

## GARANTIE

Votre cyclomoteur 265 est garanti pendant six mois, suivant les modalités des conditions générales de vente figurant au verso de la Carte de Garantie. Celle-ci vous sera adressée, par l'intermédiaire de votre Vendeur, dès que nous aurons reçu, dûment complété, le formulaire de demande que vous avez trouvé dans cette notice.

Conservez soigneusement cette carte, qui devra accompagner vos réclamations au cas où vous invoqueriez le bénéfice de la garantie.

Conservez également avec soin cette notice et emportez-la lorsque vous entreprendrez un voyage assez long, loin de votre région habituelle : si vous avez un incident quelconque, tout bon motoriste pourra vous dépanner d'autant plus rapidement que vous lui aurez confié cette notice.

Et surtout, n'oubliez pas que le bon fonctionnement de votre cyclomoteur, la durée des services qu'il vous rendra, dépendent des soins que vous lui porterez.

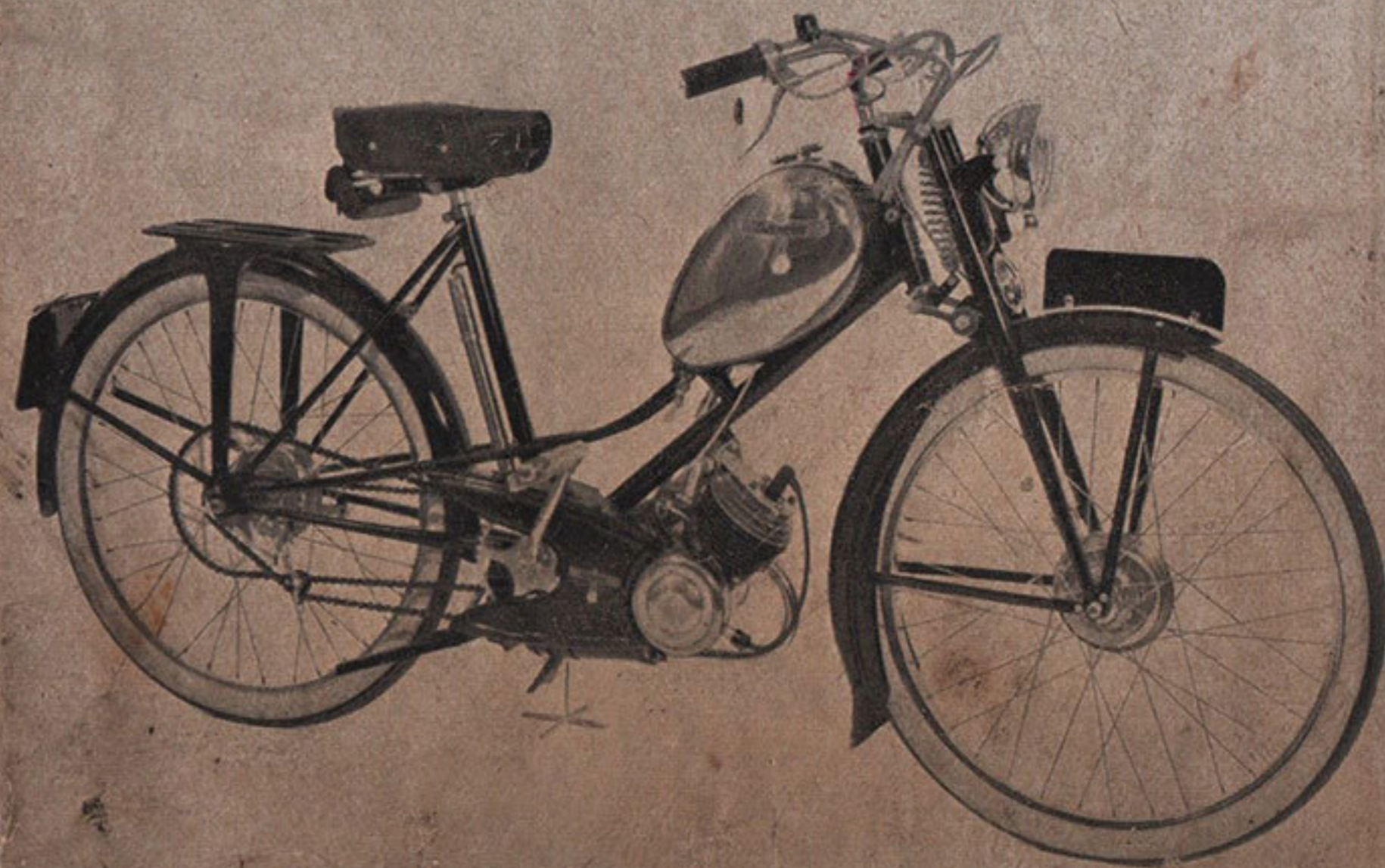
N'oubliez pas non plus que, dans toute la France, vous trouverez des Agents spécialistes de RIVA-SPORT INDUSTRIES, toujours à votre service.

# NOTICE D'ENTRETIEN

DU

CYCLOMOTEUR

265



## A. — SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

### 1 — LE MOTEUR.

- Monocylindrique à 2 temps - 2 vitesses.
  - Refroidissement par air.
  - Double transfert - précompression dans le carter.
  - Puissance 2 CV.
  - Course 38 mm.
  - Alésage 46,5 mm.
  - Régime d'utilisation 4.500 t/m.
  - Transmission primaire par pignons.
  - Transmission secondaire par chaîne renforcée de 4.80.
  - Rapport des vitesses : en 1<sup>re</sup> : 5,75 - en 2<sup>e</sup> 3,5.
  - Pignon de sortie moteur : 14 dents.
  - Plateau s/moyeu AR : 48 ou 52 dents.
  - Allumage et éclairage par volant magnétique de 15 watts.
  - Consommation : 1 litre, 9 de mélange aux 100 kms.
  - Performance : (après rodage) en 1<sup>re</sup> : 30 kms heure - en 2<sup>e</sup> : 60 kms/heure.
- a) — **La culasse.**  
— En alliage léger munie de larges ailettes assurant un refroidissement complet de la chambre de compression. Reliée au cylindre par 4 goujons en acier traité.
- b) — **Le cylindre.**  
— En fonte perlitique offrant une grande résistance à l'usure. Refroidissement assuré par des ailettes largement calculées.
- c) — **Le piston.**  
— En alliage léger à haute teneur en silicium, permettant des tolérances extrêmement serrées entre cylindre et piston, donc un meilleur rendement. Il est équipé de 2 segments d'étanchéité ergotés.
- d) — **Le vilebrequin.**  
— En acier forgé au chrome nickel manganèse, usiné et équilibré sur machines spéciales après traitement thermique à 175 kgs et rectifié.
- e) — **La bielle.**  
— Forcée en acier spécial. La tête de bielle est montée sur aiguilles.
- f) — **Les carters.**  
— En alliage léger, contiennent le vilebrequin, monté sur 2 roulements à billes, les pignons des vitesses et le dispositif spécial d'embrayage.

## 2 — ACCESSOIRES MOTEUR.

- **Le Volant magnétique.**
- Donnant l'allumage et l'éclairage - puissance 15 watts.
- Permet un ralenti de l'ordre de 900 t/m.
- Assure un démarrage instantané.

### a) — Volant ELKAR.

autorise l'équipement avec des ampoules de : 6 V - 18 watts à l'AV (8 V 0,35 à l'AR) donnant un éclairage très puissant.

- Avance normale : 3,5 mm avant le P M H.
- écartement des vis : 4/10<sup>e</sup>.

### b) — Volant JEUMONT

autorise l'équipement avec des ampoules de 6 V, 1 ampère à l'AV (12 V 0,5 ampère à l'AR), donnant un éclairage très puissant.

- Avance normale : 3,5 mm avant le P M H.
- Ecartement des vis : 4/10<sup>e</sup>.

### — Le Carburateur.

- Marque GURTNER - type C 12 à starter automatique.
- Gicleur n° 22 (en rodage n° 23).
- Diffuseur n° 3.778.
- Volet de gaz n° 10.

### — La Bougie.

- AC type 44 I.
- Ecartement entre les électrodes : 4/10<sup>e</sup> mm.

## 3 — CADRES ET ACCESSOIRES.

- Cadre berceau renforcé.
- Roues de 600.
- Pneus de 600x50.
- Suspension AV par fourche spéciale à friction réglable et biellettes chromées.
- Freins tambour AV et AR.
- Guidon spécial cyclomoteur chromé.
- Commande des vitesses et des gaz par poignée tournante.
- Garde-boue acier émaillé très enveloppants - Gade-boue AV à bavolet.
- Carter couvre chaîne.
- Projecteur chromé de diamètre 130 mm avec dispositif - phare code commandé au guidon.
- Réservoir avant à flancs chromés de grande capacité (6 l. environ) avec robinet pointeau.

- Avertisseur électrique fonctionnant sur volant magnétique.
- Porte-bagages renforcé.
- Béquille centrale renforcée en acier embouti soudé.
- Selle poids lourd luxe.
- Plaques de police réglementaires AV et AR (avec combiné feu rouge et catadioptré).
- Outillage MAFAC spécial Motobloc (complet avec clé à bougie).
- Pompe de 30x24.

## B — CONDUITE

### 1 — Départ.

- S'assurer que la poignée tournante des gaz est ramenée à 0 - que la poignée tournante des vitesses est au point mort - que le robinet d'essence est ouvert.
- Armer la languette starter du carburateur.
- Pédaler quelques mètres, puis agir sur la poignée tournante gauche pour engager la 2<sup>e</sup> vitesse - continuer à pédaler jusqu'à ce que le moteur soit franchement lancé.
- **Attention.**
- Ne jamais laisser tourner le moteur trop longtemps avec le starter ouvert. Dès que le moteur a suffisamment chauffé, après quelques dizaines de mètres de route, accélérer à fond pour déclencher la fermeture automatique du starter.

**NOTA.** — Si le moteur a tendance à patiner en 1<sup>e</sup> ou en 2<sup>e</sup>, cela indique un verrouillage insuffisant de la vitesse en question, parce que la poignée tournante n'a pas été manœuvrée à fond. Insister alors sur la poignée en agissant dans le sens 1<sup>e</sup> vitesse ou 2<sup>e</sup> vitesse, suivant le cas. Comme dans une automobile, **NE LAISSEZ JAMAIS PATINER VOTRE EMBRAYAGE**, car vous provoqueriez une usure prématurée des garnitures.

### 2 — Pour ralentir.

- Coupez les gaz.
- Freinez en agissant d'abord sur le frein AR.

### 3 — Pour l'arrêt.

- Coupez les gaz.
- Mettre au point mort.
- Freinez à l'AR.
- Freinez à l'AV si nécessaire.
- Fermez le robinet d'essence.

## C — ENTRETIEN

### a) Vérification périodique du carburateur.

Il est recommandé de nettoyer périodiquement le carburateur car le mélange carburant contient des impuretés qui, malgré les filtres, peuvent obstruer l'orifice du gicleur.

Ne jamais employer d'objet métallique pour déboucher le gicleur mais le laver à l'essence et le souffler.

Nettoyer le fond de cuve. Surveiller le bon état du flotteur.

Vérifier au remontage le bon état des joints afin d'éliminer toute entrée d'air anormale.

### b) Bougie.

La bougie devra être nettoyée de temps à autre avec une brosse métallique. En profiter pour régler l'écartement des électrodes qui doit être de 4/10<sup>e</sup> de mm. Au remontage, engager soigneusement les premiers filets pour ne pas détériorer le filetage de la culasse. Veiller à ne pas oublier la mise en place du joint.

### c) Volant magnétique.

Le volant magnétique est réglé en nos ateliers (Avance 3,5 avant le P.M.H.) et ne nécessite aucun entretien spécial, si ce n'est une goutte d'huile Fluxior sur le feutre graisseur (éviter un excès d'huile).

Vérifier tous les 3 à 4.000 kms, la propreté et le bon écartement des vis platinées (4/10<sup>e</sup>).

### d) Décalaminage.

Il sera bon, dès que le moteur perdra de sa puissance de vérifier si le moteur n'est pas calaminé. Cette opération doit être faite tous les 3.000 kms environ avec beaucoup de précautions.

Nous conseillons à nos clients de la confier à l'un de nos Agents.

## D — GRAISSAGE

### 1° Moteur.

Le moteur est lubrifié par l'huile mélangée à l'essence. Pendant la période de rodage, bien respecter les proportions suivantes :

— Essence ordinaire : 93 %.

— Huile Castrol GRAND PRIX ou XXL : 7 %.

Après rodage :

— Essence ordinaire : 95 %.

— Huile CASTROL GRAND PRIX ou XXL : 5 %.

### IMPORTANT

Avoir soin de faire le mélange dans un bidon propre et agiter fortement avant de verser dans le réservoir.

Nous conseillons de filtrer le mélange avec un feutre ou une peau de chamois placée dans l'entonnoir. Les gicleurs étant très petits peuvent facilement se boucher, et s'encrasser. On ne prendra jamais assez de précautions pour tenir le réservoir et le mélange carburant parfaitement propres.

### 2° Carter d'embrayage.

Le carter d'embrayage, changement de vitesse, est rempli d'huile CASTROL GRAND PRIX, ou à la rigueur XXL par le bouchon situé à sa partie supérieure.

Un bouchon de contrôle situé sur la face du couvercle permet de vérifier si le niveau est correct. Il sera bon tous les 1.000 à 1.500 kms environ de dévisser ce bouchon jauge pour s'assurer du bon niveau d'huile. Si elle ne suinte pas, remettre un peu d'huile par le bouchon de remplissage jusqu'à ce qu'elle commence à couler par l'orifice de contrôle.

Tous les 4 à 5.000 kms (en principe à l'occasion des décalaminages), vidanger complètement l'huile du carter. Eviter de détériorer les vis de fixation, et ne pas oublier au remontage de les enduire de Plastex. Nous conseillons vivement à nos clients de confier cette opération de vidange, de même que le décalaminage, à l'un de nos Agents.

### 3° Organes divers.

La chaîne moteur est à graisser avec de l'huile de vaseline CASTROL Huilit.

Les roulements des moyeux avec CASTROL SPHEEROL S.

Les câbles sous gaine (freins, gaz, vitesses) avec de la graisse CASTROLEASE graphitée.

## E — REGLAGE DE LA COMMANDE DES VITESSES

Vérifier que le levier des vitesses sur le moteur est bien vertical quand la poignée tournante gauche est au milieu de sa course, en position « point mort ».

Tenir les câbles toujours bien tendus au moyen des vis tendeurs situées aux extrémités.

La course de la poignée ne devient trop grande qu'après un grand nombre de kilomètres. Cette course exagérée peut avoir deux origines : usure des patins d'embrayage, ou usure des galets qui commandent ces patins.

La remise en état doit obligatoirement être confiée à une de nos Stations Service, qui effectuera ce travail avec toute la garantie désirable.

## MODE OPERATOIRE

### Pour le démontage.

1° Vidanger et démonter les 9 vis rep. 92 d'assemblage du couvercle au-dessus d'un récipient.

2° Dévisser l'écrou du moyeu d'embrayage rep. 60.

3° Enlever le flasque rep. 99.

4° Sortir de leurs alvéoles :

les 6 garnitures Flertex rep. 91;

les 6 demi-sabots rep. 58;

les 3 galets rep. 67;

les 3 poussoirs rep. 59;

la couronne de 1<sup>re</sup> rep. 55.

Rassembler ces pièces à part.

5° Sortir le moyeu de première rep. 57.

6° Sortir la cloison rep. 98.

7° Pratiquer pour la 2<sup>e</sup> vitesse comme indiqué au paragraphe 4. Il ne sera pas nécessaire de démonter le moyeu de 2<sup>e</sup> rep. 57. Ne pas mélanger ces pièces avec celles de la première vitesse.

8° Nettoyer l'ensemble et préparer le plan de joint.

### Pour le remontage.

Procéder ainsi :

Le levier rep. 66 étant au point mort, jeu latéral de 4 mm :

1° Remonter les 3 poussoirs rep. 59.

2° Remonter ensuite la couronne de 2<sup>e</sup> rep. 56 en ayant soin d'observer son sens de montage, l'épaulement le plus grand vers le fond du carter.

3° Amener une alvéole vers le haut en faisant tourner la roue par exemple, et remonter les demi-sabots puis les garnitures, et enfin les galets.

4° Vérifier le réglage.

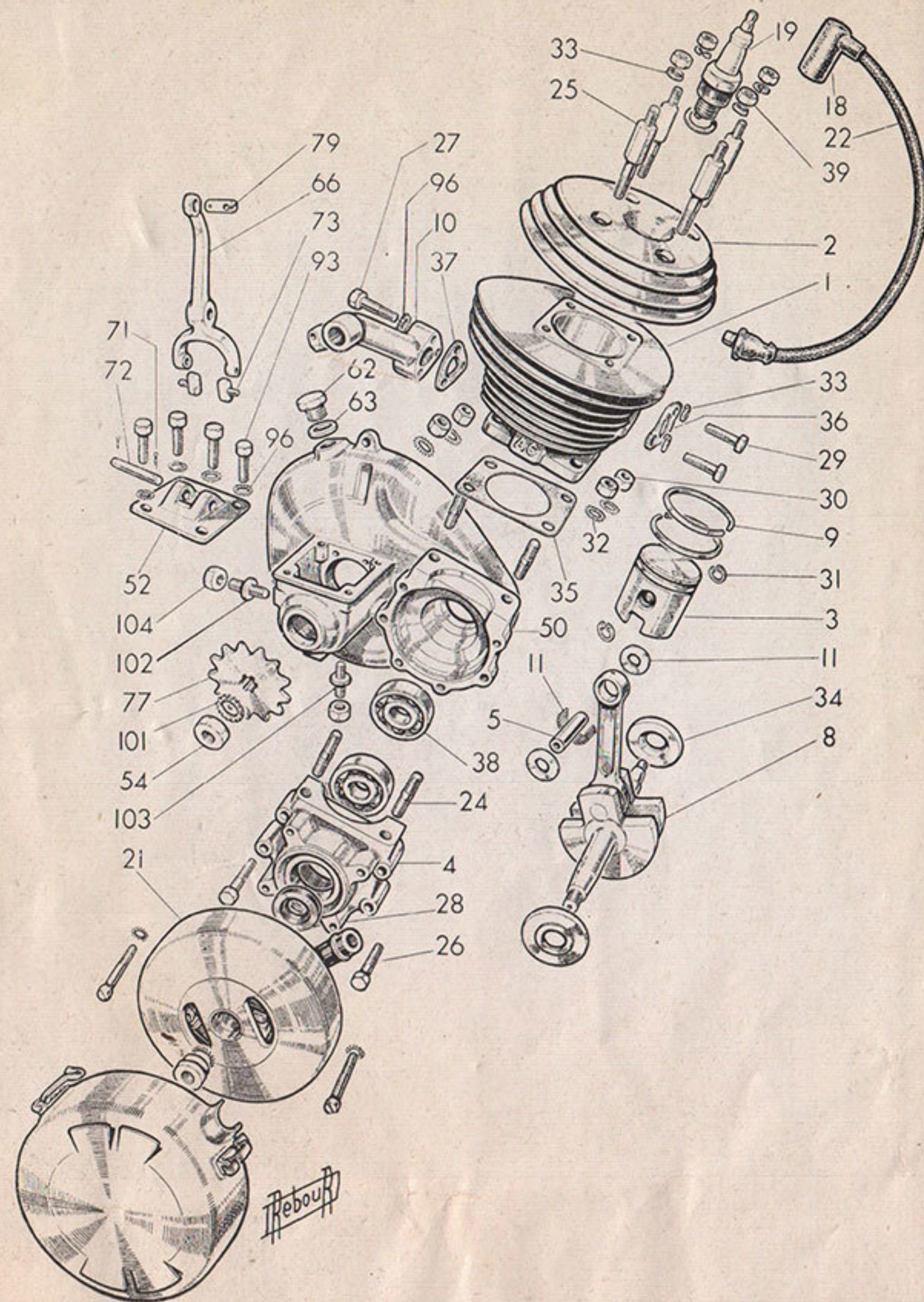
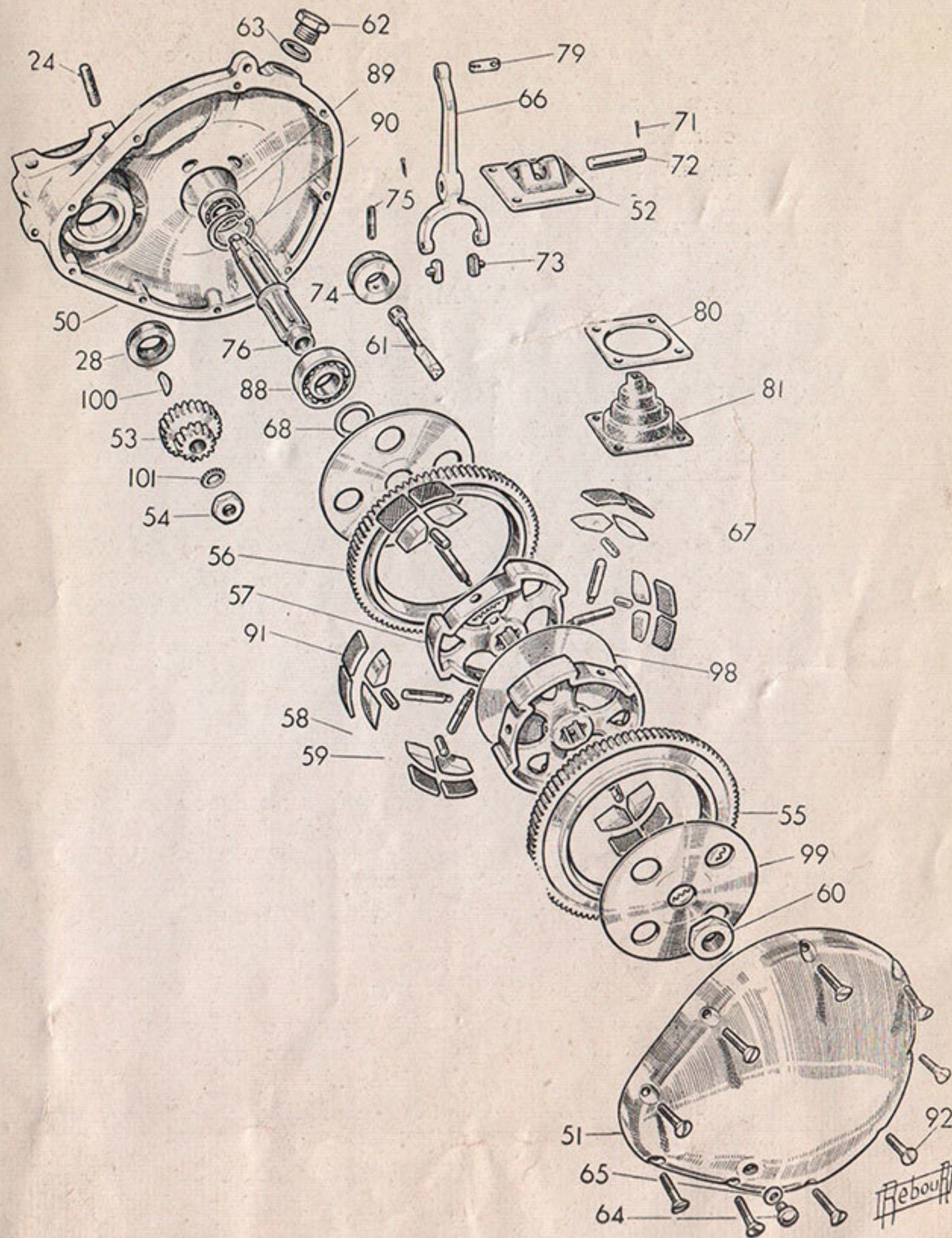
Tirer le levier rep. 66 vers le carter de 4 à 5 mm pour embrayer. Dans cette position, il doit rester accroché, et il suffit d'une légère pression dans l'autre sens pour débrayer.

Dans le cas où ce levier irait trop loin, pour en réduire la course, remplacer les 3 galets rep. 67 par 3 galets au chiffre supérieur.

La gamme de ces galets est de 5,7 - 5,8 - 5,9 - 5,95 - 6,0 - 6,1 - 6,2 - 6,3 - 6,4.

Les galets sont repérés avec le chiffre représentant les dixièmes (par exemple, un galet marqué « 8 » est un galet de 5,8; un galet marqué « 95 » est un galet de 5,95; un galet marqué « 1 » est un galet de 6,1).

5° Remettre la cloison rep. 98.



6° Remettre le moyeu de 1" et terminer le montage de cette vitesse comme pour la précédente, suivant le paragraphe 3, l'épaulement le plus grand de la couronne vers l'extérieur.

7° Remettre le flasque rep. 99.

8° Rebloquer l'ensemble avec l'écrou rep. 60.

9° Remonter le couvercle au Plastex pour assurer l'étanchéité.

10° Faire le niveau d'huile.

### DECALAMINAGE

Il sera bon, dès que le moteur perdra de sa puissance, de vérifier si le moteur n'est pas calaminé. Cette opération doit être faite tous les 3.000 kilomètres environ, avec beaucoup de précautions.

Nous conseillons à nos clients de la confier à l'un de nos agents.

### VOLANT MAGNETIQUE

Le volant magnétique est réglé en nos ateliers: **avance 3,5 avant le PMH**, et ne nécessite aucun entretien spécial, si ce n'est une goutte d'huile FLUXIOR sur le feutre graisseur (éviter un excès d'huile).

Vérifier tous les 3 à 4.000 kilomètres la propreté et le bon écartement des vis platinées (4/10°).

### BOUGIE

La bougie devra être nettoyée de temps à autre avec une brosse métallique. En profiter pour régler l'écartement des électrodes qui doit être de 4/10° de mm. Au remontage, engager soigneusement les premiers filets pour ne pas détériorer le filetage de la culasse. Veiller à ne pas oublier la mise en place du joint.

### CARBURATEUR

Il est recommandé de nettoyer périodiquement le carburateur, car le mélange carburant contient des impuretés qui, malgré les filtres, peuvent obstruer l'orifice du gicleur.

Ne jamais employer d'objet métallique pour déboucher le gicleur, mais le laver à l'essence et le souffler.

Vérifier le bon état des joints, afin d'éliminer toute entrée d'air anormale.