

MANUEL DE L'UTILISATEUR

CLUB



CONDITIONS GENERALES DE GARANTIE

Outre la garantie légale dont bénéficie l'acheteur dans chaque pays, 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 vous est acquise pendant une période de 6 mois suivant la date de l'achat, pièces et main d'oeuvre, kilométrage illimité, et au delà de cette période, dans les conditions fixées par la loi. Nous nous réservons le droit d'examiner les pièces faisant l'objet d'une demande de garantie.

Cette garantie ne couvre pas les pièces dites d'usure telles que: pneus, batterie, ampoules, etc...

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 de nos 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) Dommages 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.
- 8) Usure normale (voir préconisation du manuel).



CERTIFICAT DE GARANTIE

MACHINE: _____

No CADRE: _____ No MOTEUR: _____

PROPRIETAIRE

NOM: _____

ADRESSE: _____

DATE
DE
VENTE _____

Cachet ou Signature du Vendeur

REVISIONS DE GARANTIE

AFIN DE POUVOIR BENEFICIER DE
LA GARANTIE, NOUS VOUS
RECOMMANDONS DE BIEN FAIRE
EFFECTUER LES REVISIONS
DANS LES CONDITIONS
OU DELAIS PREVUS A CET EFFET
ET SUIVANT NOS PRECONISATIONS.

500 km ou 3 pleins

DATE: _____

CACHET

VEUILLEZ PRENDRE RENDEZ-VOUS

3 mois ou 1500 km

DATE: _____

CACHET

VEUILLEZ PRENDRE RENDEZ-VOUS

6 mois ou 3000 km

DATE: _____

CACHET

VEUILLEZ PRENDRE RENDEZ-VOUS

**CLUB
MANUEL DU PROPRIETAIRE
©1994 MBK INDUSTRIE**

1ère Edition, Janvier 1994

**Tous droits réservés. Toute réimpression
ou utilisation sans la permission écrite de**

**MBK INDUSTRIE
est formellement interdite.**

Imprimé en France

INTRODUCTION

Félicitation pour l'achat de votre nouveau cyclomoteur MBK. Ce modèle représente le fruit de nombreuses années d'expérience MBK dans la production de machines de sport, de tourisme et de course. Vous pourrez en apprécier pleinement la perfection et la fiabilité qui ont fait de MBK un leader dans ce domaine.

Ce manuel contient la description du fonctionnement, des instructions pour l'entretien de base et les points de contrôle à effectuer périodiquement. Dans le moindre doute concernant le fonctionnement ou l'entretien de votre nouveau véhicule, n'hésitez pas à consulter un concessionnaire agréé MBK.

N.B.

Certaines des données incluses dans ce manuel ont pu cesser d'être valables par suites d'améliorations apportées ultérieurement au modèle. Si vous avez la moindre question, prière de consulter un concessionnaire MBK agréé.

MBK INDUSTRIE
DOCUMENTATION TECHNIQUE

Dans ce manuel les informations particulièrement importantes sont repérées par les notations suivantes:



Le symbole d'alerte de sécurité signifie "ATTENTION", "SOYEZ VIGILANT!", "VOTRE SECURITE EST EN JEU!"

AVERTISSEMENT

Le non respect des instructions AVERTISSEMENT peut entrainer de sérieuses blessures ou la mort du pilote du cyclomoteur, d'un passant ou de la personne inspectant ou réparant le cyclomoteur.

ATTENTION

Une ATTENTION indique les procédures spéciales pour éviter d'endommager le cyclomoteur.

N.B

Une N.B fournit les renseignements nécessaires pour rendre les procédures plus faciles ou plus claires.

N.B

Ce manuel doit être considéré comme faisant partie intégrale de votre cyclomoteur et doit rester avec votre cyclomoteur même si celui-ci est vendu.

AVERTISSEMENT

Veuillez lire ce manuel attentivement et complètement avant d'utiliser votre cyclomoteur.

TABLE DES MATIERES

PENSEZ A VOTRE SECURITE	1-1
-------------------------------	-----

POINTS CONCERNANT LA SECURITE DE LA CONDUITE	2-1
---	-----

IDENTIFICATION DU CYCLOMOTEUR	3-1
--	-----

Plaques constructeur	3-1
Numéro de série	3-1
Indication de la cylindrée	3-1
Plaque moteur	3-1
Numérotation TPSI	3-1

FONCTION DES COMMANDES	4-1
------------------------------	-----

Levier de frein avant	4-1
Levier de frein arrière	4-1
Levier de décompresseur	4-1
Levier de starter	4-2
Commutateur d'éclairage	4-2
Robinet de carburant	4-3

CONTROLES AVANT UTILISATION	5-1
Freins	5-3
Poignée d'accélérateur	5-3
Pneus	5-3
Roues	5-5
Eclairage et signalisation	5-6
Essence	5-6
Huile	5-6

UTILISATION ET POINTS IMPORTANTES CONCERNANT

LE PILOTAGE	6-1
Démarrage du moteur façon kick	6-1
Démarrage du moteur en pédalant	6-3
Démarrage du cyclomoteur	6-3
Accélération	6-4
Freinage	6-4
Rodage	6-4
Mise en position vélo	6-5
Stationnement	6-6

ENTRETIEN PERIODIQUE

ET PETITES REPARATIONS7-1

Entretien périodique/

Fréquence de graissage7-2

Vérification de la bougie7-3

Nettoyage du filtre à air7-4

Carburateur7-6

Béquille centrale7-6

Vérification et graissage des câbles7-6

Graissage du câble et
de la poignée des gaz7-7

Levier de frein7-7

Chaîne7-7

Fourche7-8

Dépose de la roue avant7-8

Dépose de la roue arrière7-8

Réglage des freins avant et arrière7-9

Contrôle des mâchoires de frein7-9

Contrôle du jeu de la poignée de gaz7-10

Contrôle du jeu de levier

de décompresseur7-10

Contrôle du jeu de levier de starter....7-11

Roues7-11

Réglage du guidon7-11

Réglage du projecteur7-12

NETTOYAGE ET REMISAGE8-1

A. Nettoyage8-1

B. Remisage8-2

CARACTERISTIQUES9-1

PLAN DE CABLAGE

PENSEZ A VOTRE SECURITE:

Les motos et cyclomoteurs sont de merveilleux véhicules qui apportent une formidable sensation de liberté à leurs pilotes. Ils doivent être à tous moments parfaitement entretenus pour fournir les meilleures performances. Cependant, en tant que pilote vous devez également vous assurer que votre condition physique est bonne et que vous n'êtes pas fatigué, pour que vous puissiez parfaitement contrôler votre véhicule. Certains médicaments, les drogues et l'alcool augmentent fortement les risques d'accident. N'oubliez pas que l'alcool est dangereux même en petite quantité. Un bon vêtement de protection pour la conduite constitue, en moto, une mesure de sécurité aussi importante que la ceinture de sécurité en automobile. Un ensemble de cuir et de gants, de solides bottes et un casque de moto de qualité bien ajusté conviennent parfaitement. Mais attention, un bon vêtement de protection peut procurer une fausse sensation de sécurité. On prend alors plus de risques et la vitesse augmente... Ceci est particulièrement dangereux par temps humide. C'est pourquoi, un bon pilote de moto reste prudent, afin de diminuer les risques.

POINTS CONCERNANT LA SECURITE DE LA CONDUITE

1.Emettre un signal clair dans les cas suivants:

- Tourner à gauche**
- Tourner à droite**

2.Il est beaucoup plus difficile de s'arrêter sur une surface humide que sur une surface sèche. Si la route est mouillée, évitez de freiner brusquement car le cyclomoteur risque de déraper. Roulez moins vite et actionnez les freins doucement et progressivement.

3.Ralentissez à l'approche d'un carrefour ou d'un tournant. Accélérez lentement à la sortie d'un virage.

4.Faites attention lorsque vous doublez des voitures en stationnement. Un conducteur peut ne pas vous voir et ouvrir une portière sur votre passage.

5.Les rails de chemins de fer, les plaques d'égout deviennent extrêmement glissants lorsqu'ils sont mouillés. Ralentissez et traversez les avec précaution. Gardez le cyclomoteur bien vertical. Il pourrait se renverser.

6.Lorsque les garnitures de frein sont mouillées, l'efficacité du freinage peut être réduite. Si vous venez de laver votre cyclomoteur, contrôlez les freins avant de prendre le départ.

7.Portez toujours un casque. L'utilisation de gants, d'un pantalon serrant et d'une veste de couleur vive est fortement recommandée.

8. Evitez de transporter trop de bagages sur le cyclomoteur. Un cyclomoteur surchargé est instable. Utilisez un lien solide pour fixer les bagages sur le porte-bagages. Des bagages mal attachés affectent la stabilité du cyclomoteur et constituent une source d'accident.

- 9. Ne pas conduire sur des terrains trop accidentés ou présentant des bosses.
- 10. Ne pas faire faire de sauts volontairement au cyclomoteur ni rouler dans des endroits propices à ce genre de manœuvres.
- 11. Ne pas monter ni descendre une pente escarpée, un chemin de montagne, etc.
- 12. Eviter de rouler dans l'eau.

⚠ AVERTISSEMENT

Le transport d'un passager est interdit sur ce cyclomoteur.

N.B

L'utilisation de votre cyclomoteur MBK n'est soumise à aucune formalité administrative (ni immatriculation, ni permis de conduire). Toutefois la machine doit porter une plaque d'identité indiquant le nom et le domicile du propriétaire.

N.B

L'âge minimum requis pour la conduite d'un cyclomoteur est de 14 ans.

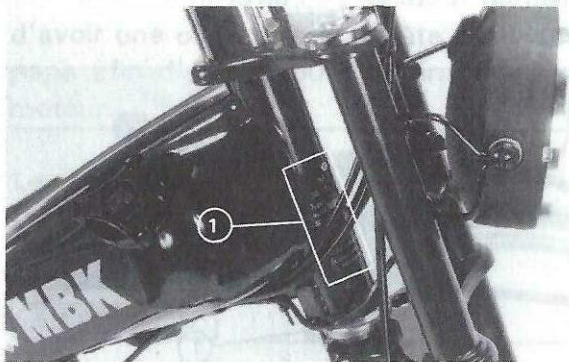
N.B

Les numéros d'identification du véhicule sont utilisés pour identifier votre cyclomoteur et peuvent être utilisés pour enregistrer votre cyclomoteur auprès des autorités compétentes.

IDENTIFICATION DU CYCLOMOTEUR

Plaque constructeur

La plaque de constructeur, fixée sur la douille de direction, indique le type de la machine et le numéro de série.



1. Plaque de constructeur

Numéro de série

Le numéro de série est frappé sur la plaque de constructeur.

Indication de la cylindrée

L'indication de la cylindrée est gravée sur le carter moteur droit.

Plaque moteur

La plaque moteur est fixée sur le côté droit de la culasse.

N.B

En cas de remplacement du moteur cette plaque doit être récupérée pour être remplacée obligatoirement sur le nouveau moteur.

Numérotation TPSI

Ce cyclomoteur, ayant une plaque constructeur comportant un numéro TPSI, doit être équipé impérativement d'un pot d'échappement où figure ce même numéro.

Sur les échappements des cyclomoteurs doit figurer le marquage minimum: TPSI 8312.

FONCTION DES COMMANDES

AVERTISSEMENT

Voir les instructions de démarrage avant de démarrer le moteur.

Levier de frein avant

Le levier de frein avant se trouve sur la droite du guidon. Le tirer vers le guidon pour actionner le frein avant.

Arrière

Avant

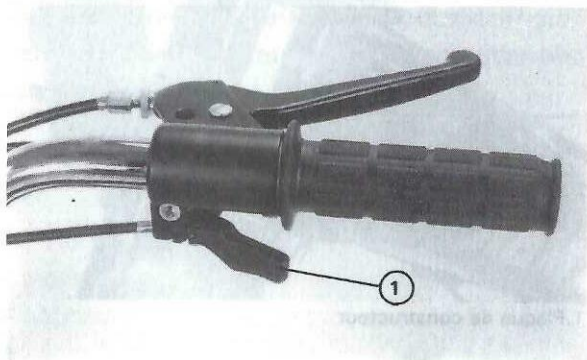


Levier de frein arrière

Le levier de frein arrière se trouve sur la gauche du guidon. Le tirer vers le guidon pour actionner le frein arrière.

Levier de décompresseur

Le levier de décompresseur sert lors de la mise en route et de l'arrêt du moteur(voir page 6.1).



1. Levier de décompresseur

ATTENTION

Toujours arrêter le moteur en ramenant la poignée des gaz en position repos avant d'actionner le levier de décompresseur.

ATTENTION

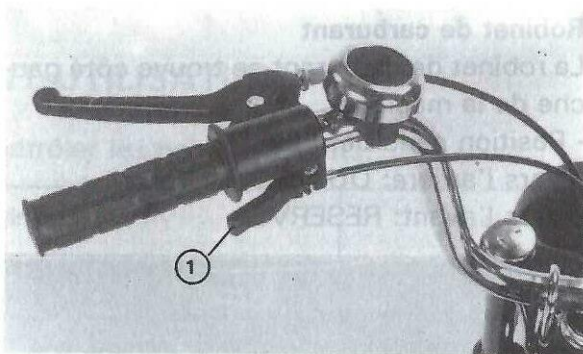
Lors de l'utilisation du levier de décompresseur toujours actionner celui-ci à fond afin d'avoir une ouverture complète de la soupape afin d'éviter toute détérioration du moteur.

Levier de starter

Le levier de starter sert lors de la mise en route du moteur (voir page 6.1).

ATTENTION

Relacher la commande de starter dès la mise en route du moteur.



1. Levier de starter

Commutateur d'éclairage :

Pour allumer le phare et le feu arrière, actionner le commutateur situé sur le phare.

N.B

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

Robinet de carburant

Le robinet de carburant se trouve côté gauche de la machine.

- Position centrale: FERME,
- Vers l'arrière: OUVERT,
- Vers l'avant: RESERVE.



1. Robinet de carburant

CONTROLES AVANT UTILISATION

Avant chaque utilisation de ce cyclomoteur, contrôler les points suivants:

Partie	Routine	Page
Freins avant et arrière	Contrôler le fonctionnement, l'état et le jeu.	5-3 ~ 7-7 ~ 7-9
Poignée des gaz	Contrôler si le fonctionnement se fait en douceur. Régler si nécessaire.	5-3 ~ 7-7 ~ 7-10
Roues/pneus	Contrôler la pression, l'usure et l'état des pneus. Contrôler le serrage des roues.	5-3 ~ 5-5 ~ 7-11
Câbles de commandes	Contrôler si le fonctionnement se fait en douceur. Régler. Lubrifier si nécessaire.	7-6 ~ 7-7 ~ 7-10
Axe de levier de frein	Contrôler si le fonctionnement se fait en douceur. Régler. Lubrifier si nécessaire.	5-3 ~ 7-7 ~ 7-9
Axe de béquille centrale	Contrôler si le fonctionnement se fait en douceur. Régler. Lubrifier si nécessaire.	7-6.
Assemblages/fixations	Vérifier tous les assemblages et fixations du cadre. Resserrer si nécessaire.	-
Réservoir d'essence	Contrôler le niveau d'essence. Compléter si nécessaire.	5-6.
Eclairage et signalisation	Contrôler le fonctionnement. Réparer si nécessaire.	5-6 ~ 7-12

N.B

Les contrôles avant utilisation doivent être effectués avant chaque utilisation. Une vérification complète ne demande que quelques minutes et le surcroît de sécurité qu'elle procure fait plus que compenser ce minime contretemps.

⚠ AVERTISSEMENT

En cas d'anomalie y remédier avant d'utiliser le cyclomoteur. Si nécessaire, faire appel à un concessionnaire MBK.

Freins (pour plus de détails, voir p 7.9).

1. Levier de frein

Vérifier si le jeu des leviers de frein est correct et s'assurer de leur bon fonctionnement. Essayer les freins à très basse vitesse, Si le jeu est incorrect, effectuer un réglage.

2. Contrôle des mâchoires de frein.

(Se reporter à la page 7.9).

N.B

Pour toute intervention sur les freins s'adresser à un concessionnaire MBK.

Poignée d'accélérateur (pour plus de détails voir p 7.10).

Tourner la poignée d'accélération pour s'assurer de son bon fonctionnement et vérifier le jeu. La poignée doit reprendre sa position normale, par la force du ressort, quand on le lâche. Au besoin, s'adresser à un concessionnaire MBK.

Pneus

Contrôler la pression de gonflage des pneus. S'assurer qu'il n'y ait pas de clous, de morceaux de verre, ou de cailloux coincés dans les bandes de roulement des pneus. Contrôler l'ovalisation de chaque jante et, si nécessaire s'adresser à un concessionnaire MBK.



AVERTISSEMENT

1. Un chargement convenable du cyclomoteur est important, quant au maniement, au freinage, aux performances et caractéristiques de sécurité du cyclomoteur. **NE SURCHARGER JAMAIS VOTRE CYCLOMOTEUR.** Assurez-vous que le poids total des bagages, du pilote, et des accessoires (carrénages, sacoches, etc., si ce modèle peut en être muni) ne dépasse pas la charge maximale autorisée. L'utilisation d'un cyclomoteur surchargé abîme les pneus et peut entraîner un accident.

2. Des pressions de gonflage de pneu incorrectes affectent grandement la durée de vie des pneus et la maniabilité de la machine. Contrôler la pression des pneus avant chaque randonnée et régler correctement si nécessaire. Si les pressions de gonflage des pneus sont trop importantes, les irrégularités de la route ne sont pas amorties

et sont transmises au cadre et au guidon, affectant ainsi défavorablement le confort du cyclomoteur. En plus, la stabilité de la machine est mauvaise dans les virages. Si les pressions de gonflage des pneus sont trop faibles, les pneus se déforment très sensiblement, ce qui diminue leur durée de vie. Lors d'un freinage brusque, les pneus risquent de se séparer des jantes, et les chambres à air risquent d'éclater. Dans les virages ou les courbes, le cyclomoteur peut facilement déraiper.

Pression de gonflage à froid:

Avant : 165 kPa (1,65 kg/cm² ; 23 psi)

Arrière : 185 kPa (1,85 kg/cm² ; 26 psi)

Limite de charge maximale * :

145 kg (319 lb)

*La charge est le poids total des bagages, du pilote et des accessoires

Si les bandes de roulements des pneus sont excessivement usées le cyclomoteur tend à glisser ou déraper sur les routes mouillées ou même sur les routes pavées poussiéreuses. Dès qu'un pneu laisse apparaître les témoins d'usure, cela signifie qu'il est impératif de le remplacer.

AVERTISSEMENT

Il est très dangereux de conduire avec un pneu usé. Dès que les témoins d'usure apparaissent, faire immédiatement changer le pneu par un concessionnaire MBK. Le remplacement des freins ou de toute autre pièce des roues doit être effectué par un concessionnaire MBK.

Roues

Pour assurer un rendement maximum, une longue vie, et une utilisation sûre noter les points suivants :

1. Toujours vérifier les roues avant d'effectuer une randonnée. Vérifier s'il y a des craquelures ou bien si la roue est courbée ou voilée ; s'assurer que les rayons soient bien tendus et en bon état. Si la roue n'est pas dans un état normal, consulter un concessionnaire MBK. Ne pas tenter de faire de petites réparations à la roue. Si une roue est déformée ou craquelée, elle doit être remplacée.
2. Les pneus et les roues doivent être équilibrés chaque fois que l'une de ces pièces est changée ou remise en place après démontage. Le non-respect de cette consigne peut se traduire par un mauvais fonctionnement, une durée de vie du pneu considérablement raccourcie.
3. Après avoir monté un pneu, conduire lentement pendant quelques temps pour lui permettre de bien s'ajuster sur la jante. Le non respect de cette consigne peut se traduire par un déjantage du pneu, entraînant des dommages matériels pour le cyclomoteur et corporels pour le pilote.

Eclairage et signalisation

Vérifier le bon fonctionnement du phare, du feu arrière pour vous assurer que tout est en ordre.

Essence : (mélange essence huile 2 T à 4%)

Vérifier s'il y a assez d'essence dans le réservoir.

Essence préconisée

Supercarburant sans plomb avec un indice d'octane de recherche de 91 ou plus.

Contenance du réservoir d'essence:

Totalité:

4,2L (0,92 Impgal , 1,11 US gal)

N.B

1. Si un cognement ou un cinglement survient, utiliser une marque d'essence différente ou une classe d'octane supérieure.

2. Si l'essence sans plomb n'est pas disponible, alors le supercarburant avec plomb peut être utilisé.



AVERTISSEMENT

Carburant utilisé :

Mélange essence huile dans une proportion de 4%

Huile (à mélanger à l'essence dans une proportion de 4%)

Huile recommandée:

SEMI-SYNTHETIQUE

MBK/MOTUL 2TGS

ou huile semi-synthétique correspondant à la norme **API TC TS C3**

Proportion du mélange : 4%

N.B

La proportion du mélange à 4% correspond à 0,20 L d'huile pour 5 L d'essence.



AVERTISSEMENT

L'essence est inflammable :

- * Lorsque vous faites le plein après avoir roulé, faites très attention à ne pas renverser d'essence sur le moteur ou le pot d'échappement.**
- * Si vous renversez de l'essence sur le moteur ou le pot d'échappement, essuyez la immédiatement, avant de mettre le moteur en marche.**
- * Coupez toujours le moteur pour faire le plein d'essence.**
- * Ne manipulez pas de l'essence en fumant ou à proximité d'une flamme vive.**

UTILISATION ET POINTS IMPORTANT CONCERNANT LE PILOTAGE

⚠ AVERTISSEMENT

Il importe avant d'utiliser ce cyclomoteur, de bien se familiariser avec toutes les commandes et leurs fonctions. Ne manquez pas de demander conseil à un concessionnaire MBK au cas où vous ne comprendriez pas parfaitement le fonctionnement de certaines commandes.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais démarrer le moteur ni le laisser tourner, même si ce n'est que très peu de temps, dans un local fermé. Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent provoquer une perte de conscience et même la mort en peu de temps. Toujours utiliser le cyclomoteur dans un endroit correctement aéré.

Démarrage du moteur façon kick

1. Mettre le cyclomoteur sur la béquille centrale.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais se mettre en selle et pédaler lorsque votre cyclomoteur est sur sa béquille centrale.



2. Ouvrir le robinet d'essence.

ATTENTION

Après chaque utilisation de votre cyclomoteur ne pas oublier de refermer le robinet de carburant.

3. actionner le levier de starter en laissant la poignée des gaz en position fermée.
4. Actionner le levier de décompresseur.
5. Tout en serrant le levier de frein avant, lancer le moteur en appuyant énergiquement sur la pédale et en accompagnant celle-ci jusqu'au bas de sa course.
6. Le moteur étant alors mis en rotation, lâcher le levier de décompresseur et tourner la poignée des gaz vers soi. Le moteur doit partir franchement en entraînant la roue arrière.
7. Dès que le moteur tourne relâcher la commande de starter.
8. Arrêter la roue arrière d'un coup de frein et laisser le moteur au ralenti pour le faire chauffer.

9. Lorsque le moteur est chaud, remettre la machine sur ces roues et partir en ouvrant les gaz.



AVERTISSEMENT

Lorsque la machine est sur la béquille centrale et que le moteur tourne, il ne faut en aucun cas la laisser retomber vers l'arrière sans bloquer le frein arrière.

N.B.

Il est nécessaire d'accompagner la machine dans son déplacement en soutenant l'arrière jusqu'à ce qu'elle soit arrivée en position.

N.B.

Ce mode de démarrage est utilisable en toutes circonstances, mais il est particulièrement recommandé en côte, car on évite ainsi d'avoir à entraîner la machine à la vitesse d'enclenchement de l'embrayage.

Démarrage du moteur en pédalant

1. Ouvrir le robinet de carburant.

ATTENTION

Après chaque utilisation de votre cyclomoteur ne pas oublier de refermer le robinet de carburant.

2. Actionner le levier de starter en laissant la poignée des gaz en position fermée.
3. Actionner le levier de décompresseur.
4. Pédaler comme sur un vélo jusqu'à ce que la machine dépasse la vitesse d'un piéton, lâcher le levier de décompresseur et tourner la poignée des gaz vers soi. Le moteur doit partir franchement.
5. Relâcher la commande de starter.
6. Laisser chauffer le moteur en n'ouvrant pas les gaz à plus d'un quart de rotation de poignée.



AVERTISSEMENT

Le type de démarrage façon kick est préférable au démarrage en pédalant car la machine étant à l'arrêt et plus stable les pertes de contrôle de celle-ci sont moindres.

ATTENTION

Avant d'utiliser votre cyclomoteur pour la première fois, voir la partie "rodage" (voir page 6.4).

N.B

Pour voir si le moteur est chaud ou pas, voir s'il répond normalement à l'accélération avec le starter relâché.

Démarrage du cyclomoteur

Après avoir fait chauffer le moteur

1. Serrer le levier de frein arrière avec votre main gauche, et pousser le cyclomoteur vers l'avant tout en tenant le porte-bagages arrière ou la selle avec votre main droite.

2. Asseyez-vous sur la selle et contrôler l'angle du rétroviseur.
3. Maintenez le levier de frein serré.
4. N'oubliez pas de signaler votre entrée dans la circulation.
5. Pour avancer, relâcher le frein arrière et ouvrez progressivement la poignée des gaz.

Accélération

La vitesse peut être commandée en fermant et ouvrant la poignée d'accélérateur. Tourner la poignée vers soi fait augmenter la vitesse alors que la tourner dans la direction opposée la fait diminuer.

Freinage

1. Fermez la poignée des gaz.
2. Actionnez les freins avant et arrière simultanément et progressivement.



AVERTISSEMENT

1. Evitez de freiner brusquement. Cela peut faire déraiper ou renverser le cyclomoteur.
2. Lorsque vous vous penchez de côté, freinez prudemment. Un freinage incorrect peut entraîner le dérapage du cyclomoteur.
3. Les rails de chemin de fer, les tôles de fer des chantiers et les plaques d'égout deviennent extrêmement glissants lorsqu'ils sont mouillés. Traversez les lentement et avec précaution.
4. Il est plus difficile de freiner sur une surface humide que sur une surface sèche.
5. Le freinage en descente peut être difficile. Roulez lentement.

Rodage

La période la plus importante de la vie de votre machine est celle qui va de zéro à 1000 km (600 mi). C'est pourquoi nous vous prions de lire attentivement ce qui suit. Un moteur neuf doit être ménagé à l'ex-

trême pendant les premières heures d'utilisation. En effet, les jeux de marche corrects ne sont atteints qu'après environ 1000 km (600 mi), pendant lesquels les organes mobiles du moteur s'usent et se rodent mutuellement. Pendant cette période, évitez de conduire à pleins gaz de façon prolongée, et évitez tout excès susceptible de provoquer la surchauffe du moteur.

1. 0 à 150 km (0 - 100 mi)

Évitez d'ouvrir la poignée des gaz à plus d'un tiers et laissez le moteur refroidir 5 à 10 minutes toutes les heures de marche. Faites varier la vitesse du cyclomoteur de temps à autre : évitez d'utiliser constamment la même ouverture de gaz.

2. 150 - 500 km (100 - 300 mi)

Évitez d'ouvrir la poignée des gaz à plus de la moitié de façon prolongée.

3. 500 - 1000 km (300 - 600 mi)

Évitez de rouler à une ouverture de poignée

des gaz supérieure aux 3/4.

4. 1000 km (600 mi) et au delà :

Évitez d'accélérer à fond de façon prolongée. Faites varier la vitesse de temps à autre.

ATTENTION

Si une panne quelconque intervient au cours du rodage, consultez immédiatement un concessionnaire MBK.

Mise en position "Vélo"

Dans certains cas (panne d'essence, par exemple), il peut être utile de désolidariser le moteur du reste de la transmission. Pour cela, il suffit de tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, le bouton situé sur le pédalier. Après quoi, votre cyclomoteur s'utilise comme une bicyclette. Pour réenclencher le moteur, tournez à fond le bouton dans le sens des aiguilles d'une

montre. Si le bouton résiste, cherchez la bonne position d'enclenchement en déplaçant légèrement la machine ou en faisant tourner la roue arrière.



- 1. Embrayé
- 2. Débrayé

Stationnement

Pour garer le cyclomoteur, couper le moteur en fermant les gaz et en actionnant le levier de décompresseur.

⚠ AVERTISSEMENT

Le pot et le tuyau d'échappement sont très chauds. Garer le cyclomoteur de telle sorte que les piétons et les enfants ne risquent pas de les toucher.

Ne garez pas le cyclomoteur dans une descente ou sur un sol meuble car il pourrait facilement se renverser.

ENTRETIEN PERIODIQUE ET PETITES REPARATIONS

Les contrôles et entretiens, réglages et lubrifications périodiques maintiendront votre cyclomoteur en bon état et garantiront votre sécurité. Les intervalles de lubrification et d'entretien doivent être observés strictement. Cependant, les conditions climatiques, la situation géographique et des conditions d'utilisation particulières peuvent rendre nécessaire des entretiens plus fréquents.

AVERTISSEMENT

Si le propriétaire n'est pas familiarisé avec l'entretien du cyclomoteur, ce travail doit être confié à un concessionnaire MBK.

Ce cyclomoteur a été conçu pour une utilisation sur route pavée ou bitumée uniquement. Si ce cyclomoteur est utilisé sur un terrain particulièrement boueux, poussiéreux ou détrempé, le filtre à air devra être nettoyé ou remplacé plus souvent, sans quoi une usurerapide du moteur s'ensuivra. Renseignez vous auprès de votre concessionnaire MBK sur les intervalles d'entretiens préconisés.

ENTRETIENS PERIODIQUES/FREQUENCE DE GRAISSAGE

DESCRIPTION	REMARQUES	Rodage 500km	TOUS LES		
			500km ou 1 mois	1500km ou 3 mois	3000km ou 6 mois
Bougie	Contrôler l'état. Nettoyer ou changer si nécessaire	○		○	○
Filtre à air	Nettoyer/Remplacer si nécessaire		○	○	○
Carburateur	Contrôler le régime de ralenti/Le fonctionnement du starter. Régler si nécessaire.	○	○		○
Canalisation d'essence	Contrôler l'état de la canalisation d'essence/ Remplacer si nécessaire.		○	○	○
Décompresseur	Contrôler le jeu au levier. Régler si nécessaire.	○		○	○
Poulie	Contrôler le fonctionnement. Graisser/ Réparer si nécessaire.	○	○	○	○
Variateur	Contrôler le fonctionnement. Graisser/ Réparer si nécessaire.	○	○	○	○
Chaîne	Contrôler l'état/ La tension. Régler/ Remplacer si nécessaire. Graisser.	○	○	○	○
Freins	Contrôler le fonctionnement, l'usure/Régler/ Remplacer si nécessaire.	○	○	○	○
Roues*	Contrôler l'endommagement/voile/Réparer si nécessaire/Contrôler le serrage des roues.	○	○	○	○
Roulements de roue**	Contrôler le jeu des roulements. Remplacer si nécessaire.	○		○	○
Roulements de direction*	Contrôler le jeu des roulements. Remplacer si endommagés. Regarnir modérément tous les 12000 km ou tous les 24 mois.	○	○	○	○
Plongeurs de fourche*	Contrôler le fonctionnement. Graisser/ Régler si nécessaire.		○	○	○
Amortisseurs arrière*	Contrôler le fonctionnement. réparer si nécessaire.		○	○	○
Courroie de transmission*	Contrôler l'état. remplacer si nécessaire.	○	○	○	○
Commandes*	Contrôler le fonctionnement. Graisser/Réparer si nécessaire.	○	○	○	○
Assemblage/Fixation*	Contrôler tous les assemblages et fixations. Corriger si nécessaire.	○	○	○	○
Béquille*	Contrôler le fonctionnement. Corriger si nécessaire.	○	○	○	○
Décalaminage complet*	Vérifier la contamination. Corriger si nécessaire.				***

* Il est recommandé de confier ces opérations à un concessionnaire MBK. ** Graisse pour roulements de roue de consistance moyenne.

*** Suivant besoins.

Vérification de la bougie

La bougie est une pièce importante du moteur et facile à vérifier. L'état de la bougie peut donner une idée sur l'état du moteur. La couleur idéale de la porcelaine autour de l'électrode centrale est une couleur café au lait claire ou légèrement foncée, pour un cyclomoteur utilisé normalement.

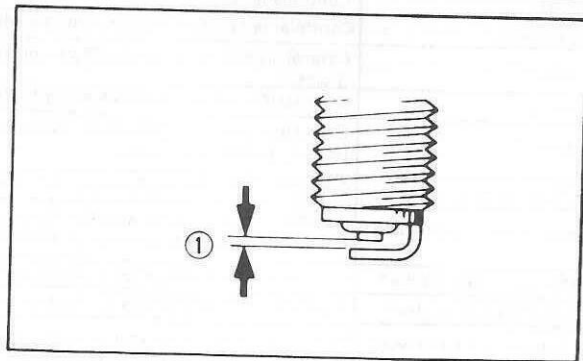
N'essayez pas de diagnostiquer vous-même les problèmes et confiez plutôt le cyclomoteur à un concessionnaire MBK.

Vous devez démonter et vérifier périodiquement la bougie car la chaleur et les dépôts l'usent à la longue. Si l'usure des électrodes devient excessive ou si les dépôts de calamine ou autres sont excessifs, Vous devez placer une bougie neuve appropriée.

Bougie standard:
B7HS (NGK)
L82C (Champion)

Avant de mettre la bougie, mesurer l'écartement des électrodes avec un jeu de cales d'épaisseur et le régler correctement si nécessaire.

Ecartement des électrodes:
0,4 (0.015) L82C Champion
0,6 (0.023) B7HS NGK



1. Ecartement des électrodes

Lors de l'installation d'une nouvelle bougie, nettoyer soigneusement le plan de joint et utiliser un joint neuf. Essuyer soigneusement

la bougie et la serrer au couple correct.

Couple de serrage de bougie:
20 Nm (2,0 mkg , 14 ft.lb)

N.B

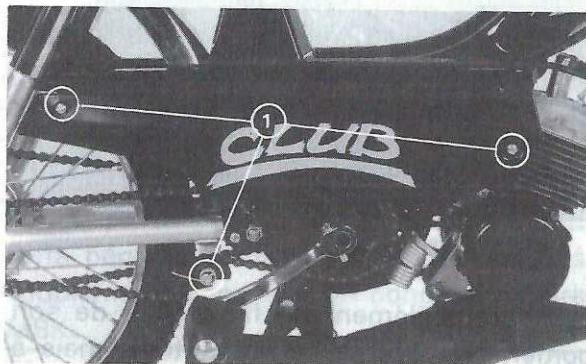
Si l'on ne dispose pas d'une clé dynamométrique lors du montage de la bougie d'allumage, une bonne estimation consiste à ajouter 1/4 à 1/2 tour après le serrage à la main. Serrer la bougie au couple correct avec une clé dynamométrique aussi rapidement que possible.

ATTENTION

Une bougie inadaptée (mauvais indice thermique) peut endommager le moteur.

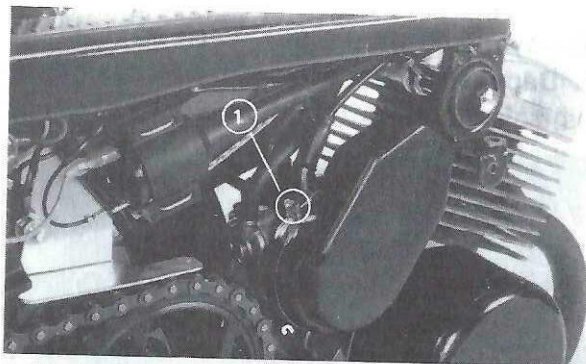
Nettoyage du filtre à air

1. Déposer le carter latéral droit en ôtant les trois vis de fixation.



1. Vis de fixations

2. Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air en desserrant la vis de maintien du couvercle.

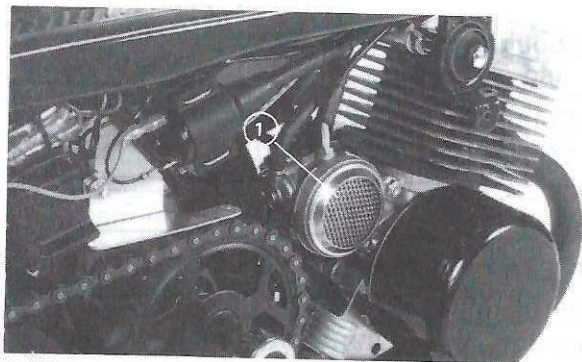


1. Vis de maintient

3. Retirer l'élément de filtre à air de son boîtier. Nettoyer avec précautions mais à fond l'élément dans un solvant.

⚠ AVERTISSEMENT

Utiliser uniquement du solvant propre. Ne jamais utiliser de l'essence ou un solvant à faible point d'inflammation pouvant entraîner un incendie ou une explosion.



1. Élément de filtre

4. Installer l'élément dans son boîtier. S'assurer que le bord de joint s'accorde parfaitement avec le plan de joint du boîtier de sorte qu'il n'y ait pas de fuite d'air.
5. Installer le couvercle de filtre à air.

ATTENTION

Ne jamais faire tourner le moteur quand l'élément du filtre à air n'est pas en place, une usure excessive des pistons et des cylindres pouvant en résulter.

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 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 deux filtres à essence: un filtre de robinet et un filtre de carburateur.

Pour démonter ce dernier, il est nécessaire de déposer le carter de chaîne gauche. S'assurer de la propreté des filtres après tout démontage ou en cas de non-arrivée de carburant.

ATTENTION:

Pour toute intervention sur le carburateur consulter un concessionnaire MBK.

Béquille centrale

Lubrifier les articulations. Contrôler si la béquille centrale se déploie et se replie avec souplesse.

N.B

Si la béquille centrale ne fonctionne pas sagement, consulter un concessionnaire MBK.

Vérification et graissage des câbles

Les gaines des différents câbles doivent être en bon état, sinon les câbles vont rouiller rapidement et leur mouvement sera entravé, ce qui risque de provoquer un accident. Remplacer dès que possible en cas de dommage.

Lubrifier le câble et son extrémité. Si les câbles ne coulisent pas en douceur, demander à un concessionnaire MBK de les changer.

Graissage du câble et de la poignée des gaz
Graisser la poignée tournante des gaz en même temps que le câble d'accélérateur. De toute façon, la poignée doit être enlevée pour atteindre l'extrémité du câble. Les coquilles de la poignée des gaz sont fixées au guidon par deux vis. Une fois ces vis enlevées, on peut décrocher le câble, le tenir en l'air, et faire couler quelques gouttes de lubrifiant le long du câble. Graisser l'intérieur de la poignée avec de la graisse universelle, pour réduire les frottements.

Levier de frein

Lubrifier les articulations de chaque levier.

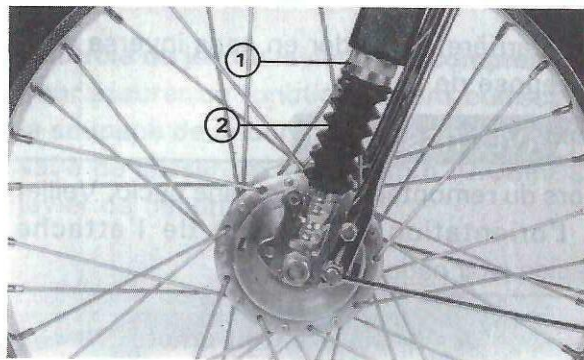
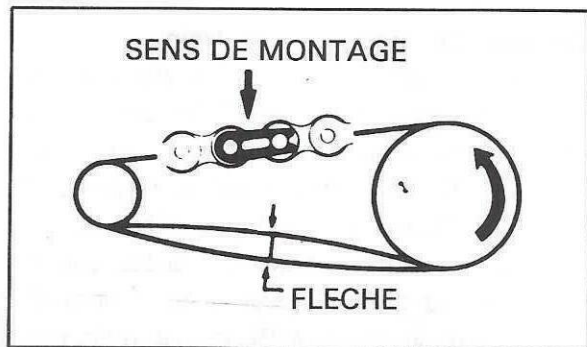
Chaîne

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 2 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.

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.



1. Bague de réglage 2. Soufflet

Fourche

Un soin tout particulier doit être apporté à l'entretien des plongeurs de fourche. Contrôler l'état des soufflets qui ne doivent jamais être craquelés ou coupés. Le resserrage des bagues de réglage de jeu des plongeurs doit être effectué dès qu'un jeu se fait sentir ou contrôler tous les 500 km lors du graissage. L'entretien de la fourche doit être confié à un concessionnaire MBK.

Dépose de la roue avant

Débrancher la commande de frein. Desserrer les deux écrous d'axe et déposer la roue. Au remontage ne pas oublier d'engager la patte d'ancrage sur le téton de point fixe.

Dépose de la roue arrière

Désserrer les deux écrous d'axe de roue. Faire sauter la chaîne vélo. Démontez l'attache rapide de la chaîne cyclo. Débrancher la commande de frein arrière. Sortir la roue

par l'arrière. Procéder en sens inverse pour la repose de la roue.

AVERTISSEMENT

Lors du remontage de la chaîne cyclo. Veiller à l'orientation du maillon de l'attache rapide (voir page 7 - 8)

Réglage des freins avant et arrière

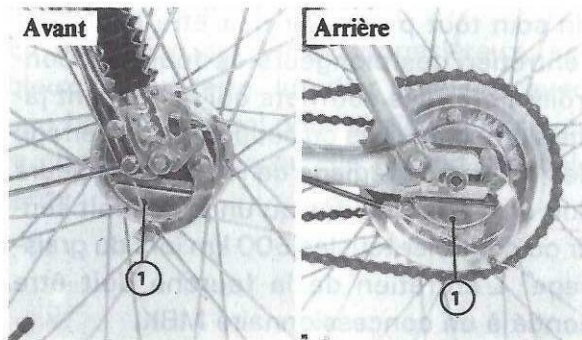
Les freins avant et arrière doivent être réglés suivant les préférences du pilote, mais le jeu doit être de 10 ~ 20 mm (0.4 ~ 0.8 in) à l'extrémité du levier. Le réglage est effectué sur le support levier de frein au guidon. Pour régler, tourner le dispositif de réglage vers la gauche pour réduire le jeu; le tourner vers la droite pour augmenter le jeu.

AVERTISSEMENT

Quand il est impossible d'effectuer le réglage correct, demander à un concessionnaire MBK d'effectuer le réglage.

Contrôle des mâchoires de frein

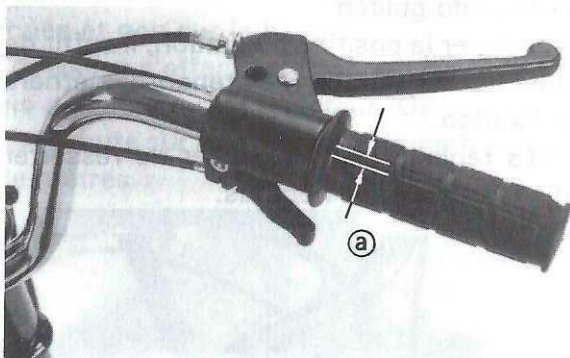
L'épaisseur des mâchoires de frein est de 2,5 mm (0,09 in) au montage. Elles doivent être remplacées lorsque leur épaisseur est égale à 1,5 mm (0.06 in). Pour vérifier, regarder et contrôler l'épaisseur des garnitures au travers de la fenêtre située sur la flasque de frein. En cas d'usure excessive, demander à un concessionnaire MBK de remplacer les garnitures.



1. Fenêtre de visite

Contrôle du jeu de la poignée de gaz

Pour assurer un fonctionnement correct du carburateur, il est nécessaire de laisser un jeu de 2 à 3mm (0.08~0.12 in) à la poignée de gaz.



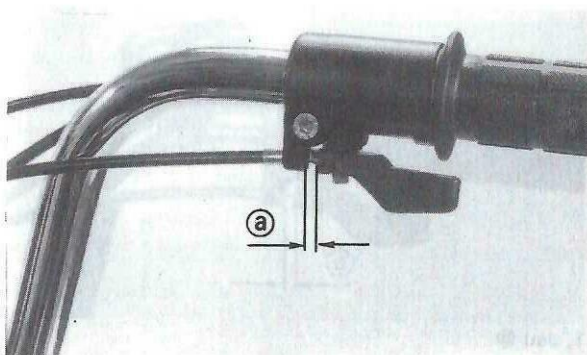
1. Jeu @

⚠ AVERTISSEMENT

Quand il est impossible d'effectuer le réglage correct, demander à un concessionnaire MBK d'effectuer le réglage.

Contrôle du jeu du levier de décompresseur

Pour assurer un fonctionnement correct de la soupape de décompresseur, il est nécessaire de laisser un jeu de 2mm (0.08in) au levier de décompresseur.



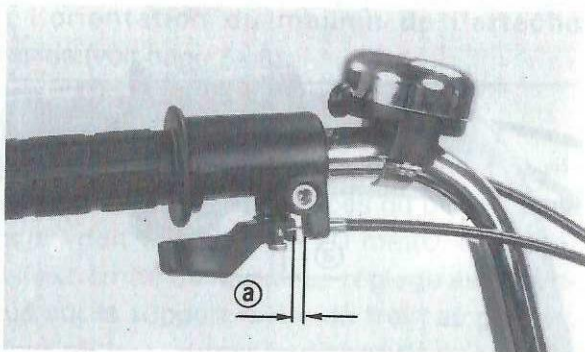
1. Jeu @

⚠ AVERTISSEMENT

Quand il est impossible d'effectuer le réglage correct, demander à un concessionnaire MBK d'effectuer le réglage.

Contrôle du jeu de levier de starter

Pour assurer un fonctionnement correct du starter, il est nécessaire de laisser un jeu de 2mm (0.08in) au levier de starter.



1. Jeu @

AVERTISSEMENT

Quand il est impossible d'effectuer le réglage correct, demander à un concessionnaire MBK d'effectuer le réglage.

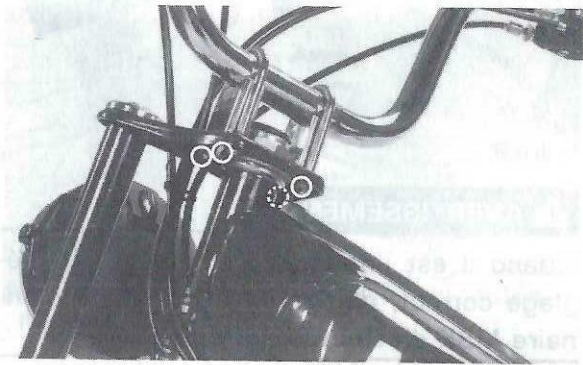
Roues

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

Réglage du guidon

Pour régler la position du guidon, il suffit de desserrer les écrous maintenant les étriers de fixation.

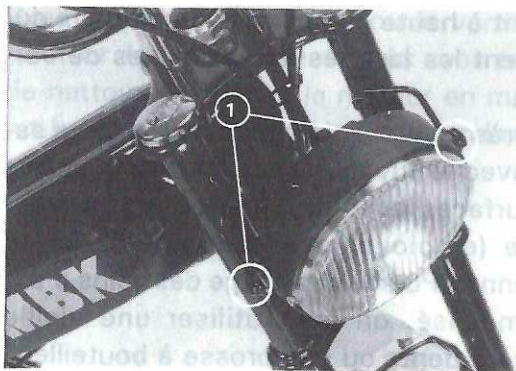
Après réglage ne pas oublier de resserrer soigneusement ces écrous.



Réglage du projecteur

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 ces 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.



1. Vis de réglage

NETTOYAGE ET REMISAGE

A. NETTOYAGE

Nous conseillons de nettoyer la machine à fond aussi souvent que possible, non seulement pour des raisons esthétiques mais aussi parce que ce nettoyage contribue à maintenir en bon état de marche et à prolonger la vie des divers organes.

1. Avant de nettoyer la machine

a. Boucher la sortie du tuyau d'échappement avec, par exemple, un sachet en plastique et un fort élastique, pour éviter toute entrée d'eau dans le tuyau.

b. Assurez-vous que la (les) bougie(s) et tous les bouchons sont bien en place.

2. Si le carter moteur est excessivement graisseux, appliquer du dégraissant avec un pinceau.

3. Eliminer la saleté et le dégraissant à l'aide d'un tuyau d'arrosage, en utilisant seule-

ment la pression d'eau nécessaire pour effectuer ce travail.

L'embrayage et les freins ne doivent jamais être soumis à des projections de dégraissant.

Une pression excessive risque de provoquer des infiltrations d'eau dans les roulements de roues, la fourche avant, les freins et les joints de la transmission. Noter que bien des notes de réparation onéreuses ont résulté de l'emploi abusif des vaporisateurs de détergent à haute pression, tels que ceux qui équipent les laveries automatiques de voitures.

4. Après avoir éliminé le plus gros de la saleté avec le tuyau d'arrosage, laver toutes les surfaces avec de l'eau chaude savonneuse (employer un détergent de force moyenne). Pour le nettoyage des coins d'accès malaisé, on peut utiliser une vieille brosse à dents ou une brosse à bouteilles.

5. Rincer immédiatement la machine à l'eau

claire, et sécher toutes les surfaces avec une peau de chamois, une serviette propre ou un chiffon absorbant doux.

6. Nettoyer la selle avec un produit de nettoyage pour simili-cuir, afin de conserver à la housse de selle sa souplesse et son lustre.

7. On peut appliquer de la cire pour automobiles sur toutes les surfaces peintes ou chromées. Eviter les cires détergentes, qui contiennent souvent des abrasifs susceptibles d'abîmer la peinture ou le vernis protecteur. Immédiatement après avoir terminé le nettoyage, mettre le moteur en marche, et le laisser tourner au ralenti pendant plusieurs minutes.

B. REMISAGE

Un remisage de longue durée (60 jours ou plus) de votre machine nécessite quelques mesures préventives pour la protéger. Après l'avoir soigneusement nettoyée, la préparer pour le remisage de la manière suivante:

1. Vidanger le réservoir à essence, les tuyauteries à essence et la cuve du flotteur du carburateur.

2. Enlever la ou les bougies, et verser l'équivalent d'une cuillerée à soupe d'huile moteur SAE10W30 ou 20W40 dans le trou de bougie. Remonter la ou les bougies. Péda-ler plusieurs fois (capuchon de bougie débranché) pour répartir l'huile sur les parois du cylindre.

3. graiiser tous les câbles de commande.

4. Caler la machine de manière à isoler ses deux roues du sol.

5. Attacher un sachet en plastique sur la sortie du tuyau d'échappement, pour le protéger de l'humidité.

6. Si la machine est remisee dans un milieu très humide ou exposé à l'air marin; enduire toutes ses surfaces métalliques extérieures d'une légère couche d'huile. Eviter de mettre de l'huile sur les pièces en caoutchouc, la selle, l'embrayage et les freins.

N.B _____
Effectuer toutes les réparations nécessaires avant de remiser la machine.

CARACTERISTIQUES

Modèle	Club
Dimensions: Longueur hors tout Largeur hors tout Hauteur hors tout	1730mm 700mm 980mm 1160mm
Garde au sol hors tout	100mm
Moteur: Type Disposition du cylindre Cylindrée Alésage et course Taux de compression Système de démarrage Système de graissage Type d'huile moteur	Refroidissement par air, 2temps Monocylindre, incliné 49,9cm ³ 39,0 x 41,8 mm 9,5: 1 Pédalage Mélange 4 % Huile semi-synthétique MBK-Motul 2TGS ou correspondant à la norme API TC TS C3

Modèle	Club
Filtre à air:	Cartouche
Carburant: Type/quantité Capacité du réservoir	Super carburant sans plomb (RON 91mini) 4,2 L
Carburateur Type/quantité Fabricant	SHA 14.12/1 Dellorto
Bougie: Type/fabricant Ecartement des électrodes	L82C Champion ou B7HS NGK 0,4mm L82C Champion 0,6mm B7HS NGK
Type d'embrayage	Sec, centrifuge automatique
Transmission: Système de réduction primaire	Courroie

Modèle	Club
Système de réduction secondaire Taux de réduction secondaire	Chaîne 13 x 44
Partie cycle: Type de cadre Angle de chasse Chasse	Coque 22° 107mm
Pneus: Type Taille du pneu avant Taille du pneu arrière	Vroum renforcé 2 x 17 Hutchinson 2 x 17 Hutchinson
Freins: Type de frein avant Commande Type de frein arrière Commande	Frein à tambour Ø80mm Commande à main droite Frein à tambour Ø80mm Commande à main gauche

Modèle	Club
Suspensions: Avant Arrière	Fourche télescopique Oscillante
Amortisseurs: Avant Arrière	Ressort hélicoïdal Ressort hélicoïdal
Débattement de roues: Avant Arrière	66mm 53mm
Partie électrique: Système d'allumage Générateur	CDI Volant électronique
Puissance d'ampoule/quantité: Phare Feu arrière	12V15W-P26S/1 12V4W-BA9S/1

— MEMO —

Blank lined area for writing.



CARTE D'IDENTIFICATION

Cette carte est strictement personnelle,
elle est le témoin de votre fidélité à MBK.
Elle peut, le cas échéant remplacer
votre carte de garantie.

NOM: _____

PRENOM: _____

ADRESSE: _____

CACHET DE VOTRE CONCESSIONNAIRE

PROPRIETAIRE

NOM: _____

ADRESSE: _____

MACHINE: _____

No CADRE: _____

No MOTEUR: _____

DATE
DE
VENTE _____

REVISIONS

500 km
ou
3 pleins

1500 km
ou
3 mois

3000 km
ou
6 mois

Date: _____

Date: _____

Date: _____

Km: _____

Km: _____

Km: _____

Fiche à conserver par l'Agent-Vendeur

Cette fiche peut être classée dans une boîte pour fiches 125 x 75
d'encombrement h - 150 - l - 88 - L - 210

OBSERVATIONS: _____

AIDE MEMOIRE

MACHINE: _____

DATE DE VENTE: _____

No CADRE: _____

No MOTEUR: _____

No CLE ANTIVOL: _____

ASSURANCE: _____

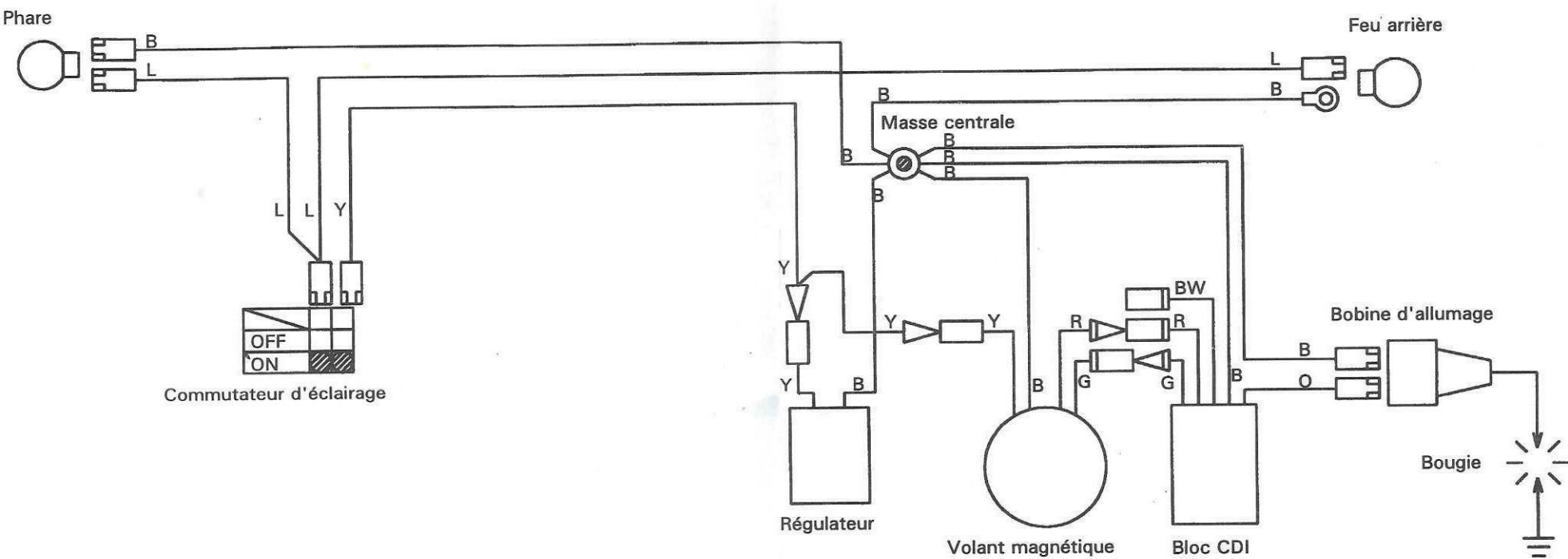
TEL. ASSUREUR: _____

No DE POLICE: _____

Year	Actual (%)	Projected (%)
1950	7.5	-
1960	8.5	-
1970	9.5	-
1980	10.5	-
1990	11.5	-
2000	12.5	12.5
2010	-	14.5
2020	-	16.5
2030	-	18.0
2040	-	18.5
2050	-	18.5

Les dimensions réduites de cette carte vous permettent de la conserver facilement dans votre portefeuille.

PLAN DE CABLAGE



CODE DES COULEURS

B.....	Noir	Ch....	Chocolat	L/W..	Bleu/Blanc
L.....	Bleu	Gy....	Gris	Y/R..	Jaune/Rouge
Y.....	Jaune	Dg....	Vert foncé	G/Y..	Vert/Jaune
R.....	Rouge	W.....	Blanc	W/R..	Blanc/Rouge
O.....	Orange	B/R...	Noir/Rouge	W/G..	Blanc/Vert
P.....	Rose	B/W..	Noir/Blanc		
G.....	Vert	L/B...	Bleu/Noir		
Br.....	Brun	L/R...	Bleu/Rouge		

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
02.94 1000 JPL
(F)