



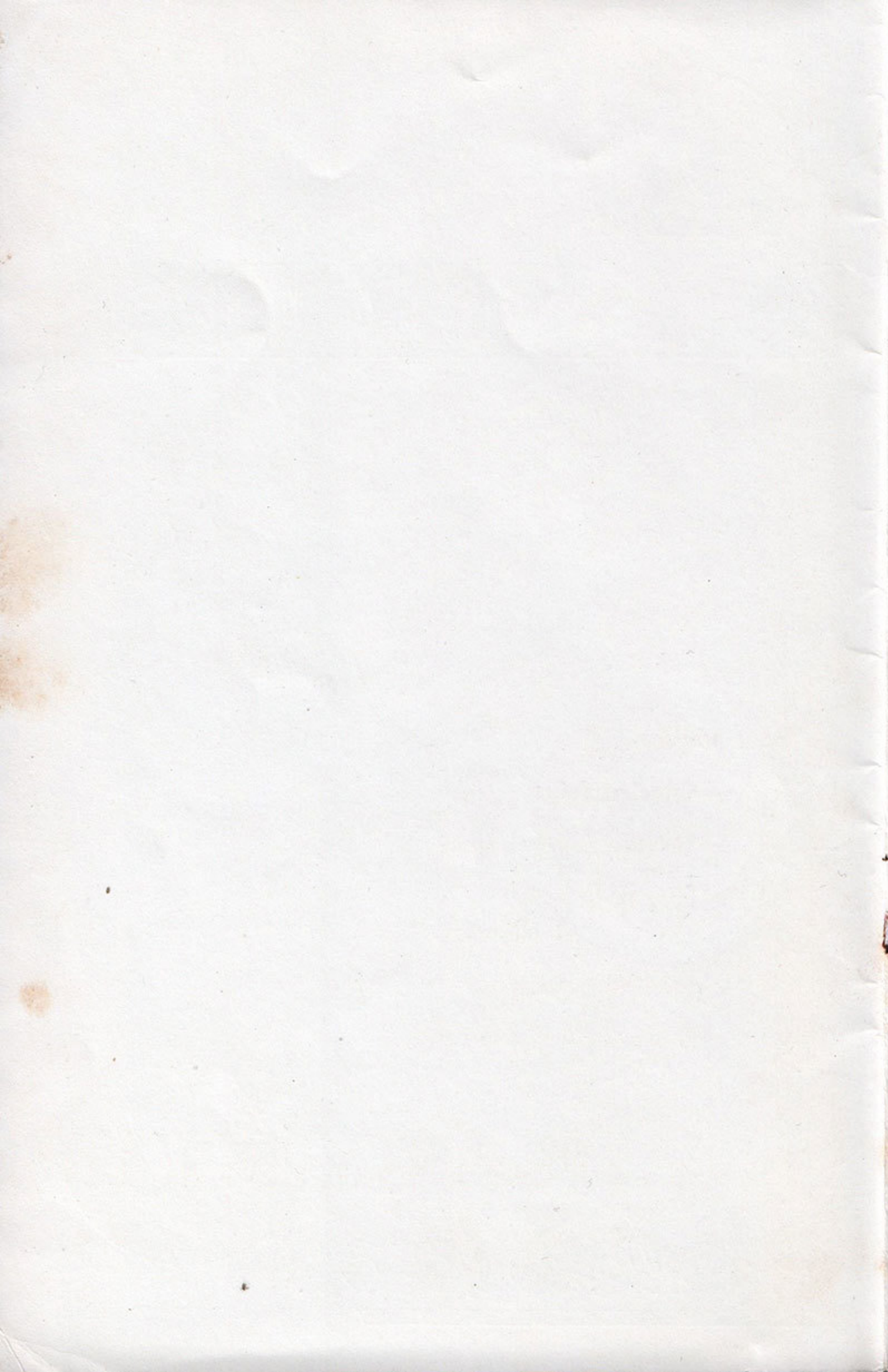
NOTICE D'ENTRETIEN



CYCLOMOTEURS ÉQUIPÉS DU MOTEUR

Motobloc

49
cm³



NOTICE D'UTILISATION
DES CYCLOMOTEURS
ÉQUIPÉS DU MOTEUR
"MOTOBLOC" 49 cm³

S o m m a i r e

Avant propos

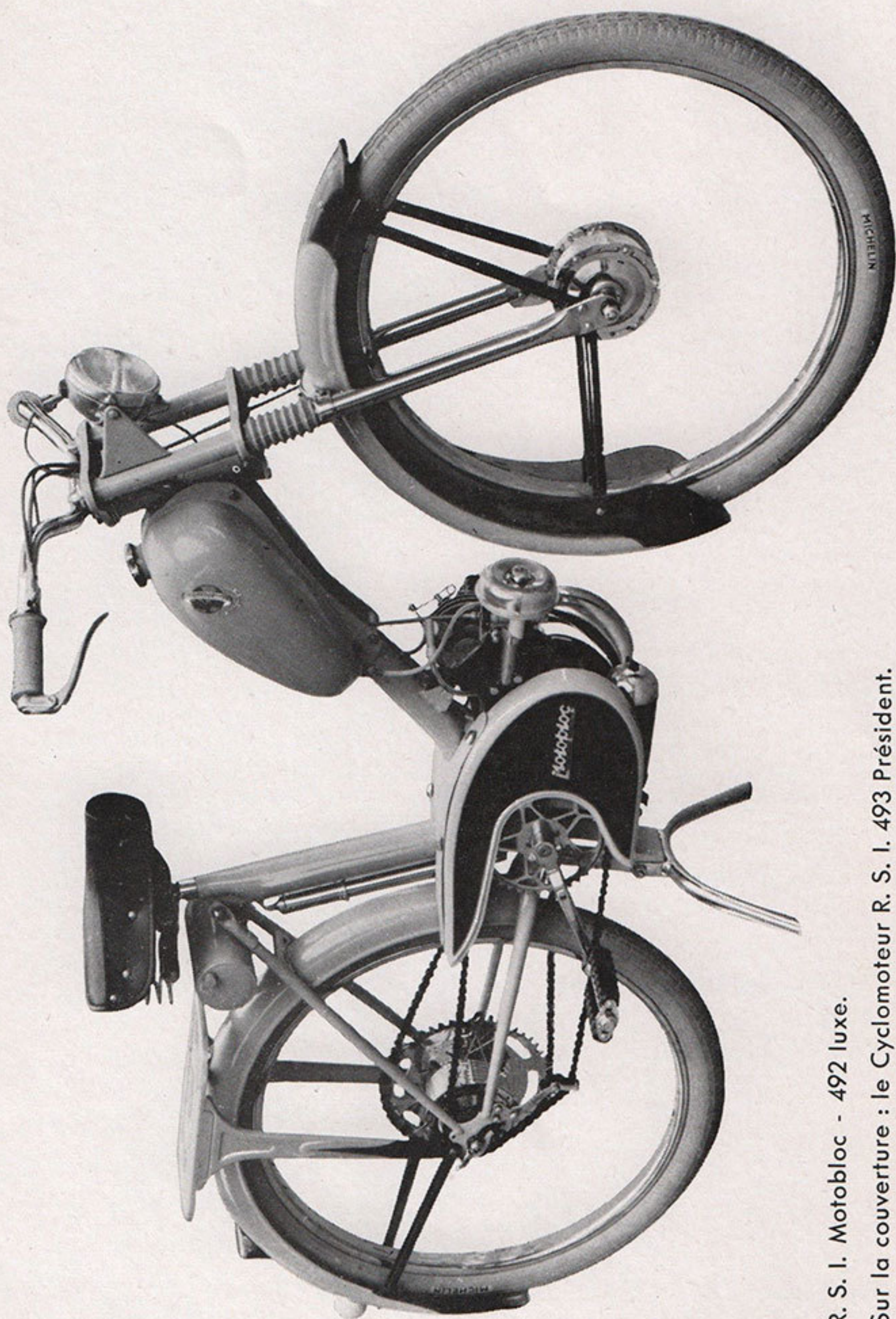
- I. - Caractéristiques**
- II. - Conseils pour le rodage**
- III. - Mise en marche
et utilisation**
- IV. - Entretien courant**
- V. - Etes-vous en panne ?**

R I V A - S P O R T I N D U S T R I E S

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRANCS

Siège Social : 14-16-18, RUE DE MADRID - VICHY (Allier) - Tél. : 54-33

Direction Commerciale : 134, Avenue de Malakoff - PARIS-16° - KLÉ. 61-80



R. S. I. Motobloc - 492 luxe.

Sur la couverture : le Cyclomoteur R. S. I. 493 Président.

AVANT-PROPOS

Vous venez de prendre possession de votre cyclomoteur, et vous pourrez apprécier, chaque jour davantage, les joies et les services que vous rendra votre machine.

Mais, pour que votre cyclomoteur puisse vous donner le maximum de satisfaction, vous devez apporter à votre moteur MOTOBLOC des soins identiques à ceux que vous apporteriez à un moteur d'automobile.

C'est pour vous aider à entretenir votre machine dans de bonnes conditions, et à l'utiliser de façon à en obtenir le rendement maximum, que nous vous remettons la présente notice. Lisez-la attentivement avant de prendre en main votre cyclomoteur : c'est votre intérêt et celui de votre moteur.

Nous avons apporté beaucoup de soin à la rédaction de cette notice, et avons essayé de la rendre aussi claire que possible. Bien entendu, étant donné son faible volume, il nous a fallu laisser de côté un certain nombre de points d'importance secondaire. N'hésitez pas, lorsque vous désirerez un renseignement ou un conseil supplémentaire, à le demander à l'un des 2.000 Agents RIVA-SPORT INDUSTRIES spécialistes du moteur MOTOBLOC.

Le cas échéant, écrivez-nous aux adresses suivantes :

RIVA-SPORT INDUSTRIES
SERVICE "APRÈS-VENTE"
14-16-18, Rue de Madrid
VICHY (Allier)

SOCIÉTÉ DES USINES MOTOBLOC
Service des Renseignements Techniques
Boite Postale 28
BORDEAUX - BASTIDE (Gironde)

Bonne route !

CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR

Moteur MOTOBLOC type « 50 » :

Principe : moteur monocylindrique deux temps, à pré-compression dans le carter et **double transfert**.

Alésage : 38 mm.

Course : 44 mm.

Cylindrée : 49,9 cm³.

Taux de compression : 6,3 à 1.

Régime normal : 4.500 t/m.

Régime maximum : 5.500 t/m.

Puissance effective : 1,8 CV à 4.800 t/m.

Cylindre : en fonte perlitique, avec larges ailettes de refroidissement.

Piston : en alliage léger hypersilicé.

Culasse : en alliage léger, avec larges ailettes de refroidissement.

Segments : deux segments ergotés, en fonte spéciale.

Consommation : 1,6 litre aux 100 kms.

CARBURATEUR

Carburateur GURTNER à starter automatique et réglage de ralenti, type C 12 D.

Diffuseur n° 5.525.

Volet de gaz n° 10.

Gicleur n° 23 avec filtre métallique n° 5.033,

ou n° 24 avec filtre silencieux plastique n° 5.780.

Filtre à air métallique n° 5.033, ou filtre à air silencieux n. 5.780.

VOLANT MAGNETIQUE

Volant magnétique JEUMONT type « VM 15/115 »

ou COPRENA type « VM 15 ».

BOUGIE

Bougie FLOQUET type « 14 D 2 », ou A.C. type « 44 L ».

ECLAIRAGE

Employer toujours les ampoules suivantes :

— avec volant JEUMONT : ampoules AV : 6 v. 1 A.

» AR : 12 v. 0,5 A.

— avec volant COPREMA : ampoules : AV : 6 v. 0,8 A.

» AR : 12 v. 0,1 A.

CONSEILS POUR LE RODAGE

Votre moteur MOTOBLOC, comme tout autre moteur, nécessite, pour donner son plein rendement et parfaire ses qualités de souplesse et de robustesse, une période dite de « rodage », au cours de laquelle les différentes pièces qui le constituent, prennent leur place et leur jeu définitifs.

Nos moteurs sont, avant leur livraison, essayés un à un sur nos bancs d'essais, pendant un certain temps, et ont par conséquent subi un début de rodage ; ce dernier doit néanmoins être poursuivi pendant les 500 à 600 premiers kilomètres d'utilisation.

Nous vous demandons instamment, durant cette période, de suivre scrupuleusement les prescriptions suivantes :

GRAISSAGE

Pendant le rodage, utilisez un mélange contenant une proportion d'huile de 7 à 8 %.

De préférence, préparez vous-même votre mélange, suivant les indications données ci-dessous dans la rubrique « Mise en marche et fonctionnement » ; votre moteur ne s'en portera que mieux.

VITESSE

Pendant le rodage, ne dépassez pas une vitesse raisonnable, de l'ordre de 30 à 35 km/heure. Cette précaution est indispensable pour éviter des arrachements de métal qui seraient très préjudiciables à la durée de votre moteur.

Ne roulez pas non plus, dans la mesure du possible, à une vitesse trop inférieure à 20 km/heure.

COTES

Pendant le rodage, aidez un peu votre moteur, en pédalant, lorsque vous montez une côte assez importante et, de manière générale, dès que votre allure tombe en dessous de 15 à 20 km/heure.

ACCELERATION

Pour accélérer, agissez toujours **doucement** sur la manette des gaz : votre accélération sera aussi rapide, et vous éviterez de fatiguer inutilement votre moteur, en même temps que vous réduirez la consommation d'essence.

MISE EN MARCHÉ ET UTILISATION

VERIFICATIONS

Avant de mettre en marche votre cyclomoteur, vous aurez toujours intérêt à procéder aux vérifications suivantes, qui ne vous prendront que quelques instants, et vous éviteront parfois des pannes ou des pertes de temps sensibles.

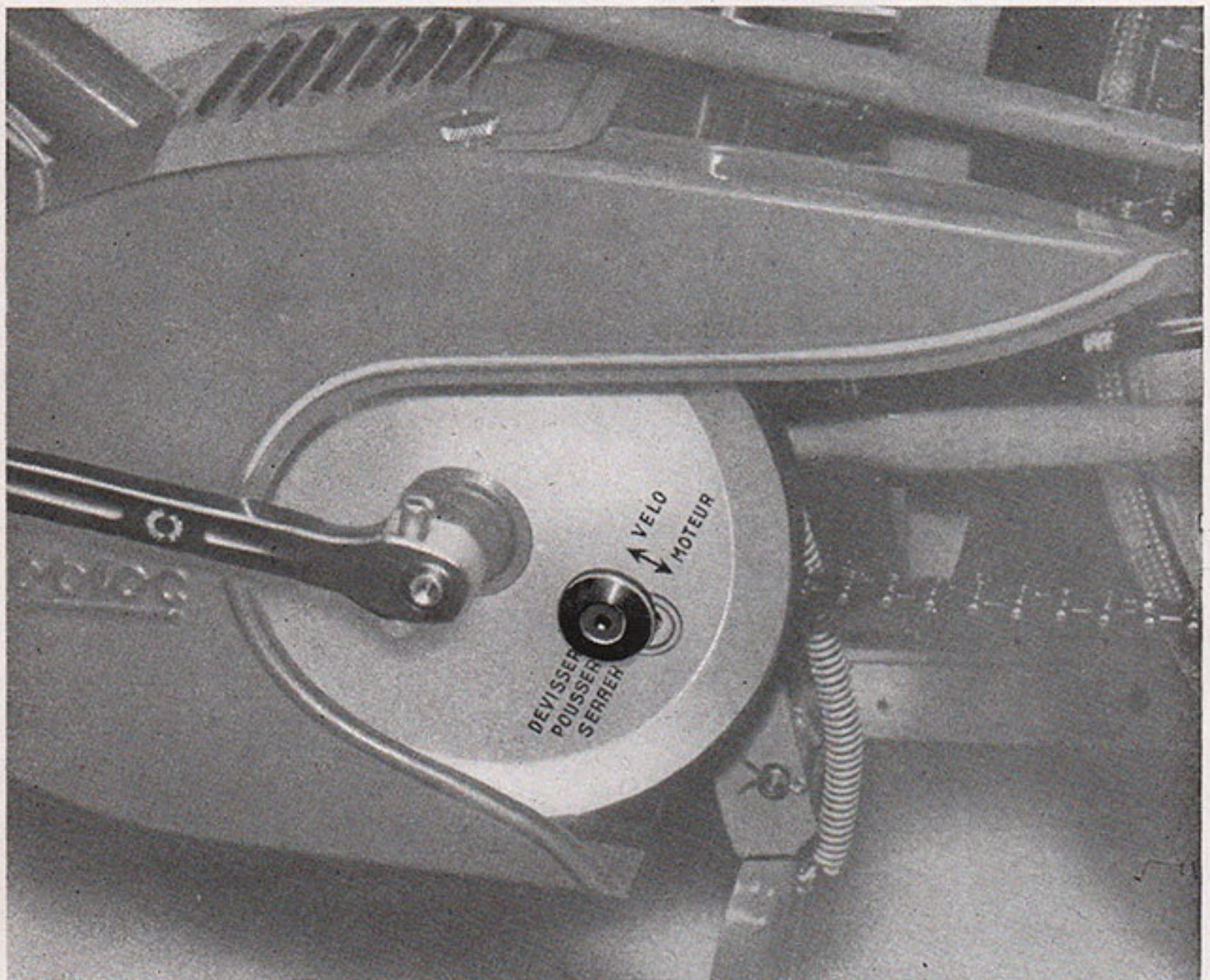
- **Vérifiez que votre réservoir contient suffisamment de mélange** : il est très ennuyeux de rester en panne d'essence à plusieurs kilomètres du plus proche distributeur ; en outre, celui-ci ne possèdera peut-être pas la qualité d'huile que vous utilisez habituellement, et le rendement de votre moteur peut s'en ressentir.
- **Vérifiez que vos pneus sont normalement gonflés** : des pneus insuffisamment gonflés provoquent un freinage sensible de votre cyclomoteur. Il s'ensuit que votre moteur fatigue inutilement, votre vitesse est réduite et la consommation augmente. D'autre part, des pneus insuffisamment gonflés sont beaucoup plus susceptibles de crevaisons.
- **Vérifiez que vos freins ne restent pas partiellement bloqués** : en roulant avec des freins légèrement serrés, vous fatiguez votre moteur, vous perdez de la vitesse et de la puissance en côte, la consommation augmente, et vos freins eux-mêmes perdent une partie de leur efficacité.
- **Vérifiez que les chaînes** de transmission ne frottent pas sur le cadre, ni sur le pneu arrière.
- **Vérifiez que les divers câbles** de commande sont en bon état et jouent librement dans leurs gaines : une rupture de câble en rase campagne est un incident bien ennuyeux !

MISE EN MARCHÉ

Pour mettre en marche votre cyclomoteur, procédez successivement aux opérations suivantes :

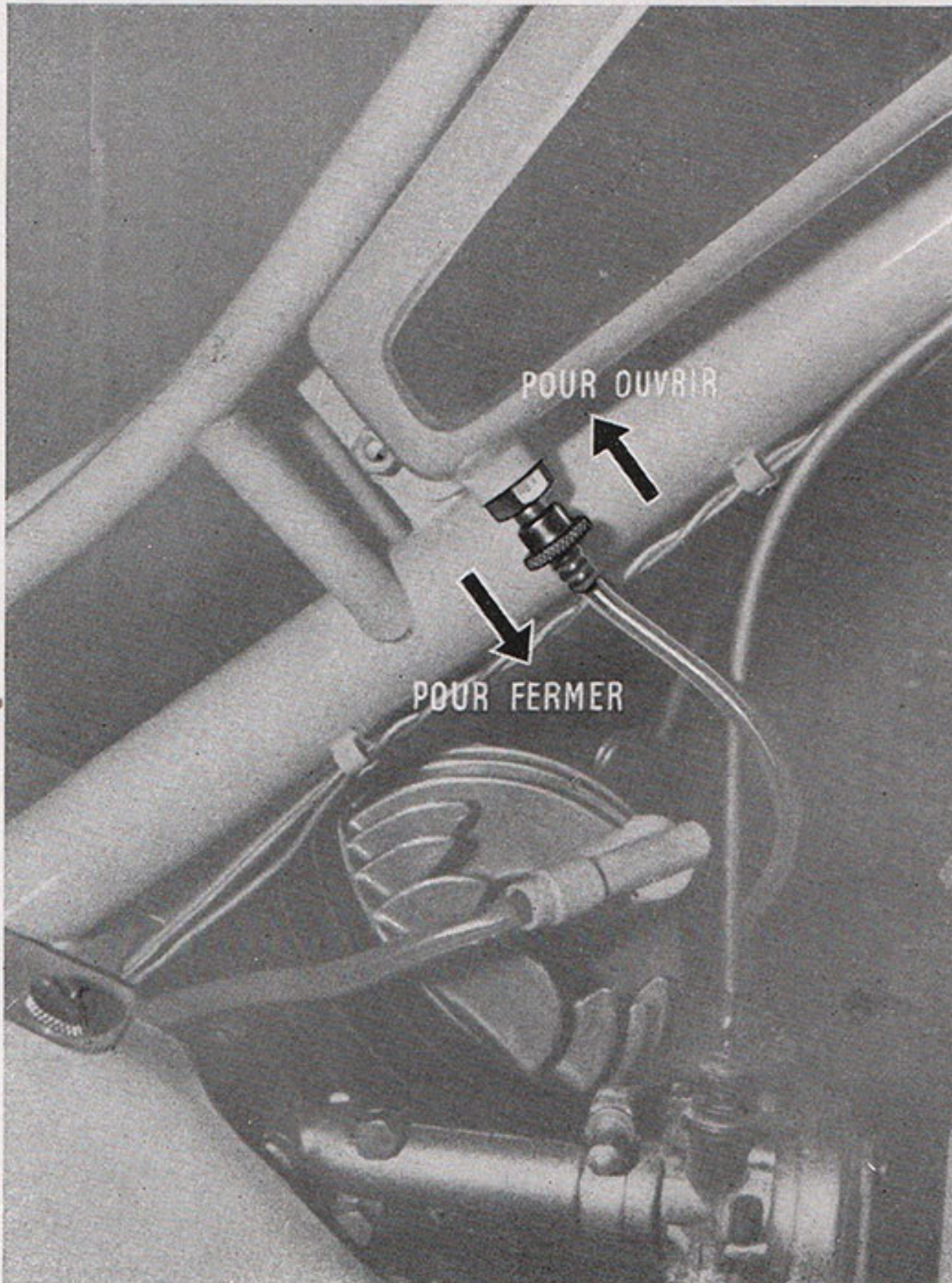
- 1° **Mettez la poulie-relais en position « moteur ».** Pour cela, dévissez à fond le bouton de manœuvre qui se trouve sur la poulie et poussez à fond vers l'extérieur ; au besoin, si vous sentez une résistance, avancez ou reculez très doucement votre machine, de façon à ce que les crans du mécanisme de la poulie se trouvent bien en face l'un de l'autre. Lorsque le bouton est bien poussé à fond, revissez-le complètement. (Fig. 1).

Fig. 1



2° **Ouvrez le robinet d'essence**, situé à la partie inférieure du réservoir, en le poussant à fond **vers le haut** ; il est nécessaire, pour cela, d'exercer un certain effort pour vaincre la résistance du petit ressort intérieur destiné à maintenir le robinet dans l'une ou l'autre des positions « ouvert » et « fermé ». (Fig. 2).

Fig 2



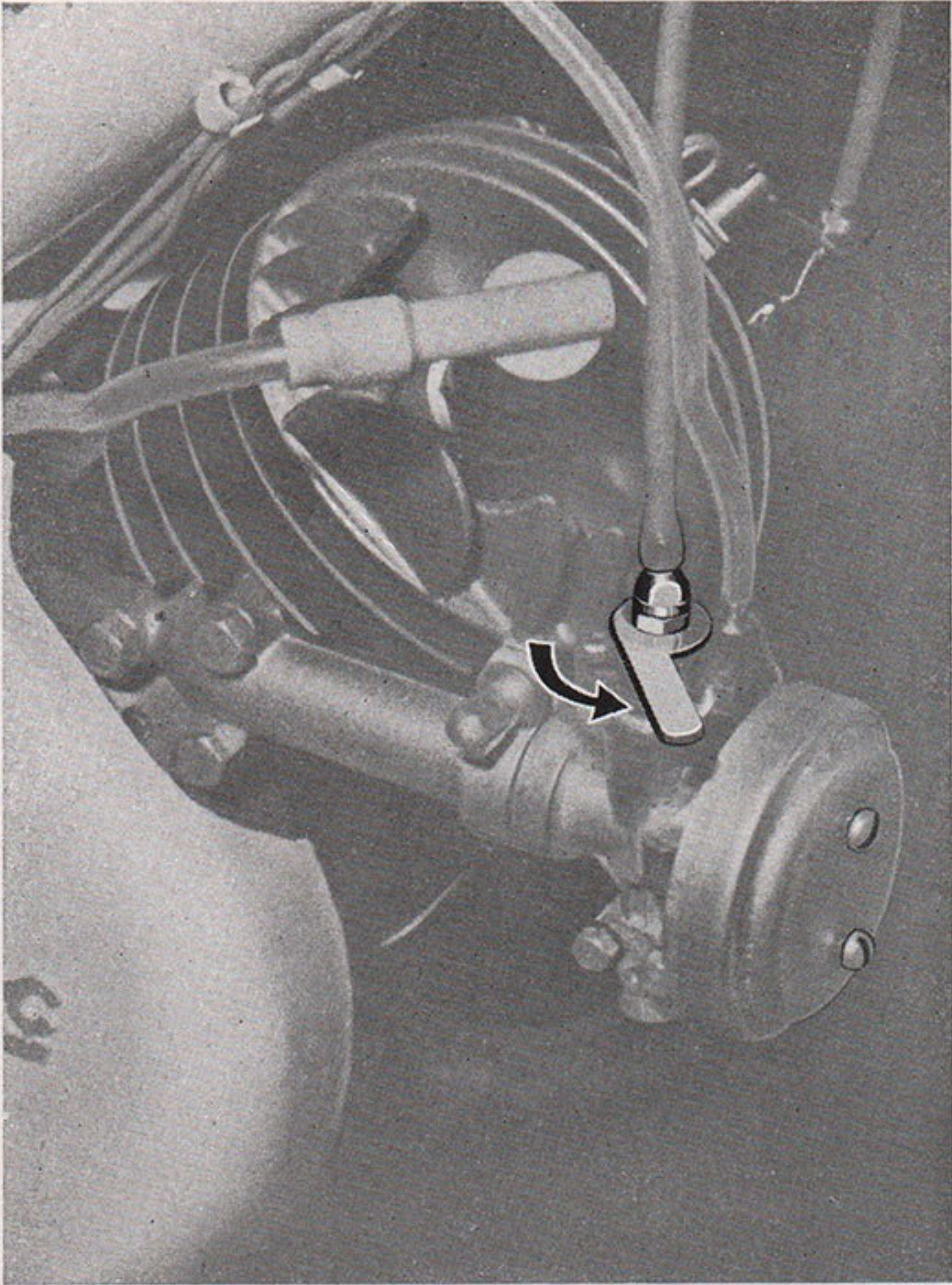


Fig. 3

3° **Mettez le starter en position « départ ».** La commande du starter est constituée par la languette métallique située en tête du corps du carburateur. Pour mettre le starter en position « départ », tournez cette languette à **fond** dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre ; lorsque la languette est tournée à fond, on entend un déclic et la languette doit se trouver bloquée. (Fig. 3).

- 4° Montez sur la machine et commencez à pédaler, tout en appuyant à fond sur la manette de commande du décompresseur ; cette manette se trouve fixée sur la poignée tournante droite. (Fig. 4).

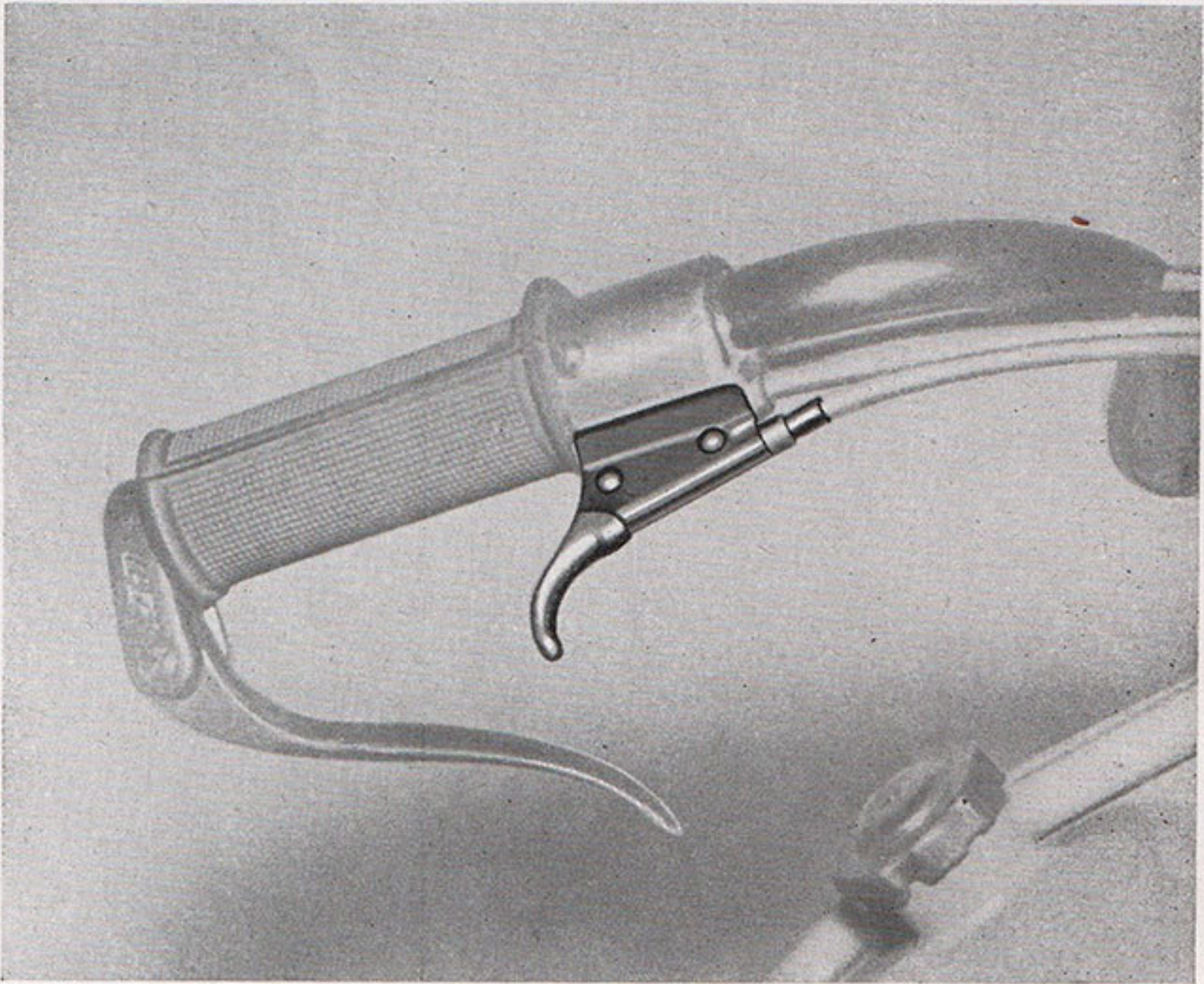


Fig. 4

- 5° Dès que vous avez acquis, en pédalant, une vitesse suffisante pour maintenir votre équilibre, tournez légèrement vers l'intérieur la poignée tournante droite, de façon à ouvrir légèrement les gaz, et lâchez la manette de commande du décompresseur, tout en continuant à pédaler. Vous sentirez alors une certaine résistance à l'avancement, due à l'effort nécessaire pour lancer le moteur ; dès que votre moteur est lancé, vous pouvez cesser de pédaler ; et il vous suffit alors d'ouvrir progressivement les gaz, en tournant progressivement la poignée tournante droite vers l'intérieur, pour que votre machine prenne progressivement la vitesse désirée, sans heurt et sans à-coup, grâce à son embrayage automatique.

6° Après avoir roulé au moteur pendant 100 à 150 m., tournez une fois rapidement et **à fond**, vers l'intérieur, la poignée de commande des gaz, puis ramenez-la à sa position normale ; cette manœuvre est destinée à faire revenir le starter en position de marche normale. Un léger déclic, au moment où la poignée arrive à fond de course, vous indiquera que le starter est bien revenu en position normale ; dans le cas contraire, recommencez la manœuvre. Si, malgré plusieurs manœuvres, le starter ne revient pas en position de marche normale, il y a lieu de faire procéder au réglage de la tension du câble de commande des gaz. (Fig. 5).

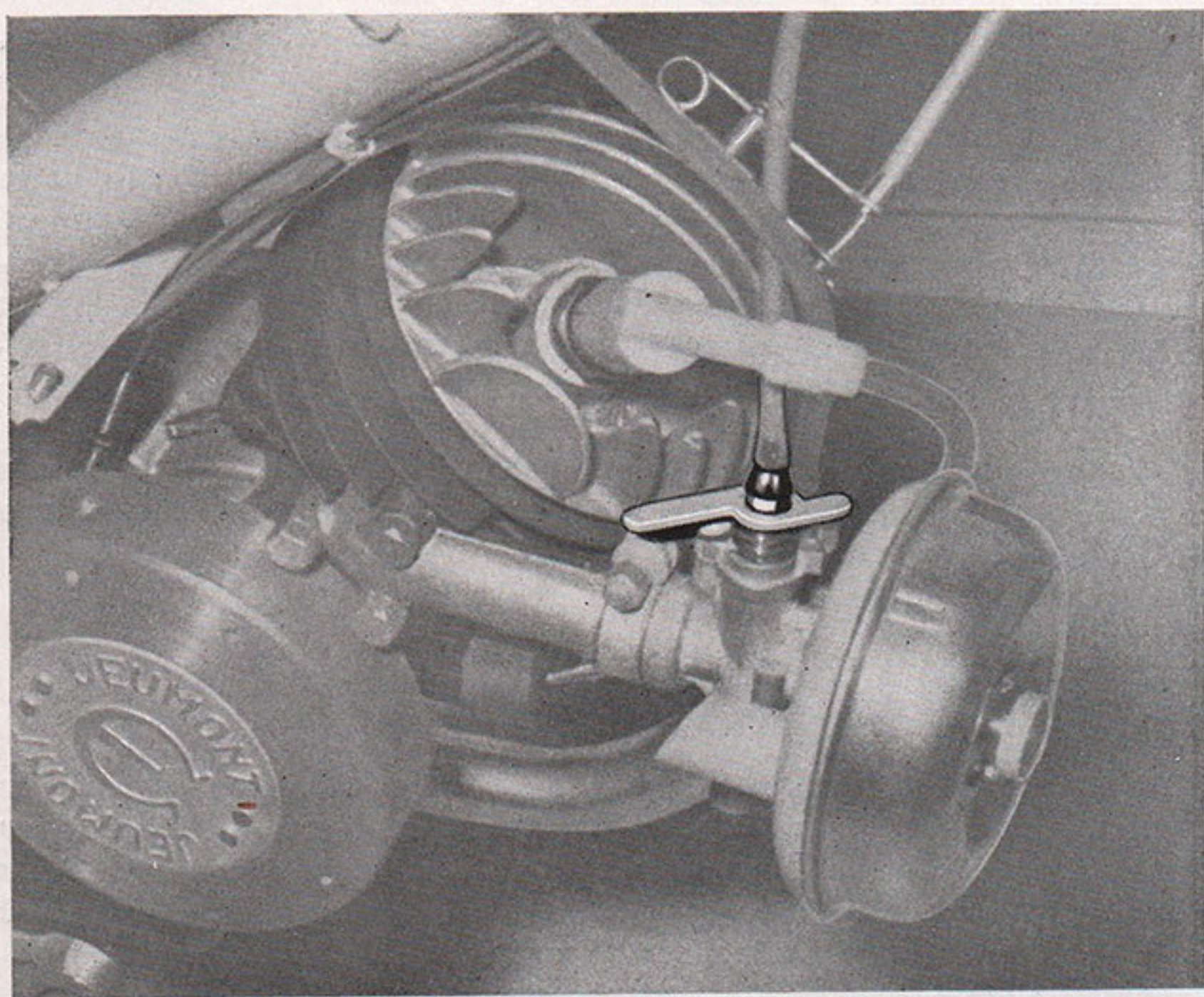


Fig. 5

7° Pour régler votre vitesse, agissez **doucement** sur la poignée tournante de commande des gaz : en la tournant vers l'intérieur, vous ouvrez davantage les gaz, et votre moteur accélère ; en la tournant vers l'extérieur, vous fermez les gaz, et votre moteur ralentit.

- 8° Pour ralentir, fermez les gaz (en tournant la poignée de commande à fond vers l'extérieur) et freinez.
- 9° Pour vous arrêter, fermez les gaz et freinez. Grâce à l'embrayage automatique MOTOBLOC dont est équipé votre cyclomoteur, votre moteur continuera de tourner au ralenti. Pour repartir, il vous suffit d'ouvrir les gaz progressivement, sans même donner un seul coup de pédale. Si par hasard votre moteur s'arrête lorsque la machine est à l'arrêt et que la poignée de commande des gaz est tournée à fond vers l'extérieur, il y a lieu de faire procéder, par votre mécanicien, au réglage du ralenti.
- 10° Pour arrêter le moteur, fermez les gaz en tournant à fond vers l'extérieur la poignée de commande, et appuyez sur la manette de commande du décompresseur.
Dès l'arrêt du moteur, **n'oubliez pas** de fermer le robinet d'essence, en tirant vers le bas.
- 11° Lorsque vous gravissez une côte assez forte, il est possible que votre cyclomoteur perde progressivement sa vitesse ; dans ce cas, votre embrayage automatique MOTOBLOC se met à « glisser », ce qui permet à votre moteur de garder un régime suffisant et, par conséquent, de fournir sa puissance normale ; dans ces conditions, il vous suffit d'aider très légèrement votre moteur pour monter, sans fatigue et à la **vitesse qui vous convient**, n'importe quelle côte.

NOTA. — Lorsque vous voulez repartir, votre moteur étant encore chaud, il est inutile d'utiliser le starter. Il en est de même lorsque la température extérieure est assez élevée, surtout en été.

PREPARATION DU MELANGE CARBURANT

N'oubliez pas que votre moteur MOTOBLOC est un moteur 2 temps, dont le graissage, absolument automatique, est assuré par l'huile contenue dans le mélange carburant. L'importance de ce dernier est donc primordiale et de sa qualité et de sa régularité dépendent en grande partie les performances de votre moteur et sa durée de fonctionnement normal.

Nous vous conseillons, en conséquence, de préparer vous-même votre mélange carburant, autant que cela vous sera possible, en suivant les indications ci-dessous :

— Dans un récipient très propre, **et sans trace d'humidité**, mettez de l'essence et de l'huile dans les proportions suivantes :

Essence	95 %	} Soit 1/4 de litre d'huile pour 5 litres d'essence.
Huile	5%	

Agitez ensuite quelques instants le récipient, de façon à ce que l'huile puisse se dissoudre dans l'essence et former avec elle un mélange homogène.

Votre mélange carburant étant préparé, nous vous recommandons de le verser dans votre réservoir au moyen d'un entonnoir propre, au fond duquel vous aurez disposé un peu de coton hydrophile, destiné à servir de filtre. Cette petite précaution vous évitera souvent des pannes dues au bouchage du gicleur par les petites impuretés contenues dans l'essence et l'huile.

En période de rodage, c'est-à-dire pendant les 500 ou 600 premiers kilomètres d'utilisation, utilisez un mélange comprenant :

— Essence	92 à 93 %	} Soit un bon 1/3 de litre d'huile pour 5 litres d'essence.
— Huile	7 à 8 %	

Pendant les 300 kms suivants, réduisez progressivement la proportion d'huile dans le mélange, pour l'amener à la proportion normale de 5 %.

— **Essence.** — Nous vous conseillons d'utiliser, pour la préparation du mélange carburant, de l'essence normale ; en effet, étant donné les caractéristiques et les réglages de votre moteur MOTOBLOC, l'emploi de supercarburant ne permet aucune augmentation de rendement, et s'avère par suite absolument inutile.

— **Huile.** — Nous vous recommandons formellement d'utiliser l'huile « SHELL 2 T Motor Oil » pour la préparation du mélange carburant ou, en cas d'impossibilité, une huile moteur de grande marque du type SAE 30/40.

Si vous êtes contraint d'utiliser, notamment au cours d'un voyage, un mélange tout préparé du commerce, nous vous recommandons expressément d'exiger de votre fournisseur un mélange contenant 5 % d'une huile de type SAE 30/40, ou, à la rigueur, 7 % d'une huile de type SAE 20.

En aucun cas, vous ne devez utiliser un mélange préparé avec une huile du type SAE 10, un tel mélange ne pouvant pas graisser suffisamment votre moteur MOTOBLOC, ce qui provoquerait des accidents et des ennuis mécaniques dont nous déclinons, à l'avance, toute responsabilité.

N'oubliez jamais qu'un mélange carburant de qualité médiocre peut abîmer votre moteur, **de façon définitive**, après quelques dizaines de kilomètres. Au contraire, en préparant vous-même votre mélange suivant les indications ci-dessus, vous obtiendrez de votre moteur MOTOBLOC son rendement maximum, et vous allongerez sa durée de plusieurs milliers de kilomètres.

ENTRETIEN COURANT

Avant d'aborder ce chapitre, réservé à l'entretien normal que vous devez apporter à votre cyclomoteur, nous tenons à attirer votre attention sur deux points très importants :

— N'oubliez pas qu'une machine régulièrement entretenue et normalement utilisée tombe rarement en panne, tandis qu'une machine mal ou irrégulièrement entretenue, est toujours sujette à des pannes fréquentes... et souvent désagréables.

Fig. 6

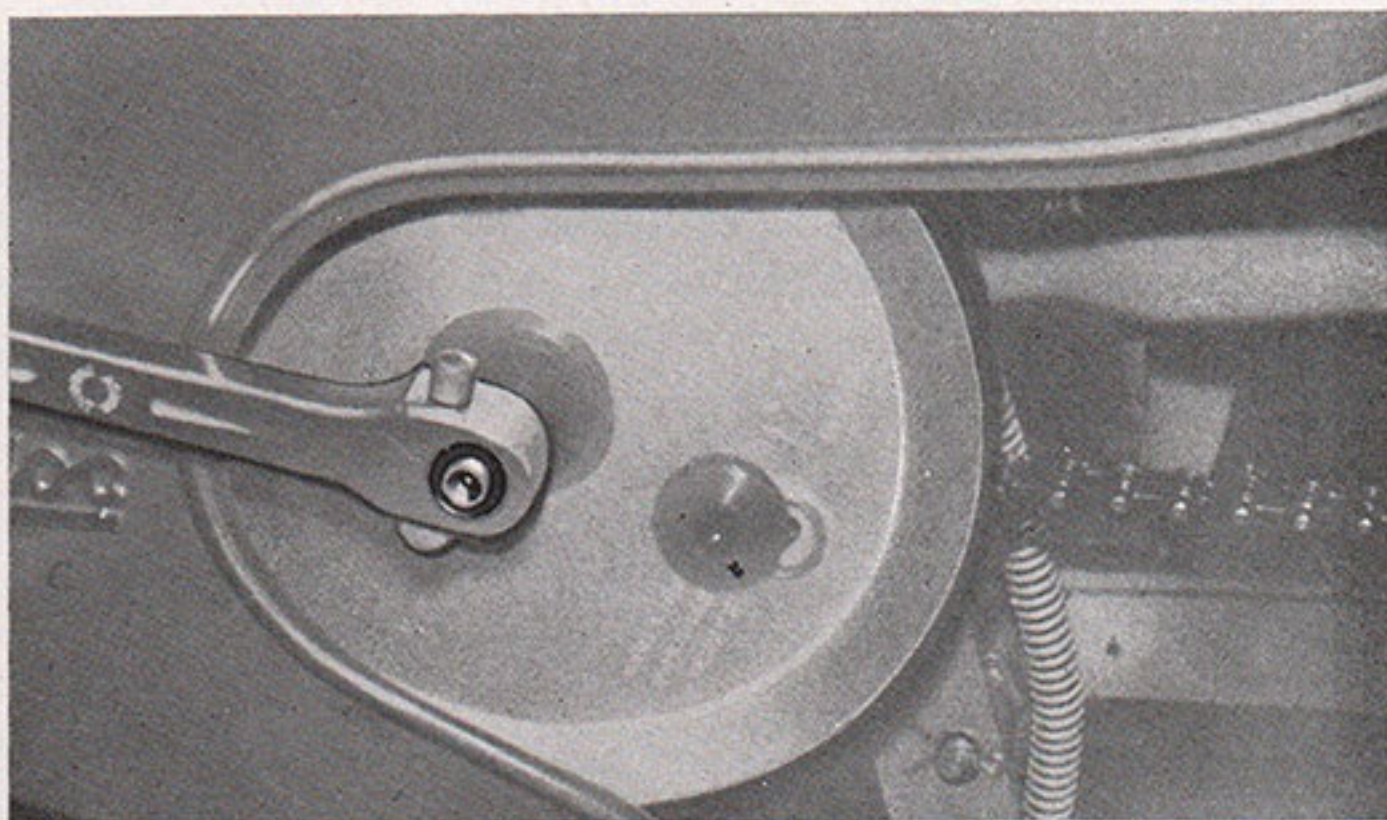
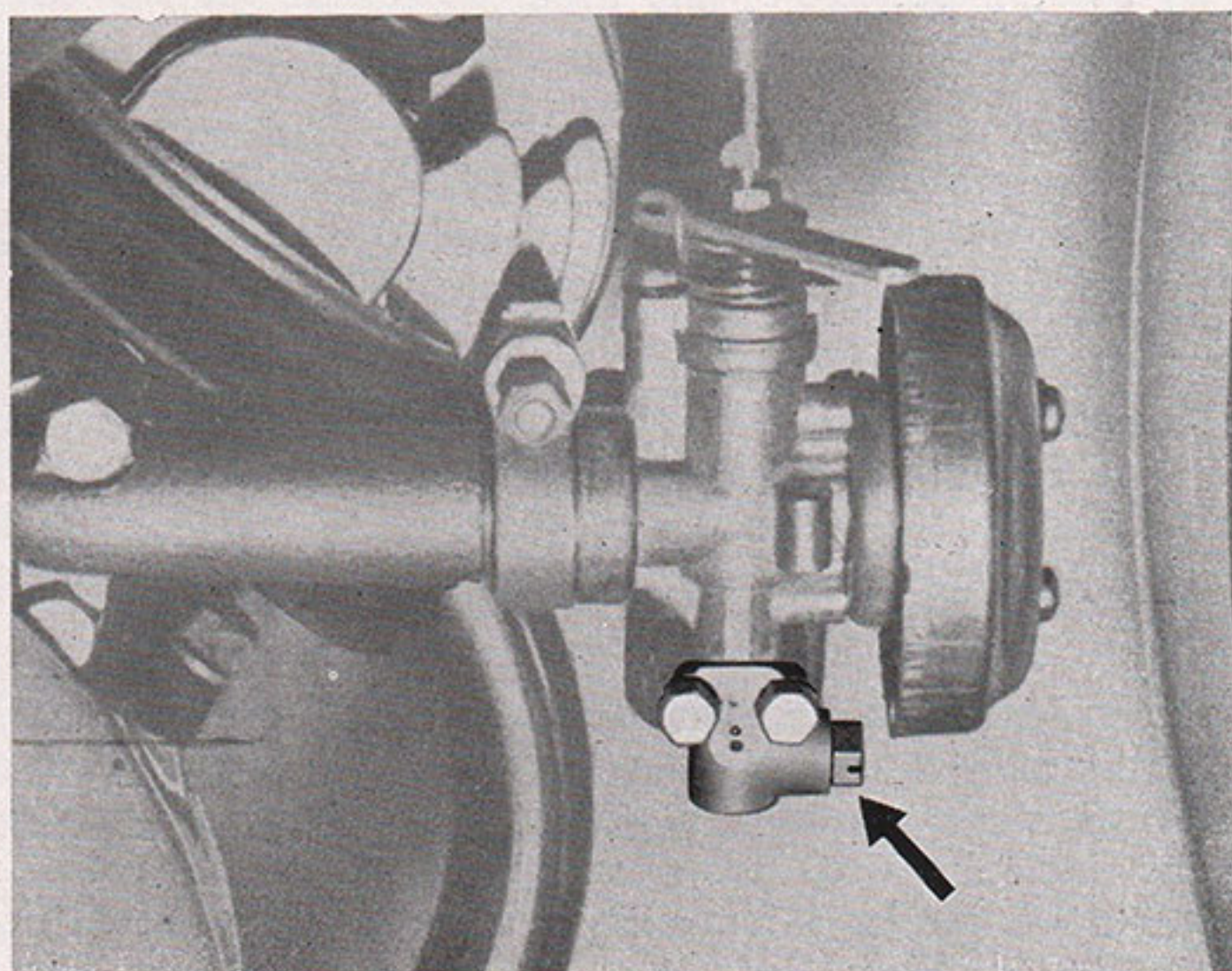


Fig. 7



- Ne cherchez pas à dépasser les limites de l'entretien courant en « bricolant » votre machine vous-même ; vous avez peu de chances d'obtenir un bon résultat. Vous avez beaucoup de chances, au contraire, d'abimer définitivement un ou plusieurs organes, ce qui entraînera des frais de réparation élevés. Dès que vous vous trouvez en face d'un incident qui dépasse le cadre de l'entretien courant, n'hésitez pas à confier votre cyclomoteur à un agent R.S.I. spécialiste du moteur MOTOBLOC. Votre machine sera remise en état aux moindres frais et dans les meilleures conditions.

GRAISSAGE

Votre moteur MOTOBLOC est graissé automatiquement par l'huile contenue dans le mélange carburant ; il suffit donc de suivre scrupuleusement les indications données, au paragraphe 3 ci-dessus, au sujet de la préparation du mélange carburant.

Tous les 1.500 kms environ, graissez l'axe de pédalier de votre cyclomoteur à l'aide d'une pompe spéciale LUB, ou faites-la graisser par votre mécanicien. Nous vous conseillons d'utiliser pour cela la graisse SHELL RETINAX A (fig. 6).

Tous les mois, procédez à un graissage général :

- pour les moyeux des roues, utilisez uniquement la graisse SHELL RETINAX A ;
- pour les autres accessoires (chaînes, câbles, et poignées de commande, etc.), utilisez uniquement l'huile de vaseline SHELL.

Faites attention, lors du graissage, à ne jamais laisser tomber d'huile ou de graisse à l'intérieur des tambours de freins : vos freins perdraient immédiatement leur efficacité, et vous risqueriez un accident.

BOUGIE

La bougie doit être nettoyée de temps à autre à l'aide d'une brosse métallique. Profitez-en pour vérifier l'écartement des électrodes, qui doit être maintenu à 0,4 mm pour obtenir une étincelle correcte.

Pour démonter et remonter la bougie, utilisez une clé spéciale ; en utilisant une clé quelconque, vous risqueriez de détériorer définitivement la bougie. Au remontage, engagez soigneusement les premiers filets, afin de ne pas détériorer le filetage de la culasse.

CARBURATEUR

Si vous utilisez régulièrement un mélange carburant soigneusement préparé, votre carburateur s'encrassera rarement.

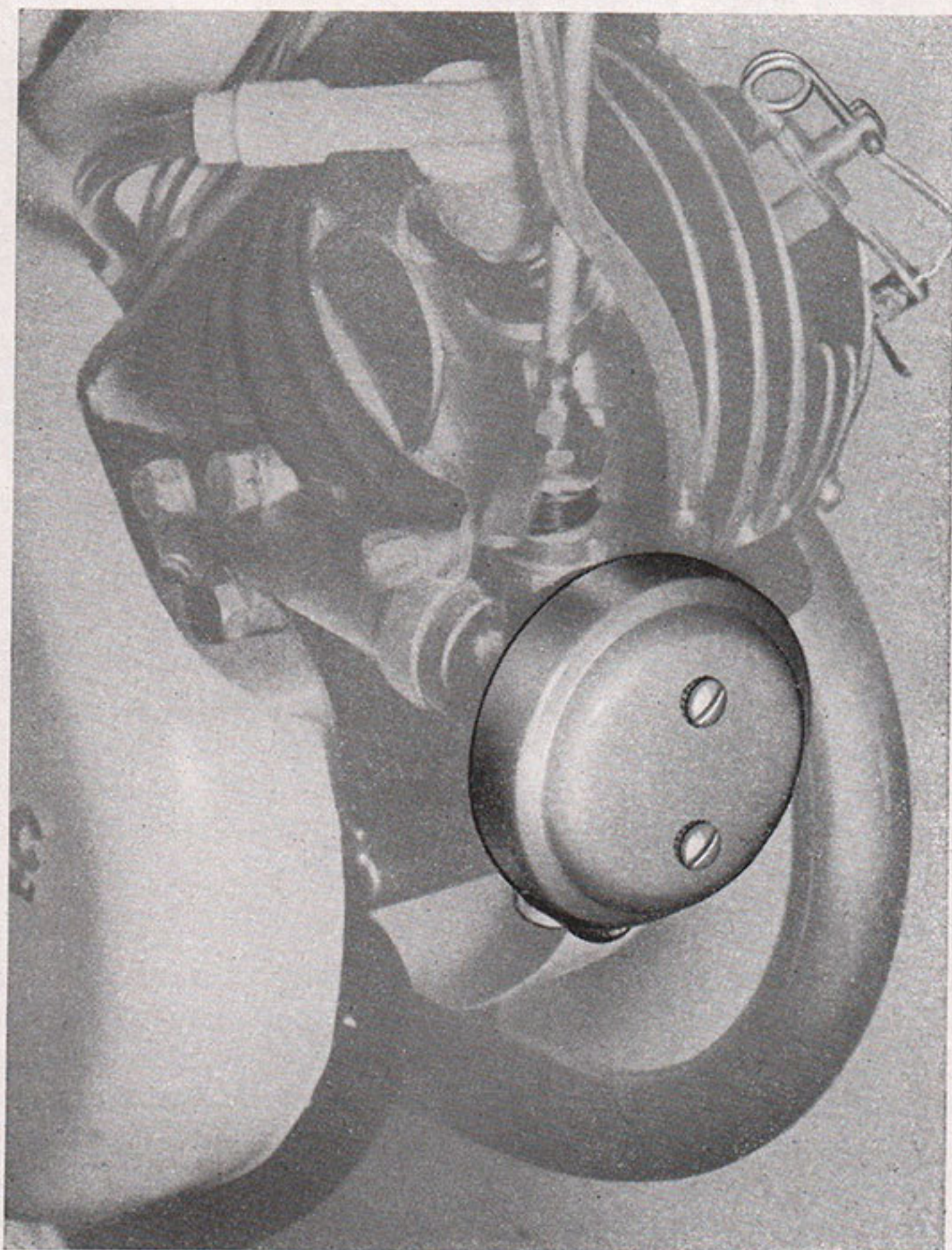
Cependant, il peut arriver, étant donné le faible diamètre du gicleur, que celui-ci se bouche. Dans ce cas il faut le nettoyer en procédant de la façon suivante :

Débloquez le gicleur au moyen d'une clé plate, ou d'un tournevis, puis dévissez-le entièrement à la main. (Fig. 7.)

Lavez le gicleur à l'essence, puis soufflez dedans pour le déboucher. Remontez-le à la main, de façon à engager soigneusement les filets et rebloquez-le en utilisant la clé plate ou le tournevis.

Nettoyez de temps à autre, tous les mois en principe, le filtre à air du carburateur. Pour cela démontez ce filtre à air, lavez-le soigneusement à l'essence et remontez-le. Il existe deux types de filtre à air :

Fig 8



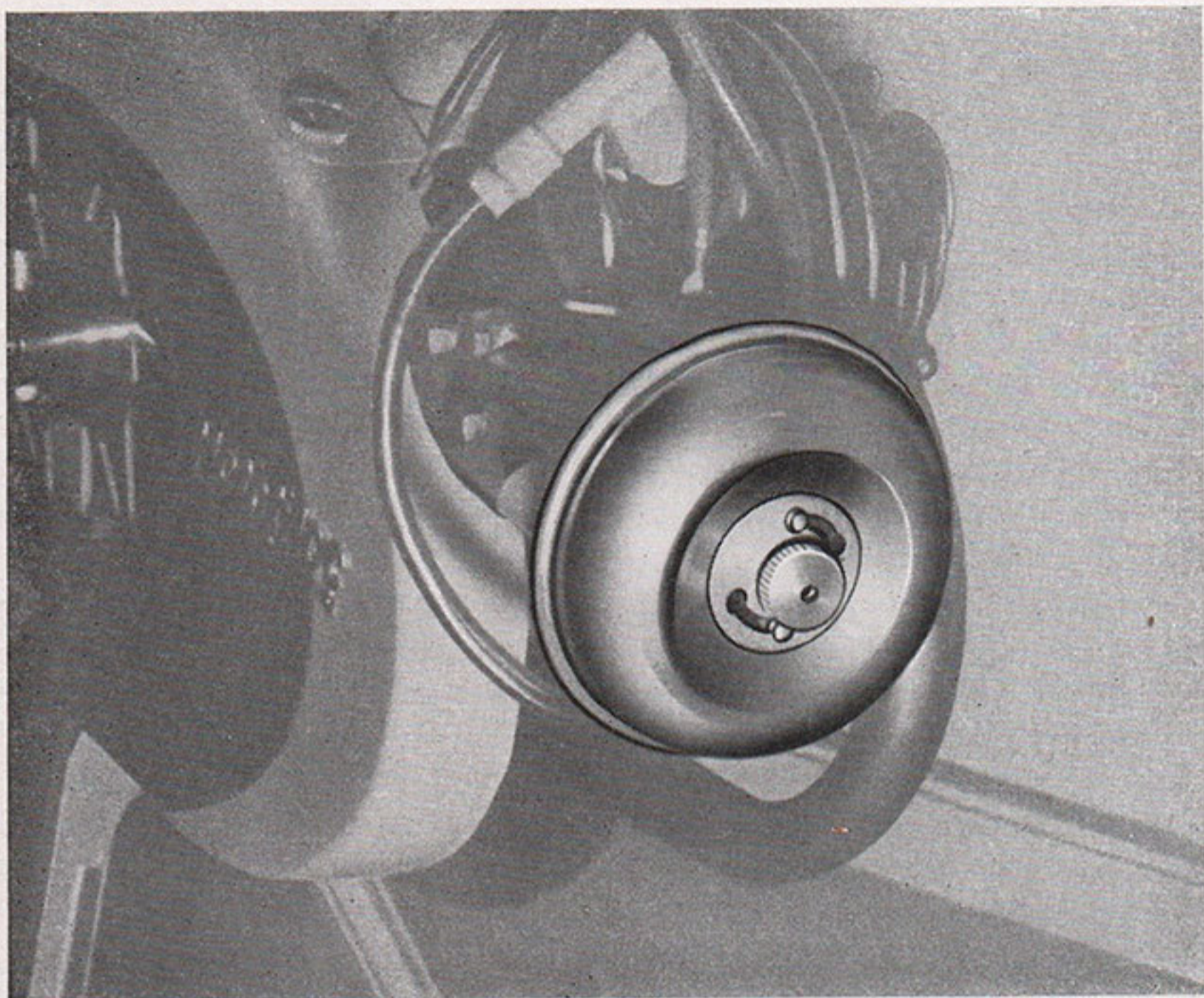


Fig. 9

- le premier, entièrement métallique, se démonte en dévissant à fond les deux vis de fixation. Au remontage, n'oubliez pas de replacer entre la tête des vis et le filtre les deux petites rondelles éventail, qui sont indispensables pour que le filtre ne risque pas de se détacher en cours de route. (Fig. 8.)
- le second type de filtre à air, en matière plastique et en métal, est maintenu en place par un bouton de verrouillage. Pour démonter ce filtre, appuyez à fond sur le bouton central et, tout en appuyant, tournez le bouton à fond dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre. A ce moment, le bouton est poussé par un ressort intérieur et s'enlève facilement. Enlevez ensuite le ressort, puis le filtre à air lui-même. Lors du remontage, n'oubliez pas de mettre en place le ressort, qui permet le blocage du bouton de verrouillage. (Fig. 9.)

COURROIE DE TRANSMISSION

La courroie trapézoïdale de transmission doit être maintenue à une tension correcte, mais non excessive, pour obtenir le meilleur rendement de votre cyclomoteur. Faites vérifier cette tension par votre mécanicien après les 200 à 300 premiers kilomètres, puis tous les 2 à 3.000 kilomètres.

DECALAMINAGE

Lors de la marche du moteur, comme sur tous les moteurs à deux temps, une faible partie de l'huile contenue dans le mélange carburant n'a pas le temps de se déposer sur les parois internes du moteur, et se trouve brûlée lors de la combustion. Il s'ensuit la formation, lente d'ailleurs, d'un dépôt noirâtre et dur, appelé calamine.

Lorsque ce dépôt de calamine devient important, il finit par gêner sérieusement le bon fonctionnement du moteur, et provoquer parallèlement un accroissement de la consommation. Il y a lieu, à ce moment, de procéder au décalaminage, opération au cours de laquelle le moteur est partiellement démonté afin de pouvoir enlever soigneusement toute la calamine qui s'est déposée.

Cette opération nécessite un outillage convenable et exige un certain nombre de précautions pour ne pas détériorer certaines pièces. Aussi nous vous conseillons de ne pas vous y hasarder vous-même, mais de confier votre machine à un agent R.S.I. spécialiste du moteur MOTOBLOC.

Le premier décalaminage devra être effectué après 1.500 à 2.000 kms de fonctionnement ; les suivants seront effectués tous les 3 à 4.000 kms.

Tous les 6 à 7.000 kms, faites procéder au décalaminage du tuyau et du silencieux d'échappement.

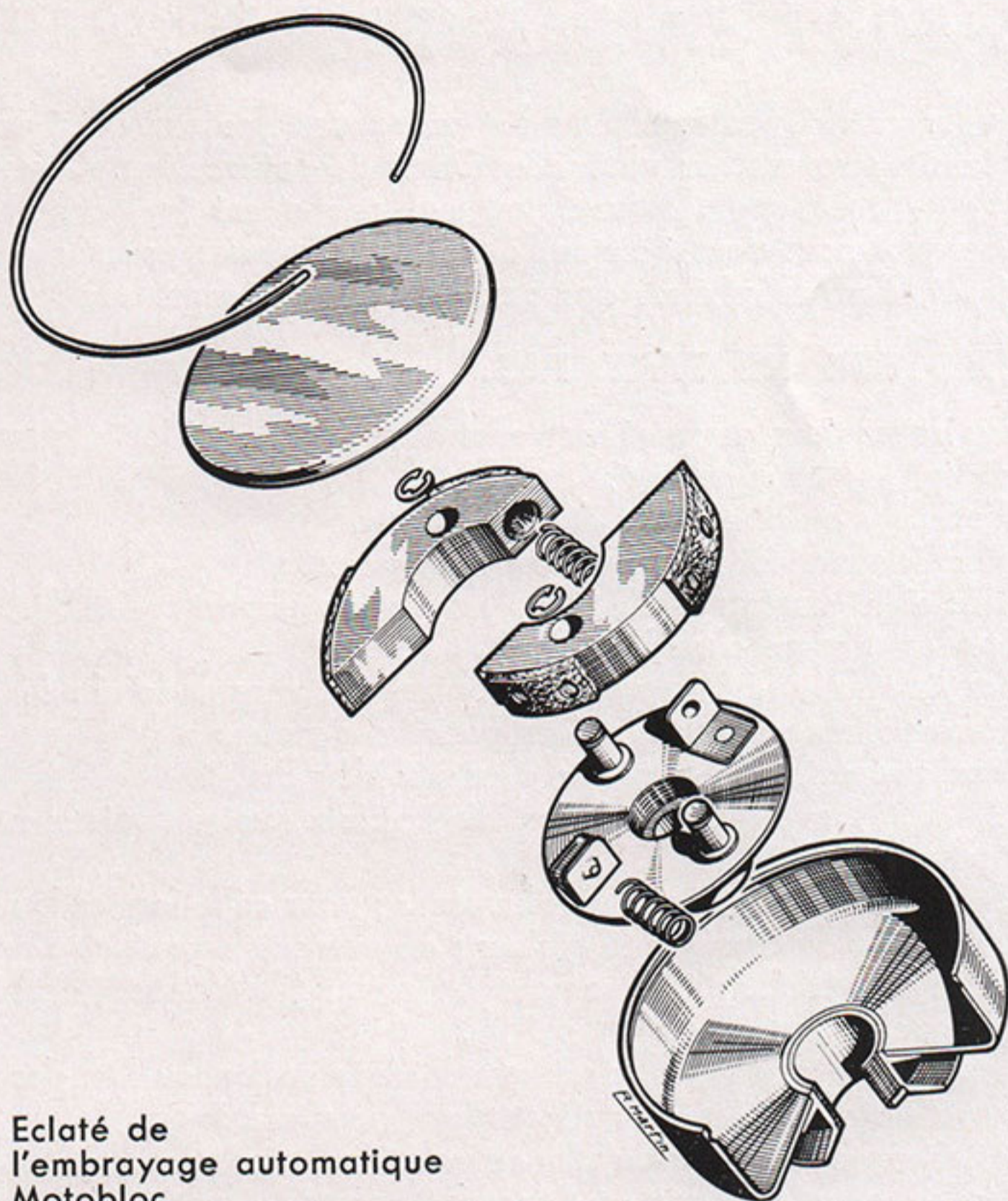
VOLANT MAGNETIQUE

Le volant magnétique qui équipe votre moteur MOTOBLOC a été soigneusement réglé en nos ateliers, et essayé au banc en même temps que le moteur lui-même. Il ne nécessite de votre part aucun entretien.

Si, par hasard, le volant magnétique se dérègle et ne permet plus à la bougie de donner une étincelle correcte, confiez votre machine à un agent spécialiste ; en raison même de sa simplicité, un volant magnétique exige un réglage minutieux, beaucoup plus délicat que le réglage d'un distributeur d'automobile.

EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

L'embrayage automatique MOTOBLOC ne nécessite aucun entretien, si ce n'est un nettoyage interne, qui doit être fait tous les 2.000 kms environ. Veillez soigneusement à ne pas y laisser pénétrer d'huile lors du graissage général de votre cyclomoteur. Nous vous conseillons, pour ce nettoyage, de vous adresser à un Agent R.S.I. spécialiste du moteur MOTOBLOC.



Eclaté de
l'embrayage automatique
Motobloc

NETTOYAGE GENERAL

Nous vous conseillons de toujours tenir propre votre machine ; de cette façon, elle durera plus longtemps et vous ne risquerez pas de tacher vos vêtements. Nettoyez les parties émaillées avec un chiffon humide, puis essuyez-les avec un chiffon sec. Nettoyez les autres parties avec un chiffon légèrement gras.

De temps à autre, il vous est possible, après nettoyage, de passer sur les parties émaillées un produit destiné au lustrage de carrosseries automobiles ; de cette façon vous redonnerez l'éclat du neuf à votre machine.

Nous vous conseillons aussi de profiter de ce nettoyage périodique pour vérifier le bon serrage de tous les boulons de votre cyclomoteur ; ceci ne vous prendra que quelques instants et pourra vous éviter des incidents ennuyeux.

ÊTES-VOUS EN PANNE ?

Si vous entretenez régulièrement votre cyclomoteur et si vous en prenez soin, votre moteur vous donnera toute satisfaction. Cependant, comme pour tout engin mécanique, une panne est toujours possible. C'est pourquoi nous vous donnons ci-dessous quelques conseils qui vous permettront, dans la plupart des cas, de vous dépanner vous-même.

1° LE MOTEUR NE PART PAS.

Si votre moteur ne part pas normalement, procédez d'abord aux vérifications rapides suivantes :

- vérifiez s'il y a du mélange dans le réservoir ;
- vérifiez si le robinet d'essence est bien ouvert ;
- vérifiez si le starter est bien en position « départ », sauf si votre moteur est encore chaud ;
- le cas échéant, vérifiez que le bouton de commande de la poulie de transmission est bien placé en position « moteur » ;
- vérifiez que le fil de bougie ne s'est pas détaché.

1. Si, après avoir effectué ces vérifications, votre moteur ne part pas :

- vérifiez si l'essence arrive au carburateur ; pour cela, fermez le robinet d'essence, puis démontez le gicleur ; en ouvrant le robinet d'essence, l'essence doit couler régulièrement par le trou fileté servant de support au gicleur.
- a) Si l'essence ne coule pas, c'est que la canalisation ou l'un des filtres sont encrassés : faites-les nettoyer par un mécanicien.
- b) Si l'essence coule, c'est qu'elle arrive bien jusqu'au gicleur, et dans ce cas la panne provient de l'une des causes suivantes :
- c) Gicleur bouché : souffler dedans énergiquement à deux ou trois reprises, puis le remonter.
- d) Eau ou impureté dans le mélange (cas assez rare ; avant de procéder à cette opération, effectuez celles du paragraphe 2) : faire nettoyer le carburateur, faire vidanger le réservoir et filtrer le mélange sur du coton hydrophile avant de le remettre dans le réservoir.

2. Si votre moteur ne part toujours pas, vérifiez l'étincelle à la bougie.

Pour cela, placez votre cyclomoteur sur la béquille, démontez la bougie et remontez le fil de bougie sur celle-ci. Placez la bougie de façon à ce que le culot se trouve en contact avec les ailettes du cylindre, et appuyez énergiquement sur la pédale : lorsque votre moteur tourne, vous devez voir une série d'étincelles entre les électrodes de la bougie. (Fig. 10.)

Dans le cas contraire :

- nettoyez et vérifiez la bougie ; vérifiez l'écartement des électrodes qui doit être de 0,4 mm environ ;

- vérifiez le fil de bougie ;
- si les opérations précédentes ne donnent pas de résultat, faites vérifier le volant magnétique par un agent R.S.I. spécialiste du moteur MOTOBLOC.

2° LE MOTEUR A DES « RATES ».

Vérifiez tout d'abord, comme expliqué ci-dessus, si la bougie donne une étincelle correcte.

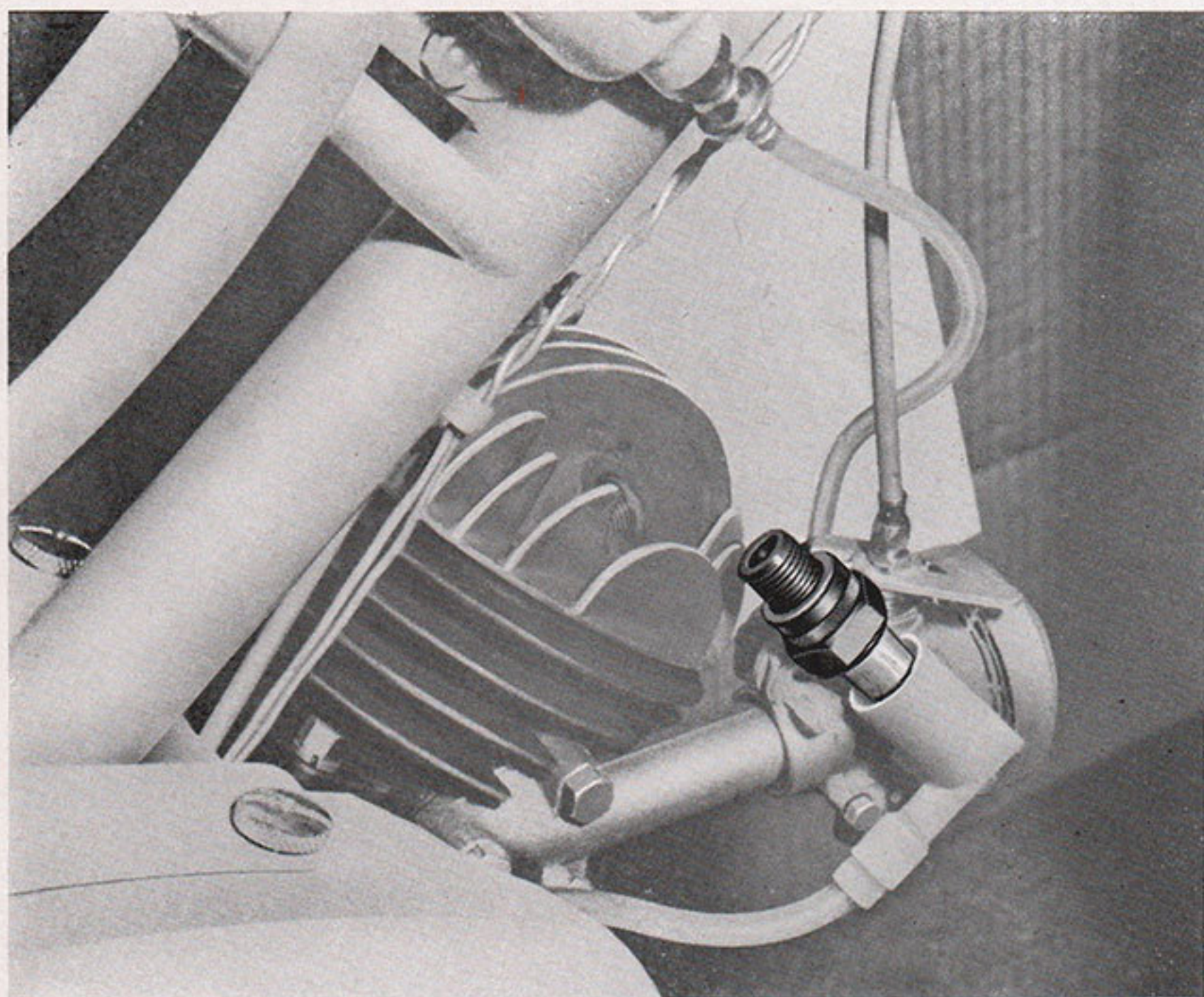
a) La bougie donne une étincelle correcte :

- Vérifiez si le starter est bien revenu en position de marche normale.
- Eau ou impureté dans le mélange : faire nettoyer le carburateur et le réservoir et faire filtrer le mélange.

b) La bougie donne une étincelle irrégulière :

- Bougie humide extérieurement : l'essuyer avec un chiffon sec.
- Bougie encrassée : la vérifier, la nettoyer et régler l'écartement des électrodes à 0,4 m/m.
- Bougie usagée ou fêlée : la changer.
- Fil de bougie coupé ou dénudé : le faire changer.
- Volant dérégulé : le faire vérifier par un agent R.S.I. spécialiste du moteur MOTOBLOC.

Fig. 10



3° LE MOTEUR CHAUFFE ET MANQUE DE PUISSANCE.

Ce phénomène a généralement pour origine les causes suivantes :

- a) Moteur trop poussé en période de rodage : le laisser refroidir quelques instants, puis repartir à une allure modérée.
- b) Starter resté en position « départ » : le mettre en position de marche normale.
- c) Freins bloqués : vérifier que les freins ne sont pas bloqués, en faisant rouler votre machine à la main, après avoir, le cas échéant, mis le bouton de manœuvre de la poulie de transmission en position « vélo ».
- d) Pneus dégonflés : les vérifier et les regonfler normalement.
- e) Manque de graissage : vérifier la qualité et la proportion d'huile dans le mélange carburant. En cas de doute, vidangez le réservoir et remplissez-le avec un mélange que vous préparerez vous-même. Après avoir roulé 20 à 30 kilomètres, votre moteur doit retrouver ses performances normales.
- f) Moteur ou échappement calaminé : faire procéder au décalaminage par un agent R.S.I. spécialiste du moteur MOTOBLOC.
A noter qu'un moteur trop calaminé a également des départs difficiles.
- g) Volant magnétique dérégulé : faites vérifier le volant et son calage par un agent R.S.I. spécialiste du moteur MOTOBLOC.

En cas de besoin, n'oubliez pas que vous trouverez toujours à votre disposition un agent RIVA-SPORT INDUSTRIES spécialiste du moteur MOTOBLOC : ils sont près de 2.000 et seront heureux de vous rendre service.

DÉPOTS SERVICE :

PARIS — 134, AVENUE DE MALAKOFF - Tél. : KLE. 61-80

MARSEILLE — 47, RUE FALQUE - Tél. : DRA. 08-21

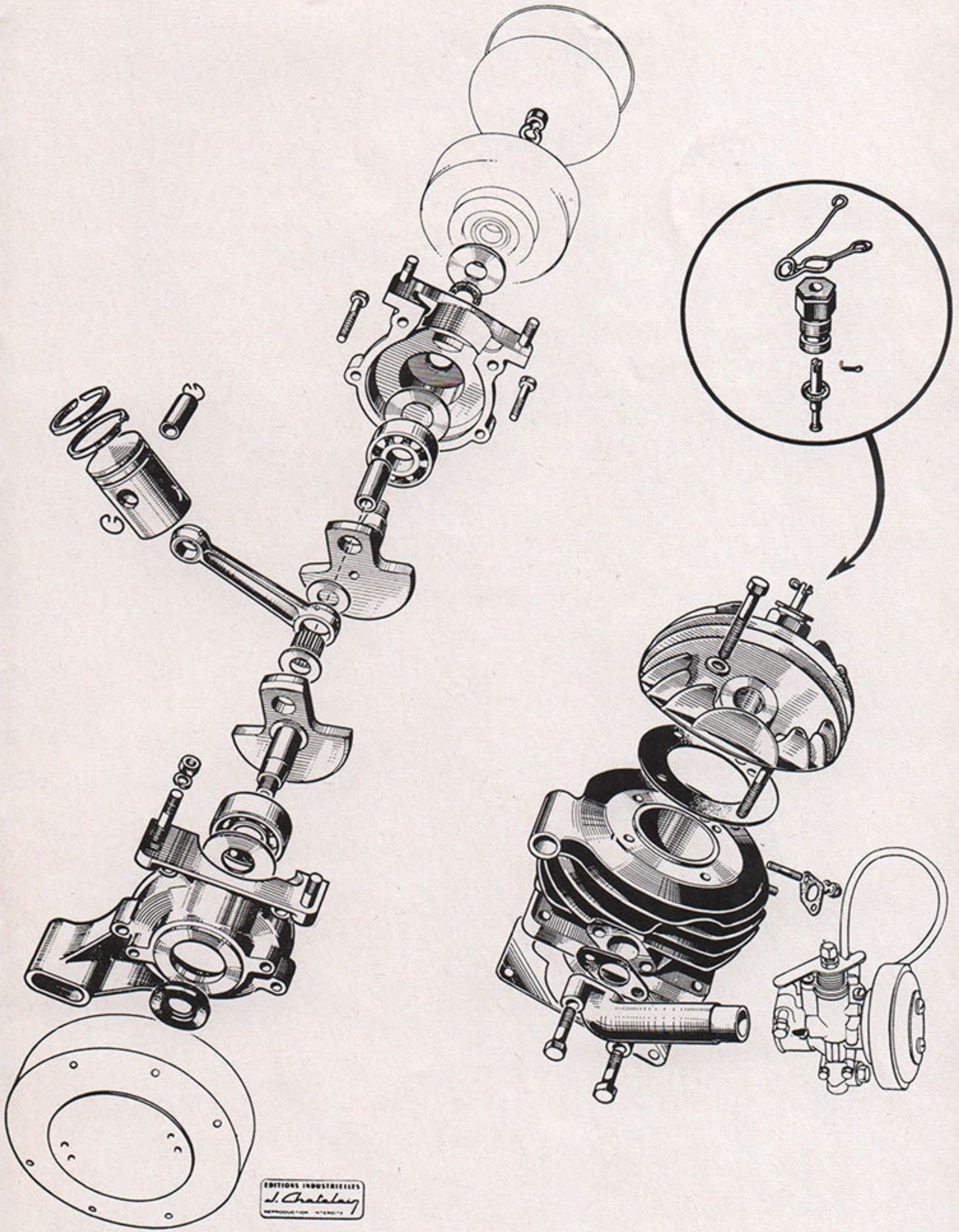
LYON — 5, QUAI PERRACHE - Tél. : O.G.A. 08-79

AGEN — RUE JEGUN DE MARANS - Tél. : 10-62

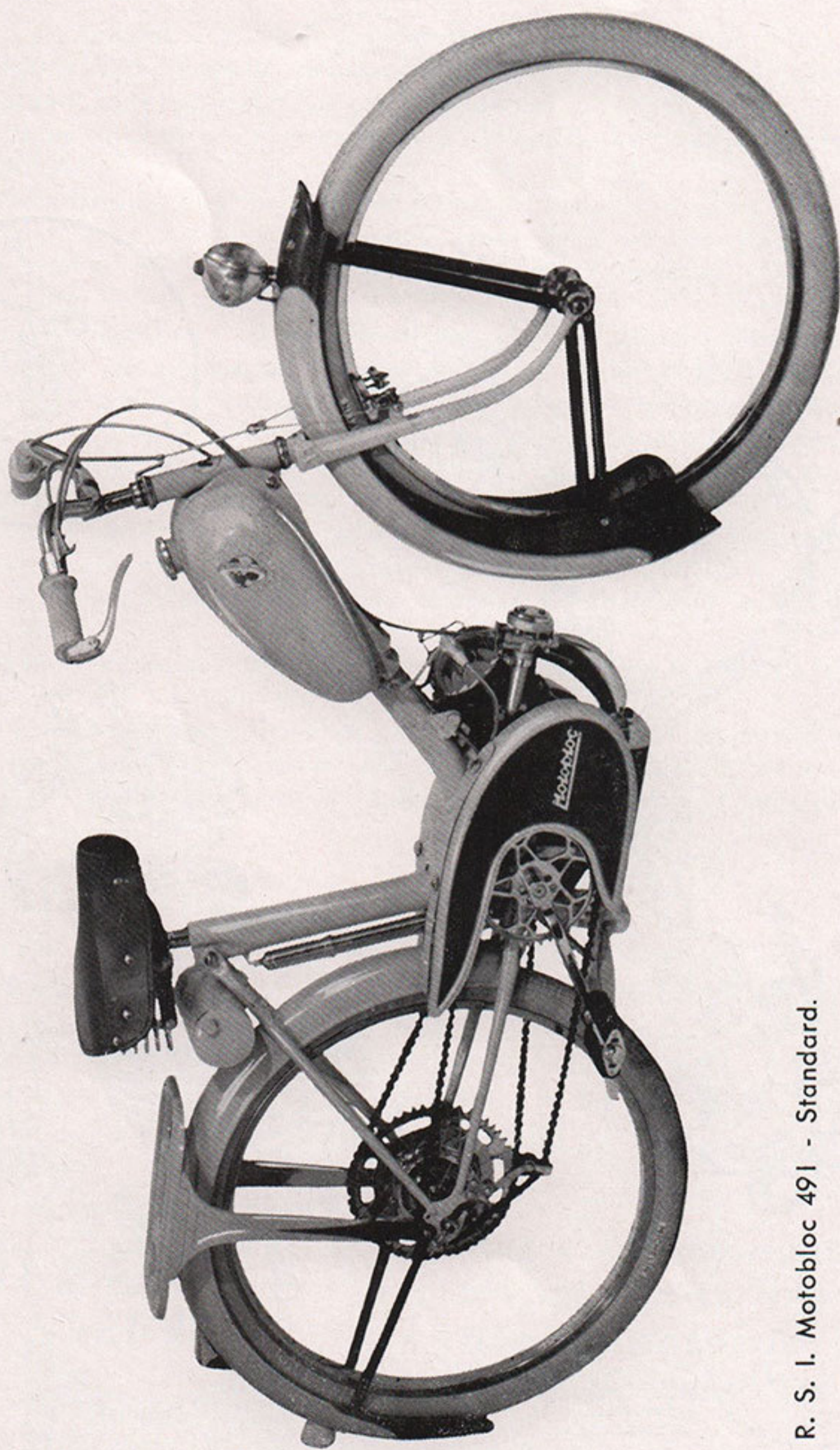
ROCHEFORT — 15, RUE LAFAYETTE - Tél. : 761



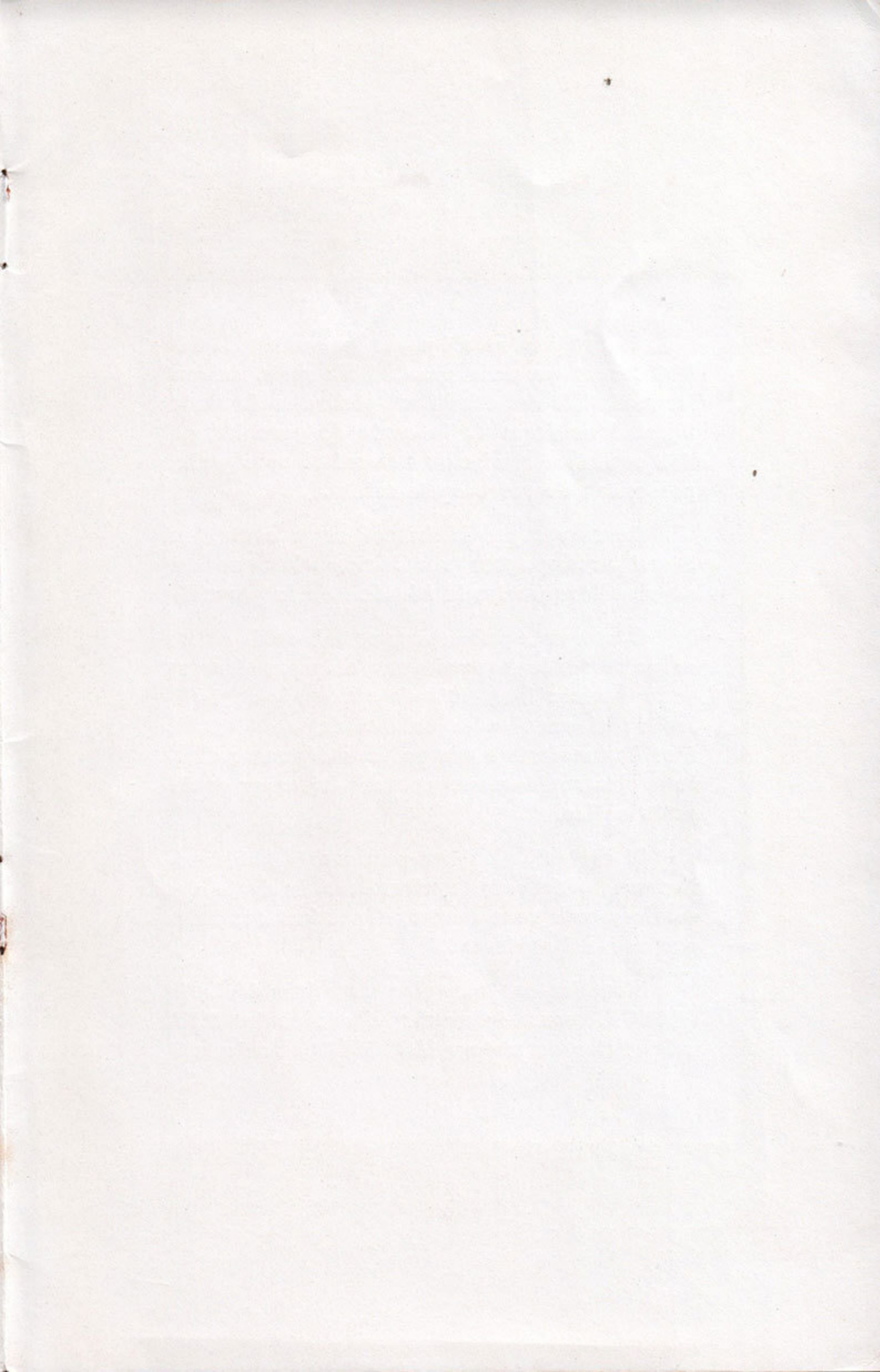
FIEZ-VOUS A CE PANONCEAU IL EST APPOSÉ SUR LA VITRINE DE TOUS LES AGENTS R. S. I. SPÉCIALISTES MOTOBLOC AGRÉÉS.



Vue éclatée du Moteur Motobloc 49 cm³.



R. S. I. Motobloc 491 - Standard.



G A R A N T I E

LES cyclomoteurs équipés du moteur **MOTO-BLOC** sont garantis pendant six mois, suivant les modalités des conditions générales de vente, figurant au verso de la carte de garantie, qui doit vous être remise au moment où vous prenez possession de votre cyclomoteur.

Conservez précieusement 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 aviez 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 R.S.I.** spécialistes du moteur **MOTOBLOC**, toujours à votre service.