, etc...), il est nécessaire d'effectuer les opérations d'entretien en fonction de l'état et non du kilométrage.

TABLEAU DE MAINTENANCE POUR UNE UTILISATION MOYENNE

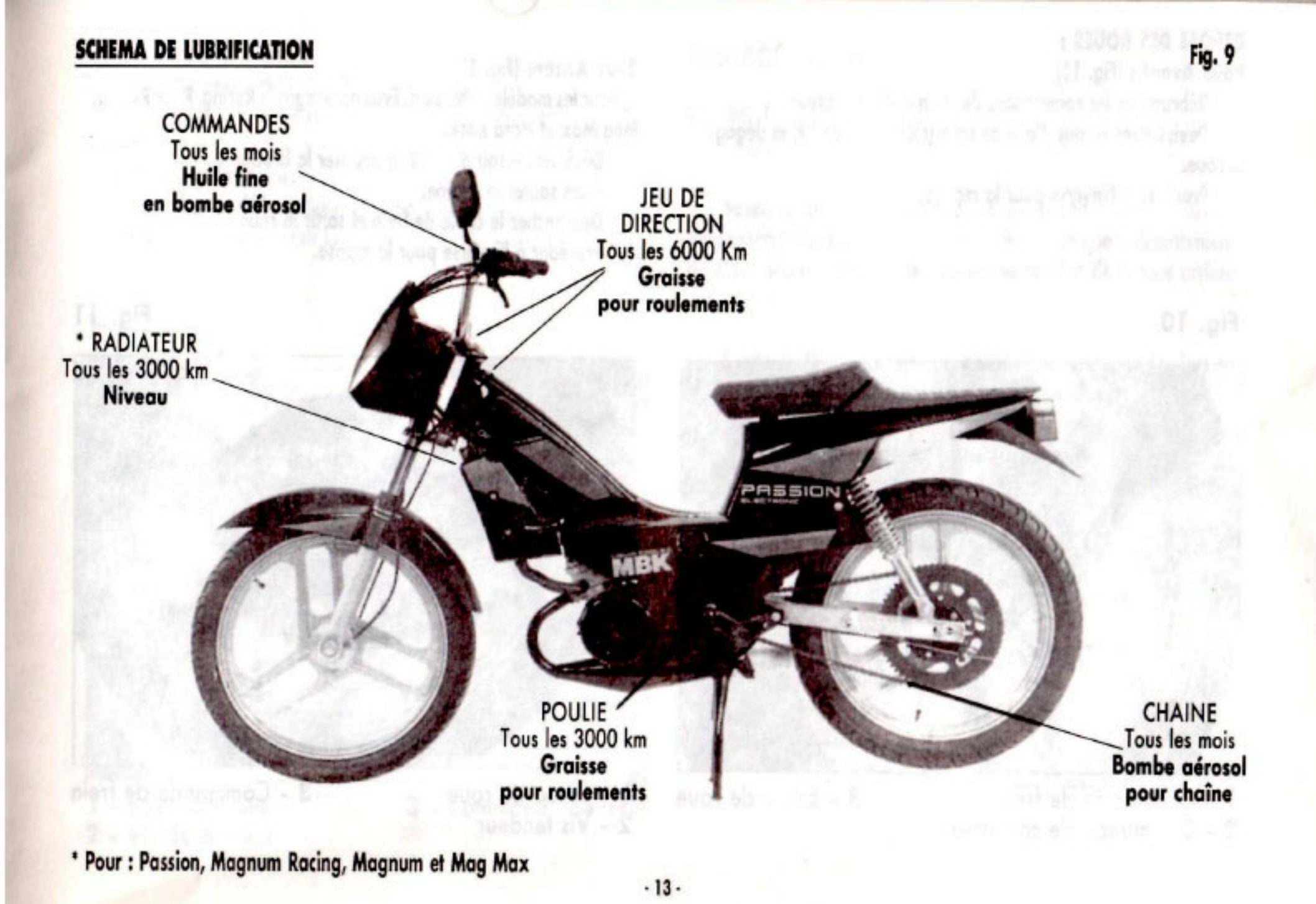
OPERATIONS	TOUS LES 500 KM OU 1 MOIS	TOUS LES 3000 KM OU 6 MOIS	TOUS LES 6000 KM OU 1 AN
Huilage et réglage des commandes	●		
Huilage et tension de la chaîne	●		
Nettoyage du filtre à air		●	
Vérification de la boulonnerie		●	
Vérification du niveau de liquide de refroidissement (1)		●	
Graissage de la poulie		●	
Décalaminage complet			●
Réglage et graissage du jeu de direction			●

(1) Pour les modèles : Passion, Magnum Racing, Magnum et Mag-Max

Magnum Racing Club

SCHEMA DE LUBRIFICATION

Fig. 9



* Pour : Passion, Magnum Racing, Magnum et Mag Max

DEPOSE DES ROUES :

Roue Avant : (Fig. 10)

Débrancher les commandes de frein et de compteur.

Dévisser les écrous d'axe de roue (clé à pipe de 19) et dégager la roue.

Procéder à l'inverse pour la repose.

Roue Arrière (Fig. 11) :

1) Pour les modèles : Passion, Evasion, Magnum Racing, Rock Racing, Mag Max et Hard Rock.

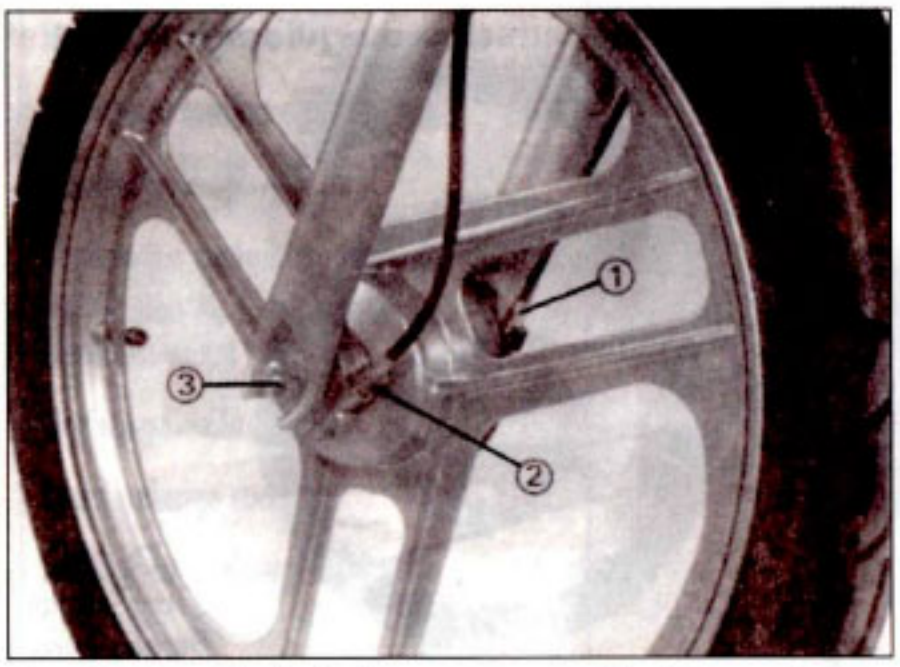
Dévisser l'écrou de roue et déposer la broche

Faire sauter la chaîne.

Débrancher le câble de frein et sortir la roue.

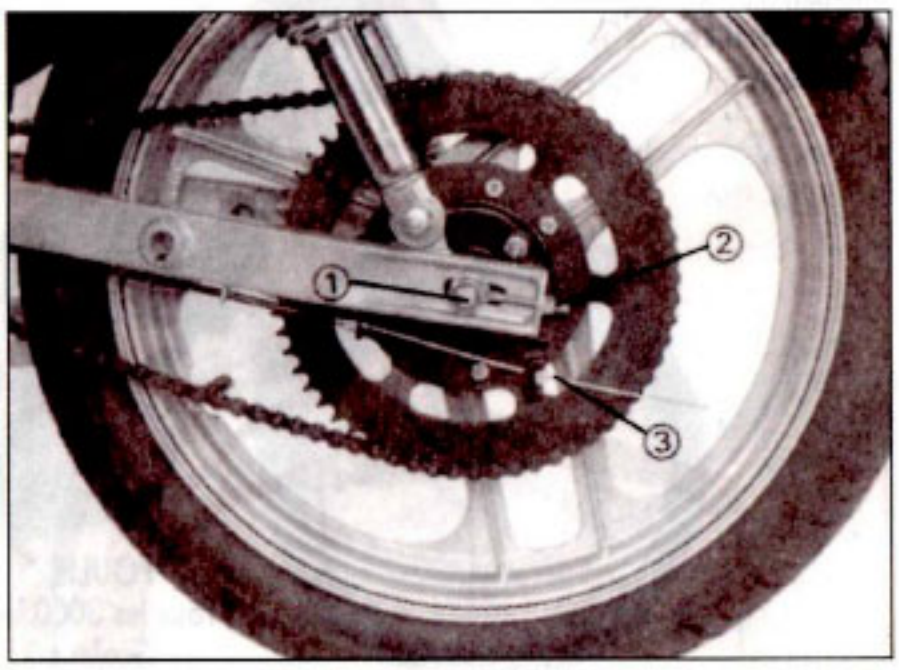
Procéder à l'inverse pour la repose.

Fig. 10



1 - Commande de frein
2 - Commande de compteur
3 - Ecrou de roue

Fig. 11



1 - Ecrou de roue
2 - Vis tendeur
3 - Commande de frein

Magnum Racing Club

Roue Arrière (Fig. 11 bis) :

2) Pour les modèles : Magnum, Rock et Swing.

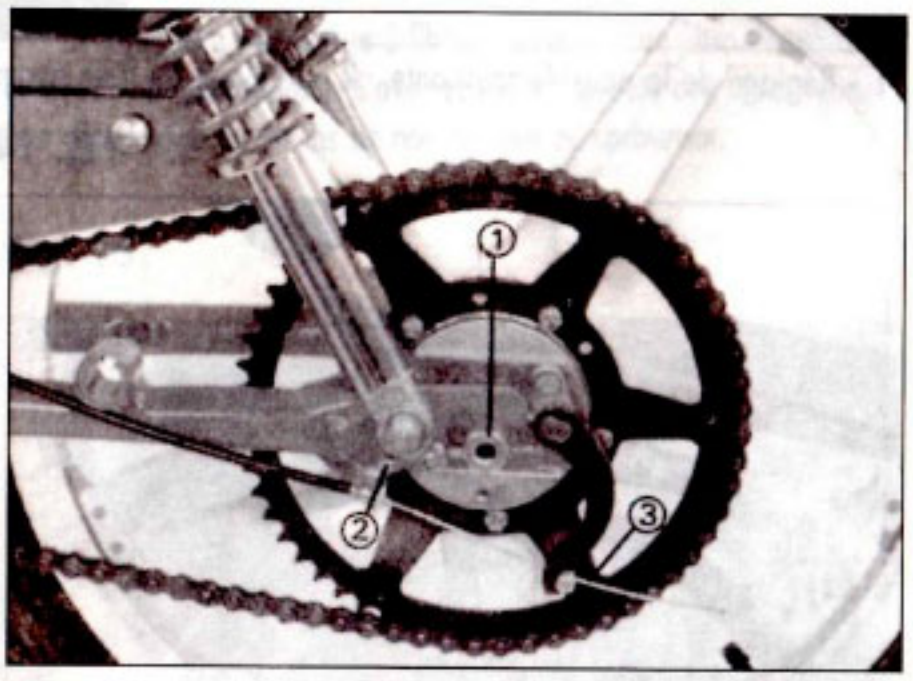
Dévisser les écrous de roue de façon qu'ils échappent des vis tendeur.

Faire sauter la chaîne.

Débrancher le câble de frein et sortir la roue.

Procéder à l'inverse pour la repose.

Fig. 11 bis



1 - Ecrou de roue
2 - Vis de tendeur
3 - Commande de frein

REGLAGE DIVERS

CHAINE (Fig. 12) :

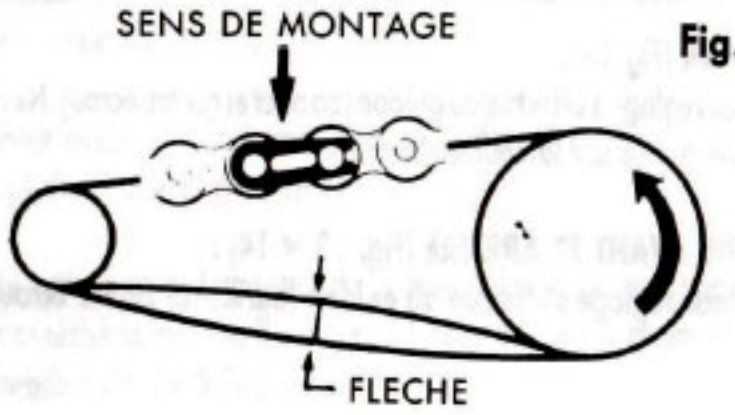
La chaîne de transmission ne doit pas être trop tendue.

Sa tension correcte est obtenue quand le débattement total du brin mou en son milieu est d'environ 3 cm (flèche). Il faut que ce débattement minimum soit respecté, quelle que soit la position de la roue arrière sur un tour.

En cas de dépose de l'attache rapide , bien faire attention lors du remontage de celle-ci à la monter dans le bon sens (Fig. 12).

En utilisation sur terrain poussiéreux, sableux ou sur terre, lubrifier la chaîne avec une bombe aérosol pour chaîne et essuyer la chaîne de façon qu'elle ne soit pas collante.

Fig. 12



CONTROLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT.

Pour les modèles : Passion, Magnum Racing, Magnum et Mag Max.

Tous les 3000 km, moteur froid, contrôler le niveau du liquide de refroidissement qui doit se situer entre 1 et 2 cm du bas de la goulotte.

Cette opération doit être faite, la machine bien verticale et non pas sur la béquille.

Compléter s'il y a lieu avec du liquide de refroidissement permanent.

GAZ (Fig 13 et 16) :

Ce réglage s'effectue au guidon (barillet et contre écrou) ou au carburateur après avoir levé le manchon caoutchouc. Laisser une garde sur la course du câble.

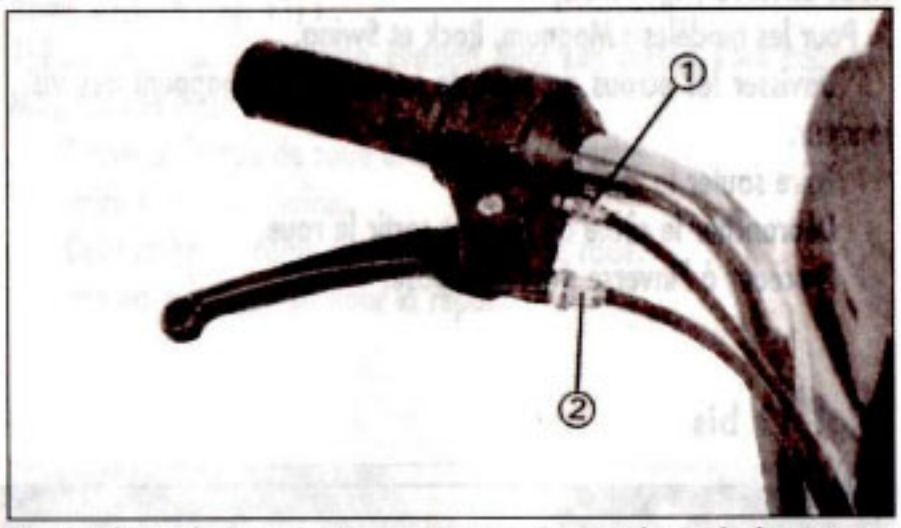
STARTER (Fig 13) :

Ce réglage s'effectue au guidon (barillet et contre écrou). Ne laisser aucune garde sur la course du câble.

FREINS AVANT ET ARRIERE (Fig. 13 et 14) :

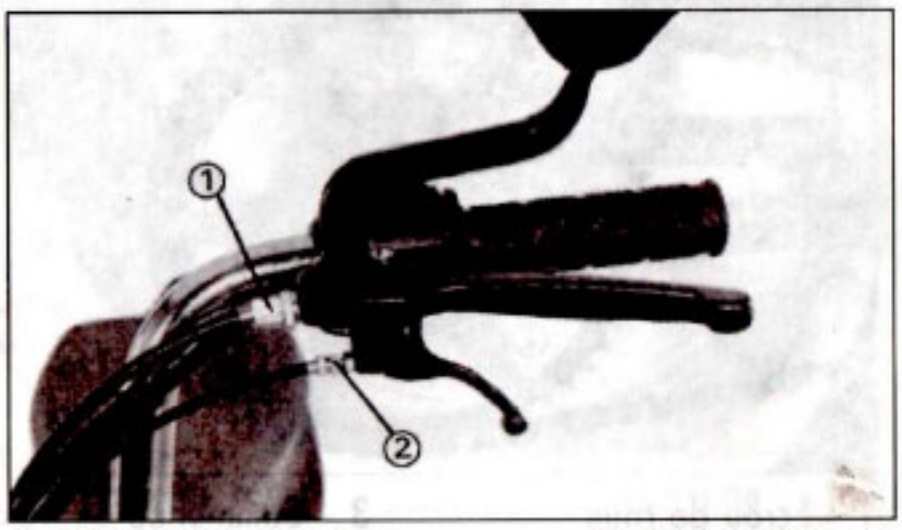
Leur réglage s'effectue au guidon (barillet et contre écrou).

Fig. 13



1 - Réglage de la poignée tournante **2** - Réglage du frein avant

Fig. 14



1 - Réglage du frein arrière **2** - Réglage du starter

Magnum Racing Club

CARBURATEUR

Le carburateur, bien réglé, doit assurer en toutes circonstances une carburation correcte. Il est muni d'un filtre silencieux d'aspiration et d'un starter, lequel permet un départ correct sous toutes températures.

Le carburateur comporte une vis de réglage de ralenti (Fig. 15) qu'il faut serrer pour accélérer la vitesse de ralenti. A noter que le câble des gaz doit avoir un léger jeu évitant d'ouvrir le volet au braquage du guidon.

Le carburateur comporte 2 filtres à essence : un filtre de robinet et un filtre de carburateur. S'assurer de la propreté des filtres après tout démontage ou en cas de non-arrivée de carburant.

Fig. 15

1 - Vis de ralenti 2 - Filtre à essence

Fig. 16

1 - Réglage du câble de gaz

FILTRE A AIR

Afin d'assurer longévité et performance de votre cyclomoteur il est conseillé de vérifier l'état de propreté du filtre à air avant et après chaque sortie hors route.

Pour accéder à l'élément filtrant il suffit de desserrer la vis de serrage du boitier et d'ouvrir celui-ci.

Le nettoyage de la mousse de filtre se fait avec du mélange. Après avoir asséché la mousse il est conseillé par temps sec et poussiéreux de l'imbiber d'huile 2 Temps.

Bien essorer celle-ci avant remontage.

BOUGIE (Fig. 17) :

La bougie est une pièce importante du moteur qui est facile à vérifier. L'état de la bougie peut donner une idée sur l'état du moteur.

Par exemple, si la porcelaine autour de l'électrode centrale est de couleur très blanche, cela pourrait indiquer une prise d'air à l'admission ou un problème de carburation. N'essayez pas de diagnostiquer vous même de tels problèmes et apportez plutôt la machine à votre concessionnaire MBK.

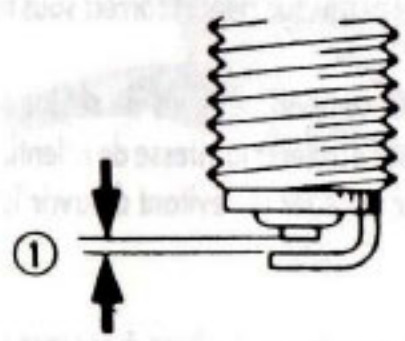
Vous devez démonter et vérifier périodiquement la bougie car la chaleur et les dépôts l'usent à la longue. Si l'usure de l'électrode devient excessive, ou si les dépôts de calamine ou autres sont excessifs, vous devez remplacer votre bougie.

Lors du remontage d'une bougie il est impératif de régler l'écartement des électrodes à 0,6 mm et de la serrer au couple préconisé : 2m.kg (1/6 de tour de serrage).

MARQUE BOUGIE / TYPE CYCLOMOTEUR	CHAMPION	NGK
Refroidissement LIQUIDE	N3C	B8ES
Refroidissement par AIR	L82C	B7HS

Ecartement des électrodes = 0,6 mm

Fig. 16



1 - Ecartement des électrodes.

VOLANT - ALLUMAGE :

Le volant électronique assurant l'allumage du moteur et l'éclairage ne nécessite aucun entretien particulier.

Pour l'avance à l'allumage, voir tableau page 4.

L'entretien du volant doit être confié à votre concessionnaire MBK.

N° Nomenclature NLK 2819900 - 1re éditon - 10 - 91

Magnum Racing Club

NOTES :

MBK Industrie
Z.I. de Rouvroy
02100 SAINT-QUENTIN

Société Anonyme
au capital de 265.000.000 F
Téléphone : 16.23.51.44.44
R.C. St-Quentin B 329 035 422
Fax : 16.23.51.45.02

IMPRIME EN FRANCE
03.93 5000 JPL
(F)

Magnum Racing Club