

# ROUES

*Dernière vérification des liens : 08/12/2021*

## ROUE DE 16"

*Et pourquoi cette publicité désastreuse dans Motoscopie "Une moto à éviter : la 1000 SP2 à roue de 16" ?*

Probablement parce que l'auteur n'a fait que rapporter la rumeur, elle même fondée sur la déception que suscita la Le Mans 4 lors de sa sortie : une machine sportive, donc faite pour une conduite incisive (pour ne pas dire brutale), et de toute façon peu maniable avec ses guidons bracelets, à laquelle la roue de 16 ne s'accordait pas. Sur un modèle GT, les défauts inhérents au faible effet gyroscopique sont moins sensibles et ce que l'on perd en stabilité à grande vitesse, on le gagne en aisance à basse vitesse (idéal pour le tourisme). Ceci dit la roue de 16 accuse tous les défauts de la partie cycle et peut même s'avérer dangereuse. Lorsque j'ai récupéré ma SP2, après sa longue convalescence, je me suis pris le plus terrible guidonnage de ma vie sur l'autoroute (à 140, alors qu'ordinairement elle croise sans soucis à 160), car le tête de fourche n'avait pas été pil-poil bien recentré. Dede à Vauvert avait racheté une SP2 accidentée, à qui le même gag était arrivé, mais avec une issue plus tragique. La qualité des pneus compte aussi, de même que la hauteur des tubes dans les tés de fourche (j'ai trouvé le réglage idéal pour moi en remontant les tubes d'1 cm). Bref, cette roue de 16, dont l'origine se perd dans les égarements marketing del signore de Tomassi, peut être une horreur, ou au contraire une plaisante originalité. Pour ma part, le seul vrai défaut que je lui trouve est de bouffer le pneu avant à toute vitesse.

Hugues

*Il va falloir que je change les tubes de fourche du LM4 qui est équipé d'une roue AV de 16". J'me disais que par la même occase je changerai bien cette roue par une de 18". Qu'est qu'il faut changer, les tubes, les fourreaux, le garde-boue ... ? Qui a déjà fait cela ?*

Il n'y a rien à changer (hormis la roue avant et le pneu). Il faut juste remonter les tubes (ou baisser les tés) de 20 à 25 mm selon les goûts.

Si d'aventure le pneu frotte le garde boue (suivant le profil des pneus) kek' rondibelles sous les fixations d'y celui suffiraient.

M. Jo - juillet 2004

Voici un complément d'info donné dans le Guzziology :

Le remplacement de la roue de 16" par une de 18" entraînera une baisse de la qualité du freinage du fait que les disques de 270 mm freineront une roue plus grande

On peut remplacer les disques de 270 mm par ceux d'un SP3 ou d'une Calif 3 (300mm) mais cela oblige à modifier la fixation des étriers de frein.

Il existe un kit Brembo (51GU0300) assez cher comprenant tout le fourbi nécessaire (disques, support d'étriers, durits, plaquettes) qui se révèle curieusement aussi léger que l'ensemble disques-étriers 270 mm... Un gain de poids sur la roue AV n'est pas à négliger....

Les tubes de fourches doivent être remontés d'environ 25 mm pour rattraper l'assiette de la moto (et sa chasse...)

Sergio - août 2004

Il n'y a aucun problème pour passer en 18" (si ce n'est trouver la roue). Le pneu avant passant de 120/80/16 à 100/80/18, le diamètre n'augmente que de quelques mm. Il faut aussi baisser les tés de 25 mm (+ ou - suivant les goûts). Le mieux est d'aussi changer le pneu arrière pour un 120 (voire 110).

*Je ne suis pas ton raisonnement. Es-tu sûr qu'il n'existe qu'une différence de quelques mm ? Quel intérêt alors de passer en 18" ?*

La différence de rayon permet de conserver le garde-boue tel quel avec éventuellement des cales suivant le profil du pneu choisi.

Roue de 16",  $120 \text{ mm} \times 0,80 + (16 / 2) \times 25,4 = 299,2 \text{ mm}$

Roue de 18",  $100 \text{ mm} \times 0,80 + (18 / 2) \times 25,4 = 308,6 \text{ mm}$

différence = 9,4 mm

Baisser les tés de 25 mm est le fruit de longs "brain storting" (autre nom pour "enc ... de mouche") entre différents utilisateurs allant du théoricien qui calculait le déplacement en fonction des trucsinus, différence de rayon et autre pour garder le même angle de chasse jusqu'aux adeptes de l'empirisme (dont je fais parti), n'hésitant pas à risquer, au péril de leur vie, l'hématome pour trouver le meilleur compromis.

Mais les 25 mm restent une valeur subjective, la seule chose sûre est qu'il faut baisser les tés d'au minimum 10 mm.

L'intérêt de passer la roue en 18" est d'alourdir la roue avant, surtout sur sa périphérie, pour augmenter l'effet gyroscopique et donc rendre la moto moins vivace et de retrouver ainsi les Guzzis que l'on connaissait (en fait, c'est du conformisme réactionnaire).

M. Jo - septembre 2004

~~~~~

- Roue 16 LM4 remplacée par Roue 18 T5, en gardant les disques LM4 : OK en usinant le moyeu support de disque
- Roue 16 LM4 remplacée par Roue 18 LM3 avec ses disques : devrait être OK en usinant légèrement les fourreaux au niveau des disques sur 3mm, et en décalant les étriers avec des platines de 5mm.
- Roue 16 LM4 remplacée par Roue 18 LM4/5 : OK

Dans tous les cas, descendre les tubes de 2cm.

Frap + Mich' du Sud + M. Jo et les autres - décembre 2005

~~~~~

1000 SP2 dont la roue AV de 16 vient d'être remplacée par une roue AV de 18 (venant d'une T5).

La roue de T5 a exactement les mêmes montages de disques, avec donc le même espacement entre les trous des vis de disque. Mais il y avait aussi ces 10 mm de trop, que j'ai fait enlever chez un tourneur (5mm de chaque côté). Il a pu garder les petits épaulements d'alu qui servent à centrer les disques, et il a aussi un peu retaradé les trous de vis. J'ai pu remettre mes disques d'origine sur la roue de 18 qui est passée nickel.

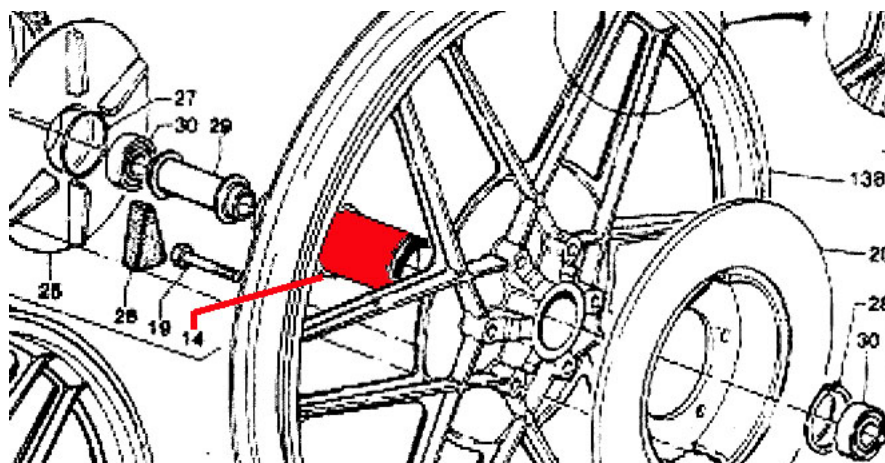
Pour la petite histoire j'ai même pu remonter le garde boue d'origine, en montant simplement un boudin de section 80 au lieu de 90, ce qui m'a aussi légèrement rabaissé la moto. Et je n'ai fait remonter les tubes de fourche que d'un demi cm pour le moment, mais là je pars en week end chargé, je vais donc pouvoir peaufiner

Raymond - mai 2007

~~~~~

## MOYEU

Démontage du moyeu de roue (arrière: 'il suffit de "tapoter" dessus pour qu'il sorte ?



Il te faut une presse, et pas une petite.

Quand il se décolle, ça te fait un tel boucan que tu crois que tu as tout cassé !

Soigne particulièrement le calage de la roue, tu seras impressionné par la déformation quand la presse commence à appuyer fort.

JN - juillet 2006

~~~~~

## ENTRETOISE

Je cherche à savoir quelle est la longueur d'origine de l'entretoise d'une jante bâtons AR en 2.15x18 d'origine.

La bécane est un LM3 de 1984.

Méthode à la Pat :

Tu poses un roulement dans sa gorge, tu l'enfonces complètement. Tu prends une pige, ou un pied à coulisse avec une pige de profondeur, tu prends la mesure sur la partie externe, là où doit être l'extérieur du second roulement (je sais ce n'est pas simple à expliquer). Tu obtiens donc une longueur X.

De cette distance tu retires l'épaisseur de ton roulement.  $X - x = Z$ .

Ton entretoise doit faire  $Z + 1/10$  de mm.

À la limite, si tu montes des roulements de roue en Classe C3, tu peux tolérer que Z fasse + ou - 1/10.

Pat- août 2005

~~~~~

## ROULEMENTS

---

*Petite question, le changement des roulements de roues avant et arrière est-il compliqué ? Faut-il un appareillage spécifique ? ou cela se retire-t-il à la main ?*

Pas d'appareil spécif, un chasse goupille, un marteau et zou...

Pour la repose, bien nettoyer les surface de l'alésage, poser le roulement à l'entrée de son logement, poser l'ancien roulement dessus et taper en croix avec un petit marteau.

Quand il est arrivé au fond de son logement, remplacer le marteau par un maillet (bois, caoutchouc, plomb) pour bien le plaquer au fond.

Gilles

~~~~~

C'est tout à fait possible à la main, suffit de faire attention.

Pour retirer les roulements HS tu peux le faire sans problème avec un gros marteau et un tournevis long que tu glisse dans le trou de l'axe. tu le sors en faisant attention de l'extraire à plat (un coup d'un côté un coup de l'autre...).

Pour emmancher les roulements neufs :

- tu choisis une douille (clé) correspondant au diamètre EXTÉRIEUR du roulement neuf,
- tu emballes tes roulements neufs dans un sac plastique (un roulement par sac),
- tu mets ça au congélateur pendant 30 mn,
- tu en profites pour préparer ta roue sur un plan, avec la masse et la douille à portée de main.
- après 30 mn tu sors le premier roulement et tu l'emmanches sur la roue en faisant attention à taper bien verticalement, ça doit aller tout seul
- pour le suivant c'est pareil mais faut retourner la roue :)))

Petit truc, il y a une cale à l'intérieur de la roue qui sert à encaisser les efforts de serrage de l'axe sans les transmettre à la cage interne des roulements. Lors du remontage, essaie de trouver deux bouchons de liège que tu tailleras au diamètre intérieur des roulements de manière à centrer cette cale du premier coup.

Pour les deux roues, compter deux heures sans se presser, mousse comprise :)))

Didier

~~~~~

### V11

Si à 120 en ligne droite tu sens du flou dans la tenue de cap... Termine à pied. Roulements de roue AR à 12.000.

J'ai remonté des jeux normaux, pas de classe 3 dispo. Ça tient pour le moment et j'en ai un jeu d'avance. La mesure de l'entretoise et de la distance entre les 2 épaulements de la jante avait donné un petit 1/10 à l'avantage de l'entretoise.

Vous pensez que c'est suffisant ?

Laurent VII - mai 2004

~~~~~

*MotoGuzzi pour la V11 LM livre des roulements SKF 6204-2RS01/C3 à la place des W6204-2RS01, la solution aux soucis sur cette pièce ?!?!*

Je montais du C3 à chaque fois, ils supportent mieux les contraintes latérales. Mais souvent le souci vient de la longueur de l'entretoise, qui est un poil juste.

Pat - mai 2005

~~~~~

Le C3 correspond à un jeu de fonctionnement augmenté par rapport au standard, il n'y a aucune autre modif qui lui donnerait une meilleure tenue aux contraintes latérales. Ceci dit, un jeu augmenté accepte mieux un défaut de longueur de l'entretoise...

Philippe45 - mai 2005

~~~~~

Exactement, c'est pour cette raison et aussi parce que l'on n'a pas forcément une clef dynamométrique quand on remonte la roue. Alors le C3 reste à mon avis une excellente solution.

Pat - mai 2005

~~~~~

Pour remplacer les 2 simples roulements de ma roue AR (side car) vaut il mieux :

- Un roulement double contact oblique 5202 2RS étanche 15x35x15.9

ou

- Un roulement double 4202 15x35x14

Le mieux c'est de doubler tes roulements 2x2 quoi en somme, parce que le roulement double à contact oblique ou (encore pire) le roulement à double contact oblique, ça coûte un peu la peau des noix...

Sur mon 1100 Sport DJ construction a opté pour 2 roulements simples de chaque coté du moyeu. 4 roulements par roue quoi...

C'est du roulement de base à pas cher et ils ont duré 30 000 bornes, ce qui est tout à fait honnête pour :

- Un 1100 Sport
- Surtout dans mes mains...

Pat - mars 2005

~~~~~

## JANTES TUBELESS

Ma Calif 3 de 89 est en jante tubeless, comme toutes les Guzzis à roues à bâton depuis 1987 (je dirais même depuis la LM4 '85, mais là, c'est moins sûr sauf pour celles en 18" 2<sup>e</sup> série) mais...

La 1<sup>re</sup> fois que j'ai fait changer les pneus, le gars a commencé à vouloir enlever la valve métallique qui est vissée ou sertie...pour me la remplacer par une valve caoutchouc type ouature! ERREUR

On change les pneus, mais jamais les valves (pas comme sur les caisses)

Donc Didier, t'as sans doute des jantes tubeless, mais sans la valve d'origine, ce qui fait qu'elles ne sont plus étanches

Ot choz, vaut mieux pas les sabler (Yann y fuite depuis sur son LM4)

Jack

~~~~~

La 1<sup>re</sup> fois que j'ai fait changer les pneus, le gars a commencé à vouloir enlever la valve métallique qui est vissée ou sertie... pour me la remplacer par une valve caoutchouc type ouature! ERREUR. On change les pneus, mais jamais les valves (pas comme sur les caisses)

Si si, quand la valve est naze

Donc Didier, t'as sans doute des jantes tubeless, mais sans la valve d'origine, ce qui fait qu'elles ne sont plus étanches

Possible, assez facile à vérifier : liquide vaisselle sur la valve

Ot choz, vaut mieux pas les sabler (Yann y fuite depuis sur son LM4)

Je vois pas bien, sauf si la jante est déformée ou la surface d'appui du talon du pneu n'est pas lisse

Je ne sait pas si elles se détaillent ces valves :-(

Yes, j'en ai. Ce sont des valves dites "valves pour jante alliage" diam 8.5. Dispo chez Kawa par exemple, qui utilisait ce genre de valve sur la GPZ

Sauf bien sur si Guzzi a fait faire des valves spéciales pour faire plaisir à un ami de la famille :-))

Gilles

~~~~~

Ce sont des valves dites "valves pour jante alliage" diam 8.5

Et ça se trouve en distribution automobile, marque Tiptop ou Schrader

Philippe 45

~~~~~

Selon mes sources (cours du bac-pro motos) les jantes sont marquées de fonderie:

- WM = veut dire avec chambre
- MT = montage avec ou sans chambre
- MT-DH = chambre à air déconseillée
- CP (contre-pente 4°) = avec chambre.

Selon ma pòvre expérience, si la jante a bien vécu (oxydation, coups de démonte-pneus, salissures de pâte à pneu, etc...) il se peut que le talon du pneu ne soit pas trop étanche provoquant une crevaison lente.

Eric F - décembre 2006

~~~~~

## SILENT-BLOCKS

Faut-il graisser (si oui avec quoi) les silencs blocs arrière triangulaires de transmission de guzzi au remontage ?

Tiens, j'ai démonté mon moyeu AR récemment afin de faire dévoiler et "dé-sauter" ma roue AR à rayons. Après nettoyage des silent blocs et de leurs logements, j'ai simplement mis un coup de bombe de silicone sur le tout.

Le silicone est un lubrifiant naturel du caoutchouc. Ne pas mettre de graisse ou d'huile surtout, les caoutchoucs n'aiment pas. Si tu n'as pas de silicone, ne mets rien du tout.

Manu

## AXE DE ROUE

#### FOURCHES D'EV, DE 1100 SPORT IE, DE DAYTONA RS ET DE CENTAURO

Pour les EV, à partir du cadre N° KD 115427, ce qui correspond peut-être aux premières EV nouvelle génération (feu AR simple au lieu du double feu rond), l'axe de roue AV se visse dans le fourreau gauche.

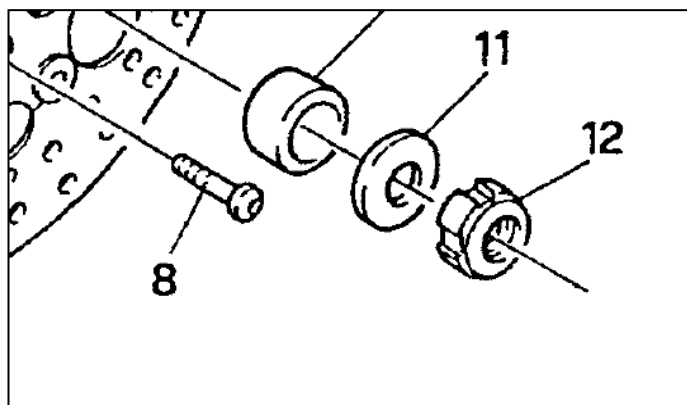
Les machines antérieures, les 1100 Sport IE, les Daytona RS et les Centauro ont un axe de roue bloqué par un écrou à créneau réf 93 70 41 60.

Pour déposer proprement cet écrou, il faut disposer d'une clé spécifique dite "à ergot" disponible chez Facom ou chez Beta ou chez Guzzi (référéncée 01 92 93 00. 45,88 Euros HT). La clé Beta est, en principe, fournie avec la moto.

Beta est un constructeur d'outillages italien. Cette clé à ergot est bien adaptée pour un Ø précis d'écrou, mais il existe des clés articulées Facom qui s'adaptent mieux à une série de Ø différents.

FACOM : <https://www.facom.fr/partage/F18-flip/fr/F18-fr.html> - p=279

BETA: <https://www.beta-tools.com/fr/products/cles-de-serrage/cles-a-ergots.html>

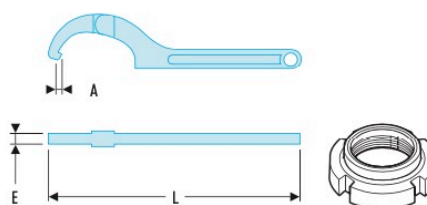


## Clé FACOM

#### 125A - Clés à ergots modèles articulés

- Pour écrous à encoche latérale.
- L'articulation est équipée d'une rondelle-ressort garantissant douceur et fiabilité du fonctionnement.
- Ces 5 dimensions remplacent à elles seules trois fois plus de clés de modèles classiques fixes.
- Capacité : de 15 à 180 mm.
- Présentation : chromée satinée.

Modèle	A [mm]	d [mm]	E [mm]	L [mm]	ΔΔ [g]
125A.35	3,0	15 - 35	5	168	80
125A.50	4,0	35 - 50	6	202	170
125A.80	5,0	50 - 80	8	280	380
125A.120	5,5	80 - 120	9	345	700
125A.180	7,5	120 - 180	11	492	1500



## Clé BETA



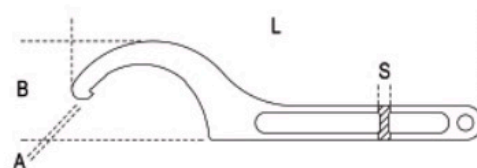
www.beta-tools.com

99

## Clé à ergot pour écrous à encoches latérales UNI/ISO 2982, 2983

## UNI 6752

art.	art.	Ø mm	S mm	B mm	L mm	A mm	g
000990012	99 12-14	12-14	3,0	14,5	109	1,5	21
000990016	99 16-20	16-18-20	3,0	14,5	109	1,8	21
000990022	99 22-28	22-25-28	4,0	21,0	136	1,8	43
000990030	99 30-32	30-32	4,0	21,0	136	2,1	39
000990034	99 34-38	34-36-38	5,0	28,5	171	2,4	83
000990040	99 40-42	40-42	5,0	28,5	171	2,4	78
000990045	99 45-50	45-50	6,0	37,0	206	2,5	146
000990052	99 52-58	52-55-58	6,0	37,0	206	2,5	137
000990062	99 62-65	62-65	7,0	46,0	242	3,1	226
000990068	99 68-75	68-70-75	7,0	46,0	242	3,1	228
000990080	99 80-90	80-85-90	8,0	62,0	281	3,8	368
000990092	99 92-95	92-95	8,0	62,0	283	4,3	360
000990098	99 98-100	98-100	8,0	62,0	283	4,3	357
000990105	99	105-110-115	10,0	81,0	337	4,4	668
000990120	99	120-125-130	10,0	81,0	337	4,9	672
000990135	99 135-145	135-145	12,0	98,0	385	6,0	1100
000990155	99 155-165	155-165	12,0	98,0	385	6,0	1120



Pierrot + Philippe 45 + Steph'anne - juin 2006

J'ai mesuré le zinzin lors du démontage de la roue AV par mon GCC pour changer de pneu, Calif EV 97 avec le même écrou à la con. Verdict :

- pas 150
- diamètre 17,5 mm

C'est du 11/16. Reste à savoir maintenant si de l'impérial de ce genre existe en pas métrique...

En théorie, vous avez raison...de là à trouver un truc en 11/16x17, sans non plus connaître l'angle du filet (50° ou 60°, selon briggs ou UN). Je crois qu'il serait plus probant de reprendre les cotes exactes en les nommant

Donc effectivement pas 150=17 TPI j'ai cherché aussi le 11/16", quel que soit le pas, ça n'existe pas dans mes tablettes. Du M18x150, pourquoi pas.

Parce que utiliser des écrous spéciaux, ça coûte quand même vachement cher d'un point de vue industriel.

Passer en M16x150 (M17 n'existe pas !), possible, amha, sans problème de fiabilité mais grosse reprise à faire quand même.

Yapuka espérer que ce soit du M18. Quoique, l'écrou classique HM18 n'existe pas non plus dans mes tablettes (memotech)... alors que le carré QM18 apparaît comme déconseillé !

Warteko + Sergio + Stéph'Anne + Philippe 45 - août 2006

Je n'aurai pas conseillé cette chose ouvertement car c'est un peu merdique: douille 6 pans contre 4 ergots, ça ne tombe pas juste bien sûr: on a 2 ergots seulement qui sont bien solide, les 2 autres tombent sur un angle et sont moins épais donc moins solides.

Néanmoins, ce bricolage à 3 euros serre (et desserre) mieux qu'avec une clé à ergots plate genre amortisseur ou colonne de direction. On peut emmener la douille en voyage, et on peut serrer au couple qui à l'avant sur la 1100 sport doit être de 5 kg.m si je ne me trompe.

J'ai pris une douille 6 pans Mr Bricolage de 24mm carré 1/2 dont la paroi est quand même bien épaisse.

Les douilles OGV et autres 12 pans sont plus fines de paroi, et en plus ce serait du gâchis :-)))





Christophe - août 2006

#### AXES DE ROUE V11 LE MANS ROSSO CORSA



2003



2004

Si vous ne voulez pas galérer lors de la repose de votre roue AV après un changement de roulements, toujours vérifier que le circlips qui cale l'un des deux roulements se trouve du côté où se trouve l'écrou d'axe de roue.

Pourquoi ?

- Parce que c'est le côté où se trouve l'entretoise extérieure (qui positionne la roue par rapport à la fourche).
- Parce que cela permet de ne pas prendre en compte la longueur de l'entretoise intérieure qui détermine la position du deuxième roulement, en fonction la longueur de cette entretoise.

Précisions concernant le montage des roulements de roue AV (roues à rayons avec moyeux amovibles):

- L'un des deux roulements doit être en fond de logement (sinon le circlips ne rentre pas dans la gorge): c'est le roulement de "référence", il doit se trouver du côté où se monte l'entretoise extérieure (à droite en principe)
- Le roulement opposé ne peut pas recevoir de circlips car il recouvre plus ou moins la gorge de circlips. L'entretoise est volontairement plus longue (de quelques 1/10 de mm, voir presque 1 mm) que la distance qui sépare les appuis des roulements dans le moyeu (si plus courte ou trop juste, on va mettre en contrainte les éléments roulants lors du serrage de l'écrou d'axe). La position finale de ce roulement dépend donc de la longueur de l'entretoise interne.



Philippe AQC - août 2006

---

## REPLACEMENT

---

*Le montage d'une roue AR de Calif est-il possible sans trop de modifs sur le pont une peu différent de la V11 ?*

Selon mes sources, mesure entre le centre de chaque 1/2 bras de bras oscillant, à hauteur de la roue:

- V11 : 335 mm
- Calif : entre 209 et 219 mm selon la machine

M'est avis que le moyeu de jante y est pour beaucoup dans la différence.

D'autre part, pas de jante de Calif permettant une monte de pneu supérieur à 150 (jantes de 4") alors que les V11 sont en 180 sur des jantes de 5,5".

Les Calif 1100 d'avant les EV-2001 sont en 140 sur de la jante de 3,5". Les 1000 sont en 130 ou 120 sur de la jante de 3"

Si la monte s'avérait toutefois possible par force entretoise, je me demande si du 140 tiendra le choc pour passer les 90 bourins d'un V11.

Sergio - décembre 2006

Remplacement d'une roue par une autre

En fait, il convient de se baser sur la largeur du moyeu, ce qui définit un modèle d'arbre de roue pour se caler dans la fourche correspondante. Si l'arbre n'est pas en correspondance, tu vas peiner à caler ton nouveau moyeu par rapport à l'idéal dont nous rêvons tous, soit le plan en coupe de la roue intégrant l'axe de la colonne.

Après, le calage des disques de part et d'autre dépend de la fourche et de la fixation des étriers.

En résumé, si tu montes d'autres roues, essaie d'avoir les axes d'origine, ils sont peut-être utilisables.

Philippe45 - mars 2007

---

## AXE ROUE ARRIÈRE DE V11 2004

---

Visuellement, pour mémoire...

