



NOTICE D'ENTRETIEN

VICHY — IMP. WALLON

Sulky

Sporting

Equipés du
Moteur « Mustang » 3 vitesses A M C

100
cm³

La présente **NOTICE** accompagnée de la brochure A M C est remise à nos clients lors de l'achat d'un Scooter léger **SULKY** Mono ou Bi-place ou de notre Vélomoteur léger **SPORTING-RECORD**

Ces machines, équipées du même moteur A M C 3 vitesses, ont également de nombreux accessoires communs.

La différence essentielle consiste dans la carrosserie, l'ensemble de carénage du **SULKY** ne figurant pas dans la formule Sport du **SPORTING-RECORD**.

Dans ces conditions, tous les renseignements et conseils qui suivent sont valables pour les trois véhicules.

NOTICE D'UTILISATION

Sulky
Sporting

S o m m a i r e

Avant-propos

- I. - Spécifications**
- II. - Moteur**
- III. - Conduite**
- IV. - Entretien - Réglages**
- V. - Accès aux organes moteur**

RIVA - SPORT INDUSTRIES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 154 000 000 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

AVANT-PROPOS

Vous venez de prendre possession de votre SULKY ; nous sommes persuadés que cette machine robuste vous apportera le maximum de services et de joies que vous en attendez car elle a été étudiée et réalisée avec le plus grand soin dans nos usines modernes, par des spécialistes expérimentés.

Cependant, vous n'ignorez pas que toute mécanique, aussi perfectionnée soit-elle, nécessite des soins attentifs tant au point de vue conduite qu'entretien.

C'est dans le but de vous permettre de tirer le maximum d'agrément et de rendement de votre SULKY, que nous vous remettons la présente notice accompagnée de la brochure A M C concernant plus particulièrement le moteur Mustang 99 cm³.

Lisez-les attentivement avant de prendre la route, c'est votre intérêt et celui de votre moteur.

Toutefois, si vous désirez quelque autre précision ou renseignement complémentaire, n'hésitez pas à consulter l'un de nos nombreux agents RSI spécialistes du moteur A M C qui se fera un plaisir de vous satisfaire ou bien écrivez à nos usines.

RIVA-SPORT INDUSTRIES

SERVICE " APRÈS-VENTE "

14-16-18, Rue de Madrid

VICHY (Allier)

Bonne route !

I. - SPÉCIFICATIONS

SPÉCIFICATIONS

	SULKY		
	MONOPLACE SK 1	BIPLACE SK 2	
Châssis	Poutre de section rectangulaire en tubes acier soudés à l'autogène	Poutre de section rectangulaire en tubes acier soudés à l'autogène (Modèle allongé)	Poutre tubes acier de forte section avec longeron berceau soudé à l'autogène
Fourche	Parallélogramme, suspension par anneau Neiman	Parallélogramme, suspension par anneau Neiman	Télescopique oléomécanique
Suspension AR			
Jantes	500	16 pouces	500
Rayons	AV : Jauge 16 - AR : Jauge 18	AV et AR : Jauge 18	AV : Jauge 16 - AR : Jauge 18
Pneus	500 × 60	2,75 × 16	500 × 60
Valve	« Schraeder », permettant le gonflage par pompe auto	« Schraeder », permettant le gonflage par pompe auto	« Schraeder », permettant le gonflage par pompe auto
Pression de gonflage	AV : 1,2 kg à 1,3 kg AR : 1,7 kg à 1,8 kg	En Solo : AV : 1,2 kg - AR : 1,7 kg En Biplace : AV : 1,2 kg - AR : 2,2 kg	AV : 1,2 kg AR : 1,7 kg
Chaîne	4,88 - 84 maillons	Renforcée, 7,75 W4 type moto	4,88 - 84 maillons
Garde-boue AV et AR	A très large enveloppement	A très large enveloppement	« Sport »
Carter de chaîne		AR prolongeant le carénage	A recouvrement total

Tablier	Pare-jambes tôle acier emboutie, ceinturé par un pare-choc chromé	Pare-jambes tôle acier emboutie, ceinturé par un pare-choc chromé (Modèle allongé)	Contenance 6 litres avec robinet pointeau
Capots moteur	Tôle acier, démontables en 2 pièces, formant tunnel de refroidissement du moteur horizontal	Tôle acier, démontables en 2 pièces, formant tunnel de refroidissement du moteur horizontal (Modèle allongé)	Super-confort suspendue
Réservoir	Contenance 6 litres avec robinet pointeau	Contenance 6 litres avec robinet pointeau	Acier chromé, fixé par colliers
Selle	Super-confort caoutchouc mousse alvéolé	Biplace super-confort caoutchouc mousse alvéolé avec sangle	A grande puissance phare code lanterne, avec compteur de vitesse incorporé
Guidon	Acier chromé, fixé par colliers	Acier chromé, fixé par colliers	Equipée avec feu rouge et catadioptre
Projecteur	A grande puissance phare code lanterne, avec compteur de vitesse incorporé	A grande puissance phare code lanterne, avec compteur de vitesse incorporé	Electrique, alimenté par volant magnétique
Plaque de police AR	Equipée avec feu rouge et catadioptre	Equipée avec feu rouge et catadioptre	Tôle emboutie nervurée
Avertisseur	Electrique, alimenté par volant magnétique	Electrique, alimenté par volant magnétique	Renforcée, acier soudé
Porte-bagages	Tôle emboutie nervurée	Tubes soudés	Métallique
Béquille	Renforcée, acier soudé	Renforcée, acier soudé	
Sacoche	Métallique	Plastique, grande contenance, fermeture « éclair » à droite et à gauche	MAFAC
Trousse à outils	MAFAC	MAFAC	MAFAC
Identification	N° de châssis sur gousset AV droit (sous capot)	N° de châssis sur gousset AV droit (sous capot)	N° de châssis sur patte AR gauche
	N° de moteur sur face supérieure côté lanceur	N° de moteur sur face supérieure côté lanceur	N° de moteur sur face supérieure côté lanceur

TRANSMISSIONS ET COMMANDES

Toutes les commandes sont groupées au guidon sauf le frein AR commandé par une pédale côté gauche du tablier (transmission rigide).

A gauche : Levier de débrayage et poignée tournante changement de vitesse.

A droite : Levier de commande de frein AV, poignée tournante commande des gaz.

Commande à 5 positions : Phare, code, lanterne, masse et avertisseur.

Remarque :

La commande des vitesses est assurée par une transmission à billes rendant la manœuvre extrêmement souple. Cette transmission est reliée :

- a) Côté moteur, à un dispositif à double verrouillage. Chaque vitesse et le point mort étant crantés.
- b) Côté poignée, à une navette glissant dans une rampe calculée pour permettre le passage de l'ensemble des vitesses sous un angle de rotation très faible.

Les positions des 3 vitesses et du point mort sont repérées sur le pourtour de la poignée tournante.

II. - MOTEUR

GÉNÉRALITÉS

Bloc-moteur 2 temps, à cylindre horizontal d'une conception ultra-moderne, il se caractérise par sa puissance, son silence de fonctionnement et sa faible consommation.

Le cylindre, en fonte spéciale de grande résistance à l'usure, est à double transfert, balayage à haut rendement, et permet d'obtenir du moteur des performances étonnantes pour sa cylindrée.

La culasse et les carters sont en alliage léger.

La boîte comporte 3 vitesses. La commande des vitesses s'effectue par poignée tournante.

L'allumage se fait par volant magnétique de haute qualité assurant également l'éclairage.

DÉTAILS TECHNIQUES

Vous reporter à la brochure complète du moteur A M C « Mustang ».

CARACTÉRISTIQUES

Alésage : 50 - Course : 50 - Cylindrée : 98,175 - Refroidissement par air - Type du moteur : monocylindrique - 2 temps - à précompression dans le carter et double transfert, balayage à haut rendement - Puissance effective sur l'arbre de sortie : 4,5 CV à 4.500 tours - Régime maximum : 6 000 tours - Avance à allumage : 2,6 mm - Carburateur : à boisseau et starter - Allumage : volant magnétique 40 Watts.

Rapport en 1^{re} : 1 à 5,47 - Rapport en 2^e : 1 à 3,28 - Rapport en 3^e : 1 à 2,43 - Vitesse de croisière : 60 km/h - Vitesse maximum : 75 km/h - Consommation : 2 litres (environ) - Transmission primaire par chaîne - Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile - Commande des vitesses : poignée tournante.

III. - CONDUITE

Les instructions qui suivent sont valables pour les trois types de machine objets de la présente notice.

Elles sont en effet équipées du même moteur et des mêmes organes de transmission et commandes.

Les quelques variantes sont indiquées.

a) MISE EN ROUTE

Moteur au point mort, gaz à demi ouvert, après avoir ouvert le robinet d'essence (en dévissant), tirer verticalement de bas en haut le bouton starter (fermeture de l'air).

Actionner le Kick-Starter.

Lorsque le moteur tourne, attendre 1 à 2 minutes (suivant la température ambiante) ou rouler 100 à 200 mètres, puis repousser à fond le starter vers le bas.

**ATTENTION NE PAS OUBLIER
D'EXÉCUTER CETTE MANŒUVRE**

car le moteur ne doit jamais fonctionner longtemps avec l'air fermé (excès d'essence = mauvaise carburation = échauffement = usure prématurée).

b) PASSAGE DES VITESSES

Pour le départ, débrayer à fond et enclancher la 1^{re} vitesse.

Rouler en 1^{re} pendant une dizaine de mètres (20 à 25 km/h, débrayer, couper les gaz et passer la 2^e vitesse.

Rouler en 2^e vitesse jusqu'à 35-40 km/h et passer de même façon la 3^e.

Par la suite, avoir soin de rétrograder dès que le moteur baisse de régime soit en côte soit après un ralentissement.

Nota. Pour passer les vitesses dans les meilleures conditions :

1^o) Couper les gaz complètement ;

2^o) Débrayer à fond ;

3^o) Amener face au repère la vitesse désirée (on doit sentir dans

la poignée le verrouillage de la vitesse assuré par les crans du dispositif spécial fixé sur le moteur).

Lorsque la poignée a été amenée à la position désirée, lâcher le levier d'embrayage normalement en évitant de faire patiner cet embrayage.

Remettre progressivement les gaz.

Ne forcez pas sur la poignée tournante pour essayer d'enclancher les vitesses lorsque le moteur est à l'arrêt.

Vous fatiguez inutilement les organes de transmissions (câble gaine) ce qui peut entraîner un dérèglement de la commande.

Pour faciliter cette manœuvre, avoir soin de faire tourner la roue AR.

**N'oubliez pas de fermer le robinet
d'essence à chaque arrêt prolongé.**

c) RODAGE

Un rodage soigneusement fait vous évitera tous déboires et il doit être effectué avec beaucoup de soins.

Se reporter à la brochure du moteur Mustang A M C.

IV. - ENTRETIEN - RÉGLAGES

1°) MOTEUR

Se reporter à la brochure du moteur Mustang A M C.

2°) TRANSMISSIONS

Les transmissions diverses, commandes de gaz, frein AV, commande de débrayage, sont graissées au départ, et il y a lieu de les graisser à nouveau tous les 2 500 km, environ.

A noter qu'en ce qui concerne la chaîne moteur, le graissage est effectué automatiquement par la vapeur d'huile sortant d'un orifice dans le carter prévu à cet effet.

3°) ROUES

Graisser les roulements annulaires des moyeux avec de l'huile épaisse tous les 2 500 km environ.

En profiter pour vérifier le bon état des garnitures de ferrodos et nettoyer au besoin l'intérieur du tambour des moyeux.

Surveiller la pression de gonflage des pneus :

Voir chapitre « Spécifications ».

4°) ALIGNEMENT DES ROUES, TENSION DE CHAÎNE

Surveiller périodiquement la bonne tension de la chaîne. Pour régler cette dernière, débloquer le contre-écrou des butées et agir sur les vis afin d'avancer ou reculer la roue. Rebloquer le contre-écrou. Pour que cette opération soit effectuée dans les meilleures conditions (centrage parfait de la roue AR dans le châssis), nous conseillons d'utiliser un réglet, de façon à bien vérifier si les distances entre flanc de jante et longeron sont identiques de chaque côté.

L'examen à l'œil nu n'étant pas suffisant, le moindre écart pouvant nuire à la bonne tenue de route. (La machine tirant d'un côté ou de l'autre).

5°) RÉGLAGE ET ENTRETIEN DE LA FOURCHE ÉLASTIQUE

Après un certain temps d'utilisation, il peut être nécessaire de revoir le réglage des articulations.

Jeu latéral :

Agir seulement sur les axes supérieurs et l'axe inférieur AR.

- a) desserrer les écrous borgnes ;
- b) régler le jeu au moyen des écrous bas (contre-écrous) ;
- c) bloquer les écrous borgnes.

Souplesse de la fourche :

Agir seulement sur l'axe inférieur AV, porteur des rondelles amortisseur en fibre.

- a) desserrer l'écrou borgne ;
- b) régler au moyen de la rondelle intermédiaire ;
- c) bloquer l'écrou borgne.

Graisser de temps en temps à la burette les articulations.

6°) ENTRETIEN DE LA FOURCHE TÉLESCOPIQUE (SPORTING)

Cette fourche ne nécessite aucun réglage particulier.

Son entretien consiste à regarnir d'huile fluide (viscosité 20) chacune des jambes tous les 2 500 km environ (**3 mesures du bouchon réservoir par jambe**). Pour effectuer cette opération, dévisser les deux écrous borgnes, bloquer la plaque supérieure, retirer les rondelles, introduire l'huile, remonter les rondelles et bloquer les écrous.

7°) COMMANDE DES VITESSES

Réglage

- L'écrou 99 807 qui bloque le secteur cranté étant desserré, faire appuyer le galet bien à fond dans le cran placé au milieu du secteur (cran le plus profond correspondant à la 2^e vitesse).
- Après s'être assuré que la vitesse en prise est bien la deuxième, bloquer énergiquement l'écrou 99 807.
- Si l'opération a été bien faite, le passage des vitesses doit s'effectuer très facilement, moteur en marche.

V. - ACCÈS AUX ORGANES MOTEUR

DÉPOSE DES CAPOTS (SULKY)

- Dévisser les 2 écrous cannelés, retirer la barrette, entr'ouvrir les capots.
- Le capot droit se retire facilement en tirant presque verticalement pour dégager les deux lames ressort de fixation du longeron inférieur.
- Le capot gauche se retire de la même façon, mais après démontage du levier de kick.

DÉMONTAGE DU KICK

- Attention.** — Après avoir retiré ce levier, avoir soin de ne pas faire pivoter l'arbre cannelé, donc ne pas toucher à l'étrier de rappel ainsi qu'au ressort. (Cette fausse manœuvre entraînerait un dérèglement du rochet, en créant un cliquetis.)
- Pour le remontage, procéder en sens inverse.

CARBURATEUR

Tous les éléments du carburateur sont facilement accessibles. Pour le démontage du gicleur, situé à la partie inférieure de la chambre, retirer tout l'ensemble carburateur de la pipe d'admission, après avoir débloqué le collier de serrage.

- Attention.** — Si l'on est amené à retirer la pipe elle-même (démontage complet pour décalaminage ou autre), bien veiller, au remontage, à la position du collier de serrage sur l'entrée cylindre. L'élasticité de la pipe est obtenue par 4 fentes. Le collier de serrage doit être positionné avant blocage, de telle façon que les fentes soient **totale**ment cachées. Ceci est **très important**, car une des fentes non recouverte occasionne une entrée d'air anormale, donc entraîne un fonctionnement anormal du moteur.



Révision d'ensemble après entrée en service

Nos machines sont livrées après un contrôle sévère (Fonctionnement du moteur - Réglage des commandes et transmissions - Blocage de la boulonnerie, etc...).

Après entrée en service — 50 à 100 km — les gaines des commandes, les joints culasse et échappement, les garnitures ferodo des freins ayant pu se tasser, nous recommandons à nos clients de faire procéder par nos agents à une petite révision d'ensemble.

GARANTIE

Pour obtenir votre carte de garantie :

- Faire remplir par votre vendeur l'imprimé « demande de carte de garantie » dès l'achat de la machine.
- Nous adresser cet imprimé.

La carte de garantie sera immédiatement établie par notre Service « après vente » et vous sera adressée sans délai.

NOTE TRÈS IMPORTANTE

- Nous vous rappelons que notre garantie est de 6 mois à compter de la date de livraison et que les clauses de cette garantie sont précisées dans le certificat qui accompagne chaque machine et chaque moteur.
- Notre garantie sera sans effet sur toutes pièces grippées ou brisées par suite d'une conduite prématurément poussée, ou de l'emploi de lubrifiant autre que SHELL 2 T Motor-Oil pour le mélange réservoir et SHELL X 100 20/20 W pour le graissage de la boîte de vitesses.
- Notre garantie sera refusée si le volet de la carte de garantie destiné au constructeur n'a pas été renvoyé le jour même de la vente à notre service « Après-Vente », 14, 16, 18, rue de Madrid, VICHY (Allier).

Cher Client !... Exigez de votre vendeur le retour de ce volet à nos usines. C'est votre intérêt !

DÉPOTS SERVICE :

PARIS - 134, AVENUE DE MALAKOFF - Tél. : KLE. 61-80
MARSEILLE - 47, RUE FALQUE - Tél. : DRA. 08-21
LYON - 5, QUAI PERRACHE - Tél. : GAIL. 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 AGRÉÉS.