Mash 250 Two Fifty

Manuel d'entretien

Mash 250 Two Fifty 2014

L'aspect technique de la Mash 250 Two Fifty 2014
Mash 250 Two Fifty

Chassis :
Cadre : berceau tubulaire en acier
Réservoir : 14 litres
Hauteur de selle : 780 mm
Longueur : 2080 mm
Largeur : 750 mm
Hauteur : 1180 mm
Poids à sec : 120 kg

Train avant :
Fourche téléhydraulique inversée Ø 38 mm
1 disque Ø 300 mm, étrier 2 pistons
Roue AV : 110 / 70 - 17"

Transmission :
Boite à 5 rapports
secondaire par chaîne

Train arrière :
2 amortisseurs latéraux
1 disque Ø 220 mm, étrier 1 piston
Roue AR : 130 / 70 - 17"

Moteur :
Monocylindre en ligne, 4 temps
Refroidissement : par air
Carburateur Ø 30 PK « Type MV 30 P 4^E 4^E191 »

1 ACT
2 soupapes
249 cc (72 x 61.2 mm)
23 ch à 7500 tr/min
2.2 mkg à 6000 tr/min
Rapport poids / puissance : 5.22 kg/ch

Ce qu'il faut retenir de la Mash 250 Two Fifty 2014

Mash 250 Two Fifty
Fiche Technique

L'aspect technique de la Mash 250 Two Fifty 2014

Chassis :
Cadre : berceau tubulaire en acier
Réservoir : 14 litres
Hauteur de selle : 780 mm
Longueur : 2080 mm
Largeur : 750 mm
Hauteur : 1180 mm
Poids à sec : 120 kg

Train avant :
Fourche téléhydraulique inversée Ø 38 mm
1 disque Ø 300 mm, étrier 2 pistons
Roue AV : 110 / 70 - 17"

Transmission :
Boite à 5 rapports
secondaire par chaîne

Train arrière :
2 amortisseurs latéraux
1 disque Ø 220 mm, étrier 1 piston
Roue AR : 130 / 70 - 17"

Moteur :
Monocylindre en ligne, 4 temps
Refroidissement : par air
Carburateur Ø nc
1 ACT
2 soupapes
249 cc (72 x 61.2 mm)
23 ch à 7500 tr/min
2.2 mkg à 6000 tr/min
Rapport poids / puissance : 5.22 kg/ch

Ce qu'il faut retenir de la Mash 250 Two Fifty 2014

Les plus
- Look vintage anglais
- Tarif agressif

Les moins
- Vitesse de pointe faible
- Pas de charnière pour le bouchon d'essence

Performances
- Vitesse max : compteur 130 km/h
- Accélération 0 à 100 : nc

Mash 250 Two Fifty carburation

CARACTÉRISTIQUES

DESCRIPTION	SPÉCIFICATION	
Type de carburateur	**30 PK**	←
Dimension d'alésage	**30mm**	←
Numéro d'identification	**«Type MV 30 P 4E 4E191»**	
Régime de ralenti	**1450 +- 100 RPM**	←
Niveau d'essence		←
Hauteur de flotteur	12 mm	←
Gicleur principal (M.J.)	126	←
Gicleur d'air principal (M.A.J.)		←
Aiguille de gicleur (J.N.)	3ème	
Puits d'aiguille (N.J.)		←
Boisseau (Th.V.)		←
Gicleur de ralenti (P.J.)	36	
Vis de ralenti (P.S.)	PREREGLEE (Dévissez de 2 3/8 tours.)	PREREGLEE (Dévissez de 2 1/2 tours.)
Jeu de câble des gaz	0,5-1,0 mm	←

[Pour les modèles E-21 et 53, référez-vous aux spécifications de E-34.]

E-02: Royaume-Uni
E-04: France
E-15: Finlande
E-16: Norvège
E-17: Suède
E-18: Suisse
E-21: Belgique
E-22: Allemagne
E-24: Australie
E-25: Pays-Bas
E-28: Canada
E-34: Italie
E-39: Autriche
E-53: Espagne

CARBURATION ET LUBRIFICATION 4-4

CARACTÉRISTIQUES

DESCRIPTION	SPÉCIFICATION	
Type de carburateur	**30 PK**	←
Dimension d'alésage	**30mm**	←
Numéro d'identification	**«Type MV 30 P 4E 4E191»**	
Régime de ralenti	**1450 +- 100 RPM**	←
Niveau d'essence		←
Hauteur de flotteur	12mm	←
Gicleur principal (M.J.)	140	←
Gicleur d'air principal (M.A.J.)		←
Aiguille de gicleur (J.N.)	3ème	
Puits d'aiguille (N.J.)		←
Boisseau (Th.V.)		←
Gicleur de ralenti (P.J.)	42	
Vis de ralenti (P.S.)	PREREGLEE (Dévissez de 2 3/8 tours.)	PREREGLEE (Dévissez de 2 1/2 tours.)
Jeu de câble des gaz	0,5-1,0 mm	←

[Pour les modèles E-21 et 53, référez-vous aux spécifications de E-34.]

E-02: Royaume-Uni
E-04: France
E-15: Finlande
E-16: Norvège
E-17: Suède
E-18: Suisse
E-21: Belgique
E-22: Allemagne
E-24: Australie
E-25: Pays-Bas
E-28: Canada
E-34: Italie
E-39: Autriche
E-53: Espagne

il y a sur le TK un 126 principal d'origine et 36 pour le ralenti
la mienne avec un filtre KN 140 principal, et 42 pour le ralenti, niveau de cuve 12mm du plan de joint du haut, vis de richesse 1tour 3/4
et quand j'ai eu cette moto d'occasion à 700kms, elle avait un pot Vattier de BMW et le KN
avec un156 principal et 48 pour le ralenti, mais j'ai remis le pot d'origine et là c'était beaucoup trop riche !!!
si Cela peut vous guider !
moi je pense que l'on peut mettre sans problème un 130 principal et un 40 pour le ralenti
Cordialement
OT