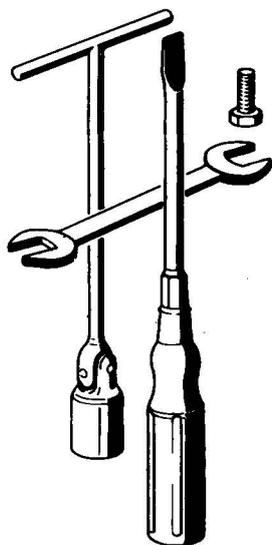




Le Mans

1000

MANUEL DE REPARATION



COD. 28920163

Compléments et Modifications au Manuel de Réparation V1000 G5 et 1000 SP - Cod. 17920163

Ce manuel d'atelier est issu de la numérisation d'un document papier d'origine Moto Guzzi.

Ce document dispose de "signets" permettant de naviguer plus rapidement au sein du manuel.

La partie texte a été traitée en OCR de façon à réduire le poids du document. Des erreurs peuvent apparaître. Merci de communiquer toute information.

Une erreur du document d'origine a été corrigée : au chapitre 12, paragraphes 12.12 et 12.13 qui concernent les cotes des Cylindres et Pistons, l'original indiquait des cotes de moteur 850 (83 mm d'alésage). Nous les avons remplacées par les cotes des moteurs 1000 traités Nigusil.

Merci à tous ceux qui contribuent à la Guzzithèque.

Document édité le 29 février 2004 mis à jour le 14 mai 2019

= = = = =
= = = = =

This workshop manual is the scanning of an original Moto Guzzi document.

It has "bookmarks" that allow you to navigate more quickly within the manual.

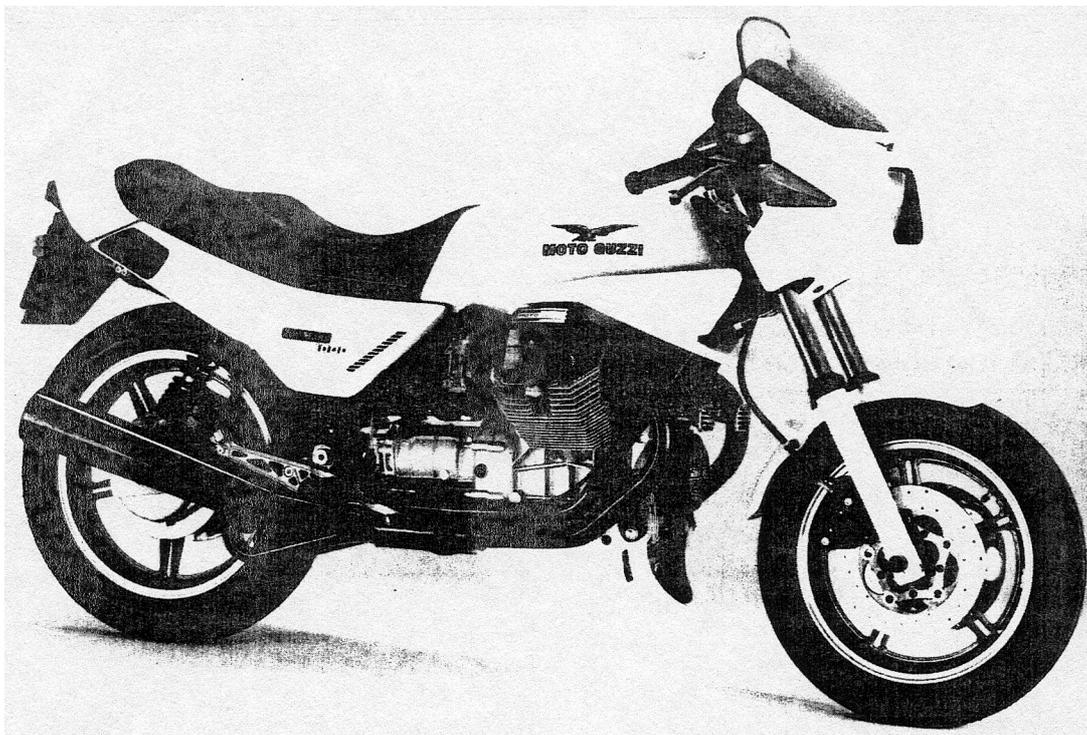
The text was processed in OCR in order to reduce the weight of the document. Errors may occur. Please contact me for any information.

An error in the original document has been corrected: in Chapter 12, paragraphs 12.12 and 12.13 about the dimensions of the Cylinders and Pistons, the original indicated the 850 engine dimensions (83 mm bore). I have replaced them with the dimensions of the 1000 Nigusil treated cylinders.

Thank you to all those who contribute to the Guzzitheque.

Document published on 29 February 2004 updated on 14 May 2019

Translated with the help of www.DeepL.com/Translator



305

NORME SUGGÉRÉE POUR L'UTILISATION CORRECTE DE LA MOTO

Nous vous rappelons que ce modèle, pour ses caractéristiques exceptionnelles, est presque un moyen sportif pour courses, demandant une conduite sportive.

Pour cette raison il rencontre une grande faveur auprès des mordus mais, comme pour les motos de compétition, la technique d'utilisation devra être appropriée.

Avant tout nous devons considérer que cette moto emploie des carburateurs ayant des petites pompes pour l'admission du carburant et si la commande du gaz n'est pas utilisée correctement en rapport au régime de tours moteur, un excès d'essence pourra être déterminé, qui sera expulsé des mêmes carburateurs et ira dans la boîte à filtre d'air dont les carburateurs sont équipés.

En roulant à basse vitesse, ou mieux à un bas régime de tours, il faudra utiliser la commande gaz d'une façon proportionnée, car une plus grande quantité de carburant pourrait n'être pas absorbée par le moteur; à haut régime de tours, même avec une accélération décisive, le carburant vient totalement absorbé et utilisé, en donnant au motocycle celle brillante reprise, lui caractérisant

2 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES**p. 3****5 INSTRUMENTS ET COMMANDES****p. 5**

- 1 Tableau de bord
- 4 Interrupteur feux - commande avertisseur sonore et clignotants
- 6 Bouton de démarrage-commutateur des feux et d'arrêt moteur
- 18 Boîtier porte-fusibles
- 23 Dispositif blocage selle

6 ENTRETIENS ET RÉGLAGES**p. 7**

- 1 Réglage levier embrayage
- 2 Réglage levier frein AV droit
- 4 Réglage amortisseurs arrière
- 8 Réglage du faisceau du phare

7 TABLEAU D'ENTRETIEN**p. 9****12 RÉVISION ET CONTRÔLE DU MOTEUR****p. 10**

- 6 Soupapes et guide-soupapes
- 8 Ressorts de soupapes
- 12 Cylindres
- 13 Pistons
- 14 Équilibrage du vilebrequin

13 DISTRIBUTION**p. 13**

- 1 Données de distribution
- 7 Jeu aux soupapes

15 ALIMENTATION**p. 14**

- 1 Carburateurs
- 6 Remplacement filtre à air

20-21 SUSPENSIONS**p. 16****22 BRAS OSCILLANT****p. 19****23 ROUES****p. 20**

- 20 Roue avant
- 21 Roue arrière
- 22 Pneus
- 23 Circuit de freinage

24 ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE**p. 24****25 SCHÉMA ÉLECTRIQUE****p. 25**

2 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR	bicylindre - quatre temps
Disposition des cylindres	en "V" de 90°
Alésage	mm. 88
Course	mm. 78
Cylindrée totale	cc. 948,8
Rapport volumétrique	10:1
Couple maxi.	kgm 8,43 à 6250 tours/min.
DISTRIBUTION	par soupape en tête avec tiges et culbuteurs.
ALIMENTATION	2 carburateurs Dell'Orto type PHM 40 ND (droit) PHM 40 NS (gauche)
GRAISSAGE	Système sous pression avec pompe à engrenages Crépine et cartouche montées dans le carter d'huile Pression de lubrification normale 3,8 - 4,2 kg/cm ² (contrôlée par soupape spéciale montée dans le carter d'huile) Mano-contact de signalisation de pression insuffisante sur le bloc moteur
ALTERNATEUR	Monté sur la partie avant du vilebrequin (14V - 20A)
ALLUMAGE	Par distributeur avec double rupteur et avance automatique par masses centrifuges
Données d'allumage	avance initiale (fixe) 8° ± 1° avance automatique 26° ± 2° avance totale (fixe + automatique)..... 34° ± 1°
Écartement des rupteurs	mm 0,37 à 0,43
Bougies d'allumage	BOSCH W5 DC
Écartement des électrodes	mm 0,6
Bobines d'allumage	2 installées sur le cadre au dessus du groupe moteur.
DÉMARRAGE	Électrique par démarreur (12V - 0,7Kw) commandé par solénoïde Couronne dentée fixée au volant moteur Commande par bouton (START) placé sur le côté gauche du guidon.
TRANSMISSION	
EMBRAYAGE	Du type à sec avec deux disques conduits placés sur le volant moteur Commandé par levier sur le guidon (côté gauche).
TRANSMISSION PRIMAIRE	Par engrenages, rapport 1:1,235 (Z = 17/21)
BOÎTE DE VITESSE	À cinq vitesses avec engrenages de prise constante à crabot frontal. Amortisseur de transmission incorporé. Commande par levier à pédale placée sur le côté gauche du véhicule.
Rapports de boîte	1:2 (Z=14/28) 1 : 1,388 (Z=18/25) 1 : 1,047 (Z=21/22) 1 : 0,869 (Z=23/20) 1 : 0,750 (Z==28/21)
TRANSMISSION SECONDAIRE	Par arbre avec joint de Cardan et engrenages
Rapport	1 : 4,714 (Z = 7/33)
Rapports totaux (moteur-roue)	1 ^{re}1 : 11,647 2 ^e1 : 8,088 3 ^e1 : 6,100 4 ^e1 : 5,063 5 ^e1 : 4,367
CADRE	
SUSPENSIONS	en berceau avec structure tubulaire
	AV Fourche télescopique "Brevet MOTO GUZZI" avec amortisseurs oléopneumatiques
	AR Par bras oscillant avec ressorts hélicoïdaux réglables, concentriques aux amortisseurs oléopneumatiques.
ROUES	Jantes en fonte d'alliage léger
	AV 16 x MT2,50 H2
	AR 18 x MT3,00 H2
PNEUS	Type: tubeless ou avec chambre à air
	AV 120/80 V 16"
	AR 130/80 V 18"

FREINS

- AV À disque flottant avec étrier fixe à double piston
 Commande par levier placé sur le côté droit du guidon
 Transmission hydraulique indépendant du frein arrière
 diamètre disque 270 mm
 diamètre piston 38 mm
 diamètre maître-cylindre 12,7 mm
- AR À disque flottant avec étrier fixe à double piston
 Commande par pédale placée au centre, côté droit du véhicule
 diamètre disque 270 mm
 diamètre piston 38 mm
 diamètre maître-cylindre 15,875 mm
 Le frein arrière est relié par transmission hydraulique au disque avant gauche
 dont les caractéristiques sont les mêmes que le droit.

DIMENSIONS ET POIDS

Empattement (chargé)	1,514 m
Longueur maxi	2,160 m
Largeur maxi	0,680 m
Hauteur maxi (pare-brise)	1,220 m
Hauteur minimum au sol	1,120 m
Poids à sec	215 Kg

PERFORMANCES

Vitesse max.	230 km/h avec pilote seul
Consommation carburant	5,4 L./100 Km.

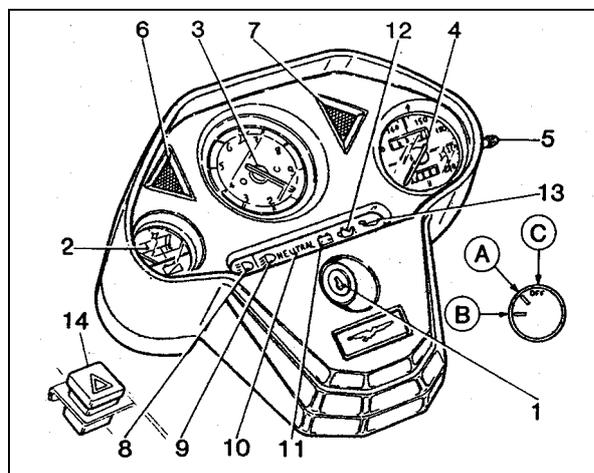
RAVITAILLEMENTS

Réservoir carburant (réserve 4L. env.)	24 L d'essence super (97 NO-RM/min)
Carter moteur	L.3 d'huile "Agip SINT 2000 SAE 10 W/50"
Boîte de vitesses	L.0,750 d'huile "AGIP Rotra MP SAE 80 W/90"
Pont	L.0,250 dont: L.0,230 d'huile "Agip Rotra MP SAE 80 W/90" et L.0,020 d'huile "Agip Rocol ASO/R"
Fourche AV (par bras)	L.0,150 fluide "Agip F.1 ATF Dexron"
Système de freinage AV et AR	Fluide "Agip F.1 Brake Fluid - SAE J 1703"

5 INSTRUMENTS ET COMMANDES

5.1 TABLEAU DE BORD (FIG. 306)

1. Commutateur à clé:
 - «OFF» aligné avec la marque «C» ; moteur éteint. La clé peut être retirée (aucun contact).
 - «A» aligné avec la marque «C» (clé tournée en sens horaire): véhicule prêt pour le démarrage. La clé ne peut pas être retirée.
 - «B» aligné avec la marque «C» (clé tournée en sens horaire): véhicule arrêté. Si le commutateur «A» (fig. 307) est en position «PARK» les feux de stationnement sont allumés. La clé peut être retirée.
2. Voltmètre.
3. Compte-tours.
4. Compteur de vitesse.
5. Mise à zéro du compteur.
6. Témoin (vert) du clignotant gauche.
7. Témoin (vert) du clignotant droit.
8. Témoin (bleu) de feu de route.
9. Témoin (vert) des feux de stationnement allumés.
10. Témoin (vert - Neutre) de point mort. Allumé lorsque la boîte de vitesses est au point mort.
11. Témoin (rouge) de charge de la batterie. Il doit s'éteindre dès que le moteur atteint un certain régime.
12. Témoin (rouge) de pression huile. Il s'éteint dès que la pression est suffisante pour assurer la lubrification du moteur. S'il ne s'éteint pas, la pression est incorrecte et on doit arrêter immédiatement le moteur et vérifier la cause.
13. Voyant (rouge) de niveau dans le réservoir de liquide de frein AV+AR. Quand ce voyant est allumé, il faut rétablir le niveau maxi du liquide, en vérifiant au même temps qu'il n'y a pas des fuites dans le système hydraulique.
14. Commande de warning (situé sur le support gauche du phare).



306

5.4 INTERRUPTEUR FEUX - COMMANDE AVERTISSEUR SONORE ET CLIGNOTANTS (FIG. 307)

Ils sont installés sur le côté gauche du guidon.

Commutateur «A»

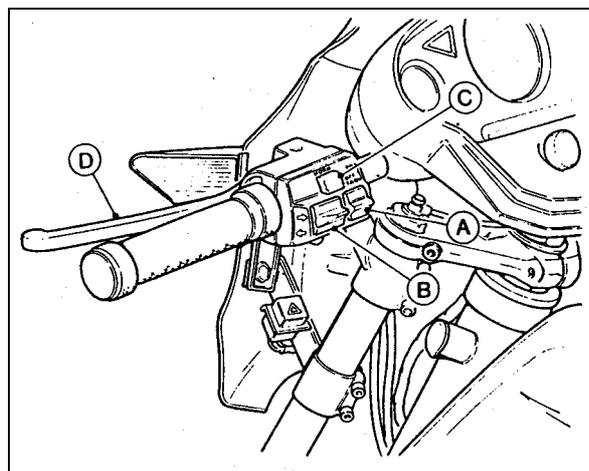
- Position «PARK» feux de stationnement.
- Position «ON» éclairage lampe code/phare.
- Position «OFF» feux éteints.

Commutateur «B»

- Position ⇒ clignotant droit.
- Position ⇐ clignotant gauche.

Bouton «C»

Commande avertisseur sonore.



307

5.6 BOUTON DE DÉMARRAGE - COMMUTATEUR DES FEUX ET D'ARRÊT MOTEUR (FIG. 308)

Il est installé sur le côté droit du guidon.

La marque «A» de la clé étant en ligne avec la marque «C» (fig. 306) la moto est prête pour le démarrage.

Pour démarrer le moteur, il faut:

- s'assurer que l'interrupteur «B» soit en position centrale;
- débrayer à fond («D» en fig. 307);
- si le moteur est froid, porter le levier «starter» en position de démarrage;
- presser le bouton de démarrage «A».

Pour arrêter le moteur, utiliser la clé de contact sur le tableau de bord.

Pour arrêter le moteur d'urgence, il faut basculer l'interrupteur «B» vers le haut ou vers le bas.

Le moteur étant arrêté, tourner la clé de contact (fig. 306) en sens antihoraire jusqu'à ce que la marque «OFF» s'aligne avec la marque «C», puis extraire la clé.

Interrupteur «E»:

Le commutateur «A» (fig. 307) étant en position «ON»:

Position «LO» feu de croisement.

Position «HI» feu de route.

Position «Flash» appel de phare.

5.18 BOÎTIER PORTE-FUSIBLES (FIG. 309)

Il se trouve dans la zone centrale du véhicule; pour y avoir accès il faut enlever la selle.

Dans son logement il y a 5 fusibles de 15 A installés.

Avant de remplacer le fusible ou les fusibles grillés, il faut identifier la défaut qui a causé le problème (voir "Légende système électrique").

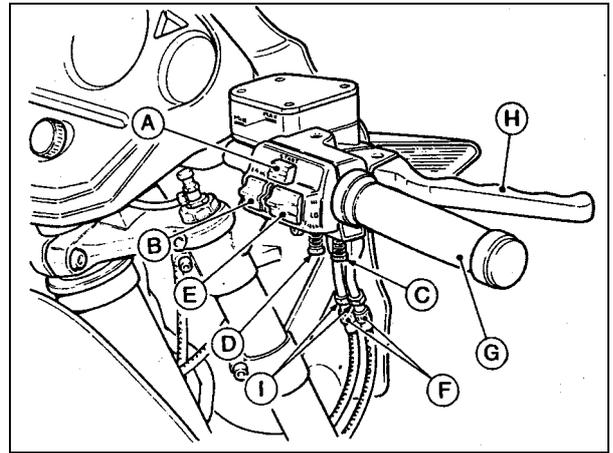
1. Warning.
2. Clignotants - Feux de stationnement - Feux d'éclairage instruments - Voyant feux de stationnement.
3. Feux de croisement et de route - Interrupteur feu «stop» avant - Voltmètre - Voyants de point mort, charge, pression huile moteur, niveau liquide de frein.
4. Avertisseur sonore.
5. Démarreur et interrupteur du feu «stop» arrière.

5.23 DISPOSITIF BLOCAGE SELLE (FIG. 310)

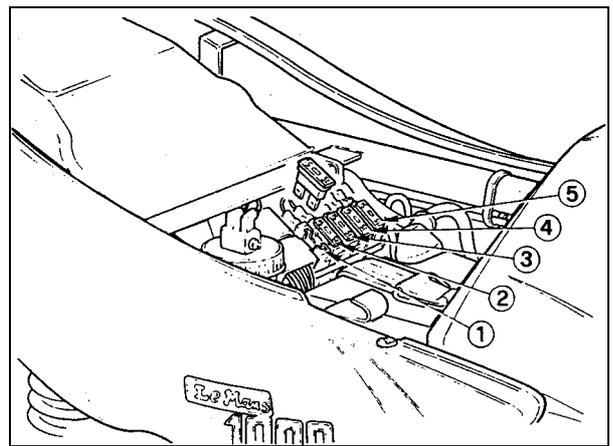
La selle est bloquée par une serrure «A» située sur le côté gauche, partie arrière du véhicule.

Pour le déblocage il faut tourner la clé d'un quart de tour en sens anti-horaire et pousser à fond la serrure. La selle sera ainsi automatiquement soulevée, pouvant ainsi être ôtée.

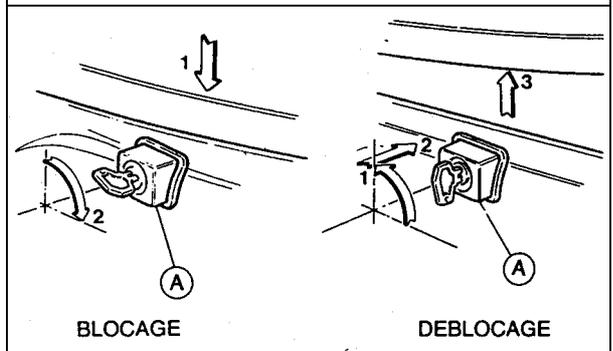
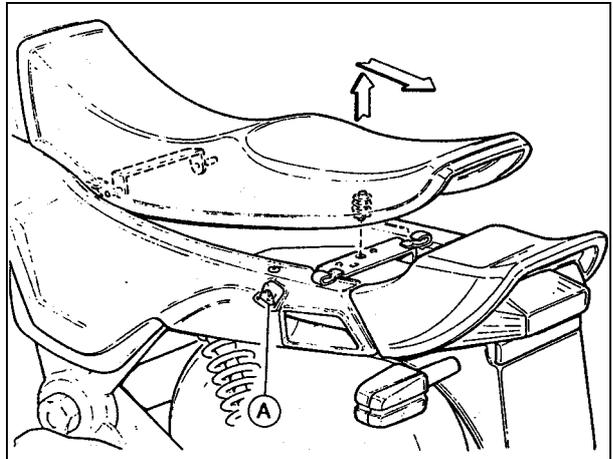
Pour la bloquer, il faut l'enfiler dans son siège sur le réservoir et le cadre et presser sur la selle même.



308



309



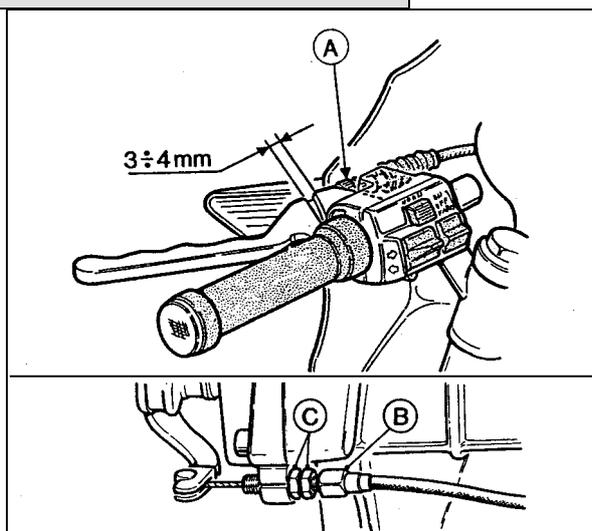
310

6 ENTRETIENS ET RÉGLAGES

6.1 RÉGLAGE LEVIER EMBRAYAGE (FIG.311).

Pour régler le jeu au levier sur le guidon et s'il est supérieur ou inférieur à 3 à 4 mm., opérer comme suit: faire reculer le capuchon en caoutchouc et actionner la vis de réglage «A» jusqu'à obtenir les valeurs prescrites.

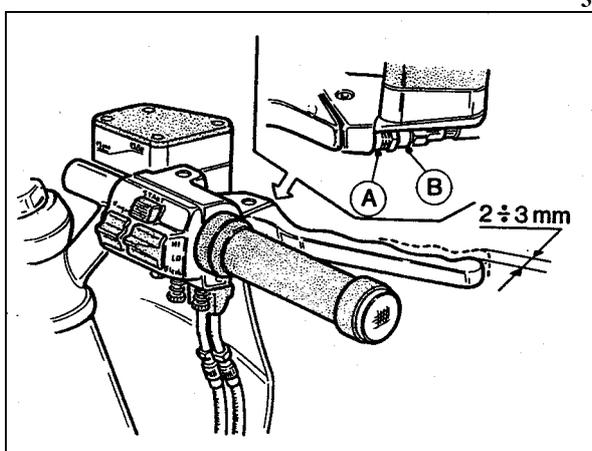
Ce réglage peut être effectué même sur le tendeur «B» après avoir dévissé le contre-écrou «C» situés sur le côté droit de la boîte de vitesses.



311

6.2 RÉGLAGE LEVIER FREIN AVANT DROIT (FIG.312)

Il doit exister un jeu au levier de commande. On peut régler ce jeu en modifiant la quantité de rondelles «B» se trouvant sur l'interrupteur STOP «A» situé au dessous du réservoir transparent.



312

6.4 RÉGLAGE AMORTISSEURS ARRIÈRES (FIG.313-314)

La pré-charge des ressorts arrière peut être réglée en trois positions différentes au moyen de la clé spéciale (fig. 313).

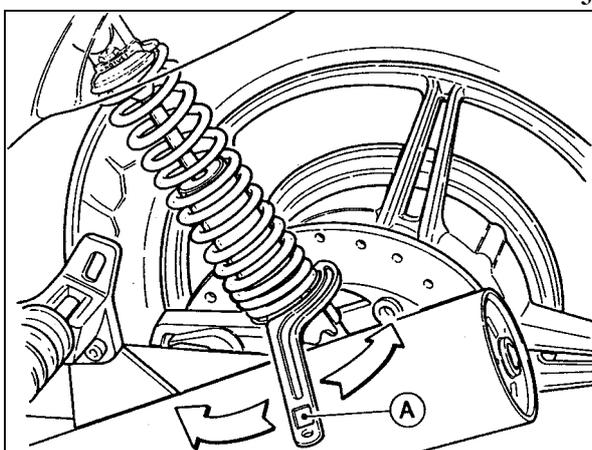
En outre on peut régler la détente en actionnant le disque «A» (fig. 314).

Selon les nécessités et la charge sur le véhicule, il y a 4 positions de réglage:

- pos. 1 - très souple pour un chargement léger
- pos. 2 - pour utilisation de la moto à solo ou à deux sur les autoroutes
- pos. 3 - pour emploi sportif à solo ou à deux avec bagages
- pos. 4 - très dure, pour utilisation à deux en conditions de chargement lourd.

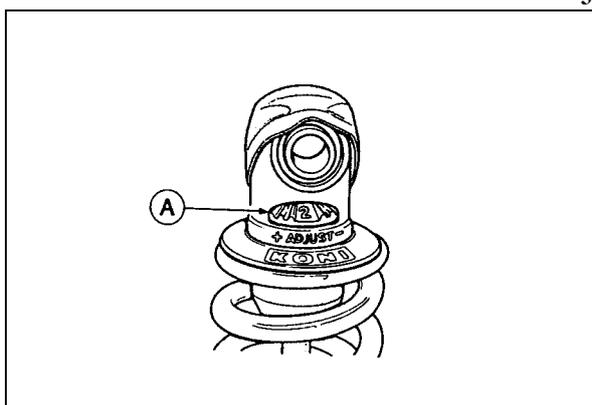
Dans le temps et selon de longs kilométrages parcourus, pour compenser l'usure naturelle des amortisseurs, il pourra être nécessaire d'utiliser un réglage supérieur à celui indiqué.

Si l'on constate que l'action des suspensions n'est pas régulière, il faut les faire vérifier auprès nos concessionnaires.



313

N.B. - Pour une meilleure tenue de route de la moto, les deux amortisseurs doivent être réglés dans la même position soit en détente, soit en pré-charge du ressort.



314

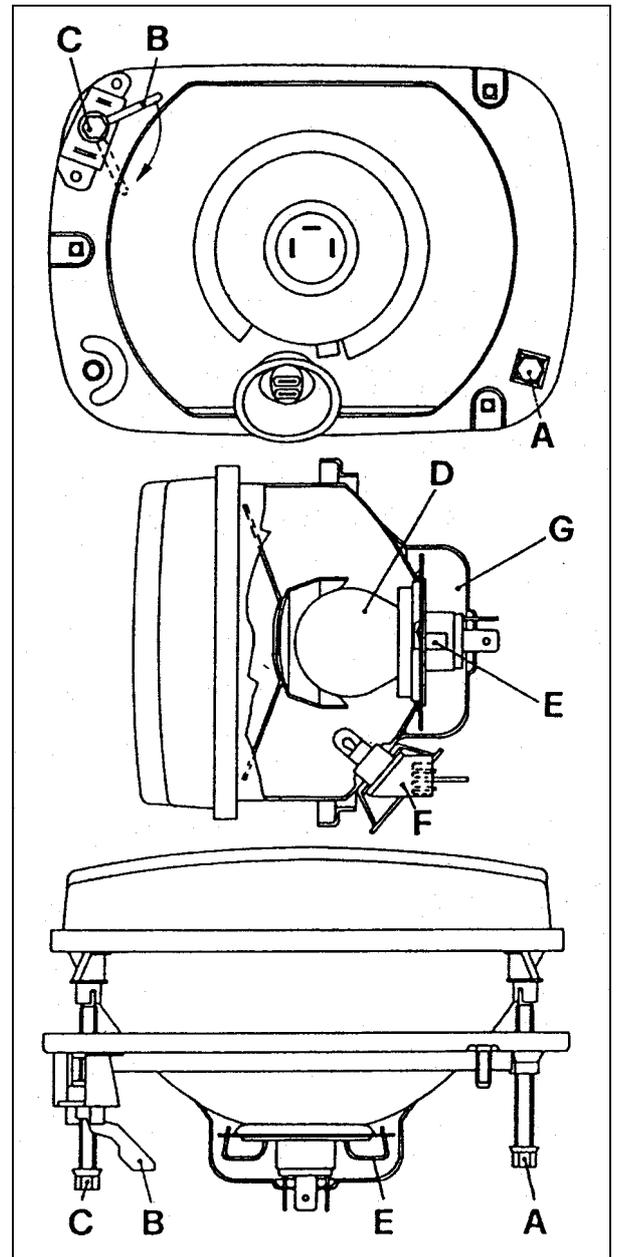
6.8 RÉGLAGE DU FAISCEAU DU PHARE (FIG. 315)

Le phare avant doit toujours être orienté correctement pour une meilleure sécurité de conduite et pour ne pas gêner les autres conducteurs qu'on va croiser.

Pour l'orientation «horizontale» il faut utiliser la vis «A» tandis que pour celle «verticale» il faut utiliser la vis «C» jusqu'à atteindre la hauteur prescrite.

À une distance de 3 m. le centre du faisceau du feu de route ne doit pas dépasser la hauteur de 0,883 m. le motorcycle étant déposé au sol et le pilote sur la selle.

En actionnant le levier «B» il est possible de changer rapidement l'orientation verticale pour le conformer aux conditions de chargement (avec une ou deux personnes assises sur la selle).



7 TABLEAU D'ENTRETIEN

Opérations	Km	1.500	3.000	6.000	9.000	12.000	15.000	18.000	21.000	24.000	27.000	30.000
Huile moteur		R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
Filtre à huile à cartouche		R					R					R
Crépine		C					C					C
Filtre à Air				C	R		C	R		C	R	
Calage allumage		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Bougies		A	A	A	R	A	A	R	A	A	R	A
Jeu aux culbuteurs		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Carburateur		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Boulonnerie		A					A					A
Réservoir, filtres, durits					C			C			C	
Huile boîte de vitesses		A	A	A	R	A	A	R	A	A	R	A
Huile pont		A	A	A	R	A	A	R	A	A	R	A
Roulements roues et direction									A			
Huile fourche AV									R			
Démarrateur, Alternateur									A			
Liquide de frein		A	A	A	A	A	R	A	A	A	A	R
Plaquettes de frein		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

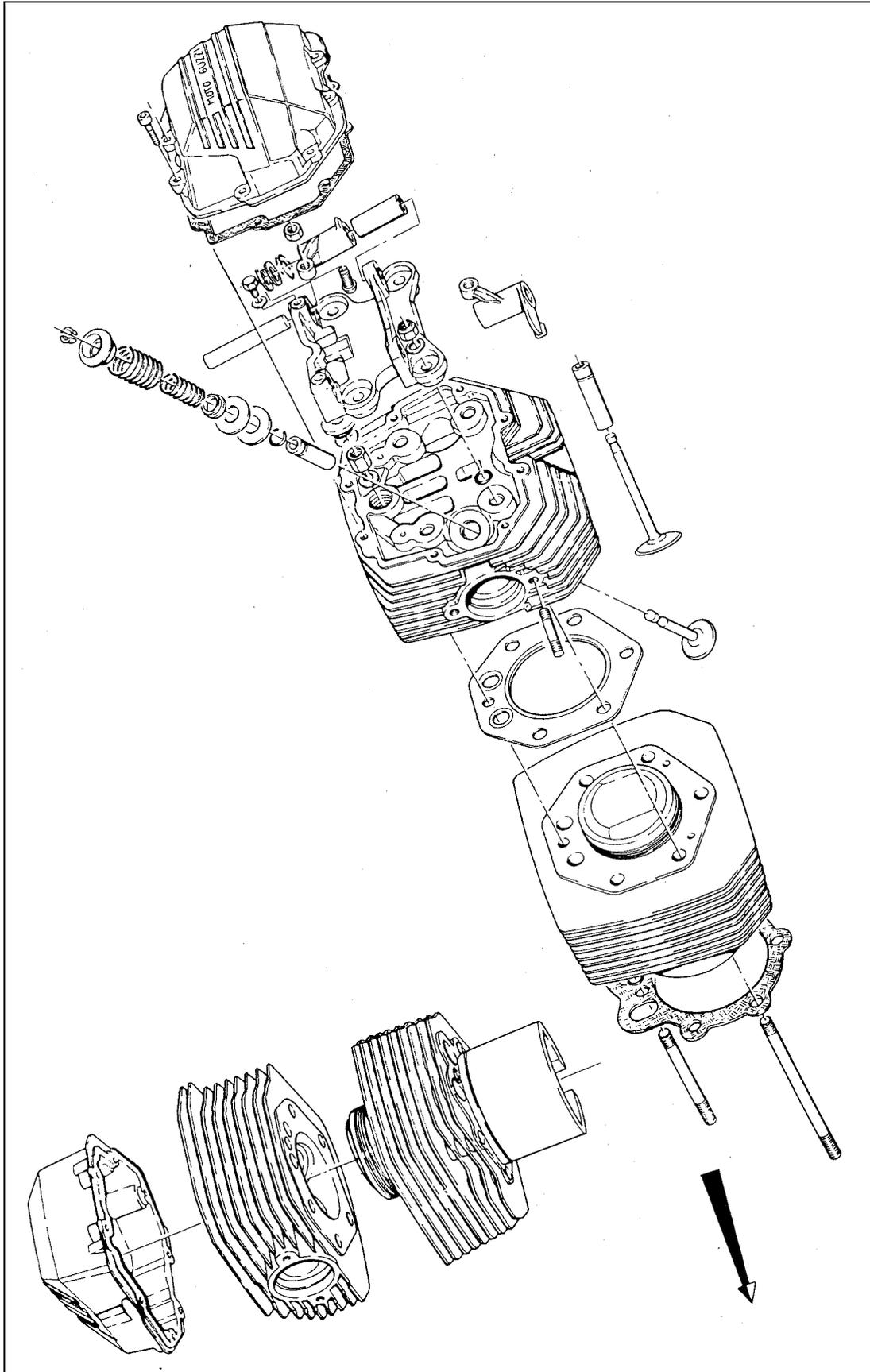
A = Entretien-Contrôle-Réglage-Remplacement si nécessaire.

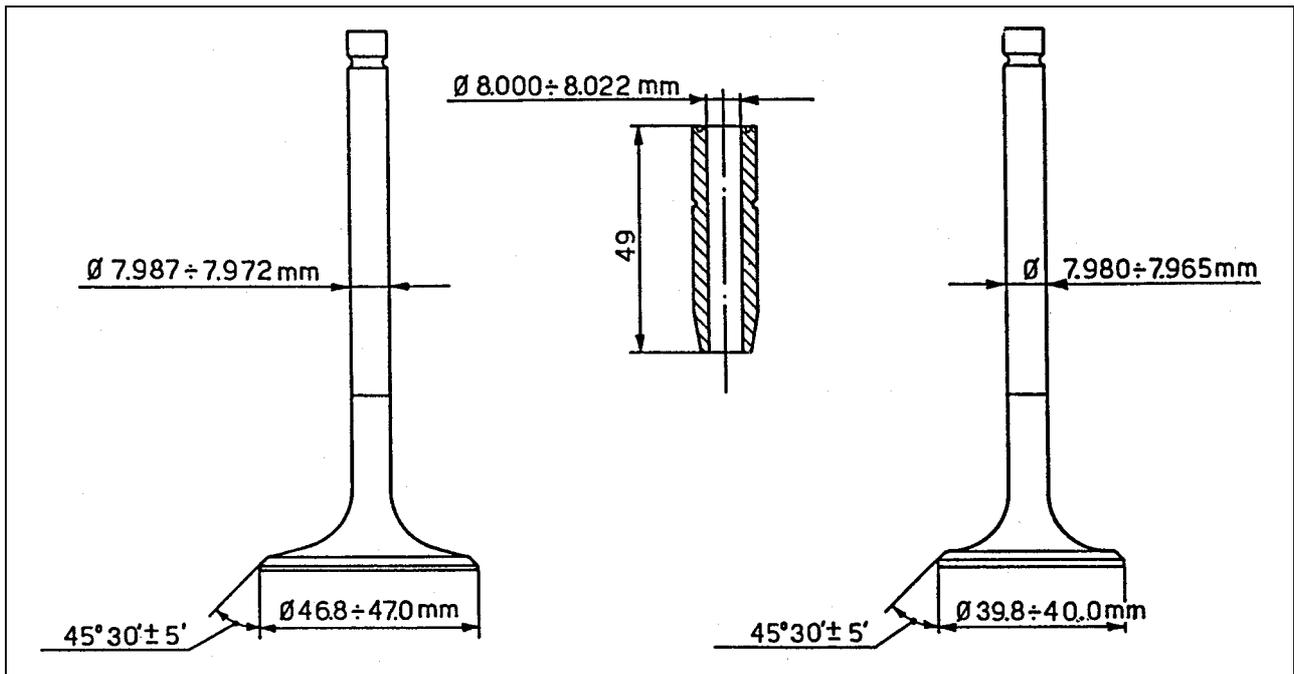
C = Nettoyage

R = Remplacement

Périodiquement vérifier le niveau de l'électrolyte de la batterie, tous les joints, articulations et câbles. Tous les 500 km, vérifier le niveau d'huile moteur. Dans tous les cas, vidanger l'huile moteur 1 fois par an.

12 RÉVISION ET CONTRÔLE DU MOTEUR



12.6 SOUPAPES ET GUIDE-SOUPAPES (FIG. 317)

317

12.8 RESSORTS DE SOUPAPES (FIG. 318)

Vérifier que les ressorts ne sont pas déformés et qu'ils n'aient pas perdu leur charge; ci-dessous vous trouvez les données:

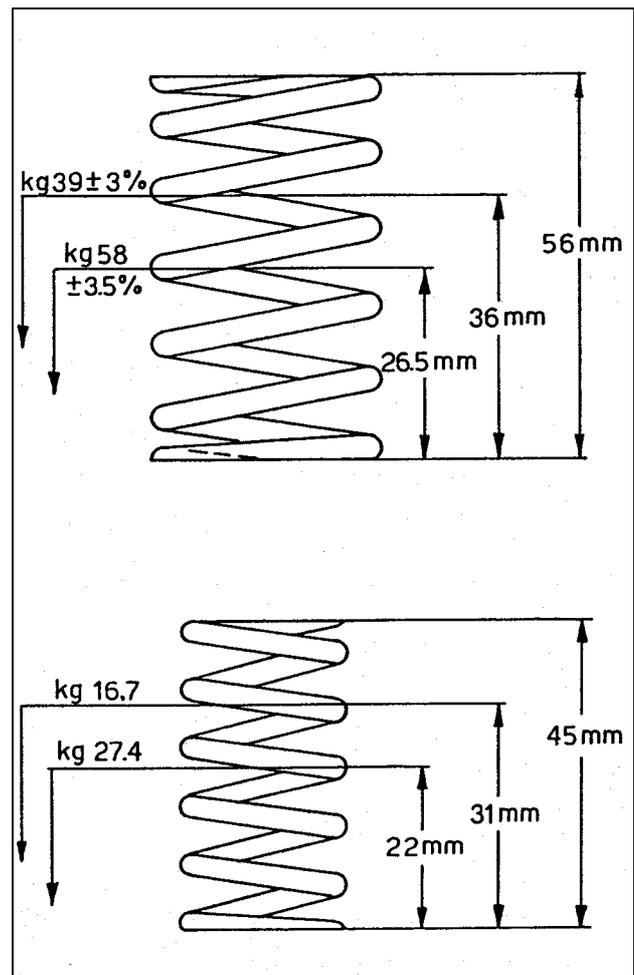
Ressort extérieur

- libre, longueur 56 mm
- soupape fermée, longueur de 36 mm. et une charge de $39 \pm 3\%$ Kg.
- soupape ouverte, longueur de 26,5 mm. et une charge de $58 \pm 3\%$ Kg.
- totalement comprimé, longueur de 22,0 - 22,5 mm.

Ressort intérieur

- libre, longueur 45 mm.
- soupape fermée, longueur de 31 mm. et une charge de $16,7 \pm 3\%$ Kg.
- à soupape ouverte, longueur de 22 mm. et une charge de $27,4 \pm 4\%$ Kg.
- totalement comprimé, longueur de 19,75 - 20,25 mm.

Si les ressorts ne sont pas dans ces caractéristiques, il faudra les remplacer.



318

12.12 CYLINDRES**SÉLECTION DES CYLINDRES (MM)**

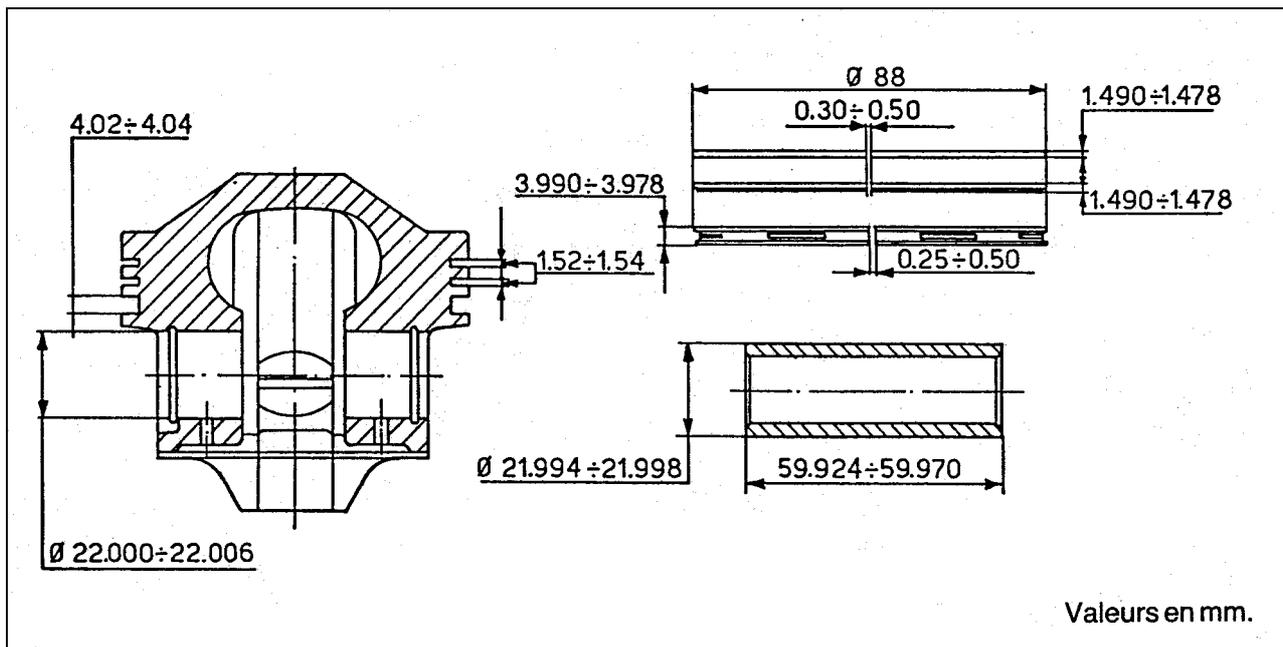
DEGRÉ A	DEGRÉ B	DEGRÉ C
88,000 à 88,006	88,006 à 88,012	88,012 à 88,018

12.13 PISTONS**SÉLECTION DES PISTONS (MM)**

DEGRÉ A	DEGRÉ B	DEGRÉ C
87,968 à 87,974	87,974 à 87,980	87,980 à 87,986

Les pistons d'un moteur doivent être équilibrés; une différence entre eux de 1,5 g est admise.

Pendant le montage d'un piston il faut remarquer la marque de sélection imprimée sur le piston et que le mot "SCA" (échappement) soit orienté vers le conduit d'échappement de la culasse.



319

12.14 ÉQUILIBRAGE DU VILEBREQUIN

Pour équilibrer statiquement le vilebrequin, il faut appliquer sur le maneton un poids de 1,650 à 1,652 Kg.

13 DISTRIBUTION

13.1 DONNÉES DE LA DISTRIBUTION

Les données de la distribution avec jeu d'1 mm aux soupapes sont les suivantes:

Admission :

- ouverture 29° avant le P.M.H.
- fermeture 60° après le P.M.B.

Échappement :

- ouverture 58° avant le P.M.B.
- fermeture 31° après le P.M.H.

13.7 JEU AUX SOUPAPES (FIG. 320)

Après les premiers 500 - 1500 km. et ensuite tous les 3000 Km. ou si la distribution devient très bruyante, vérifier le jeu entre soupapes et culbuteurs.

Le réglage doit être effectué le moteur froid, et le piston étant au point mort haut (P.M.H.) en phase de compression (soupapes fermées).

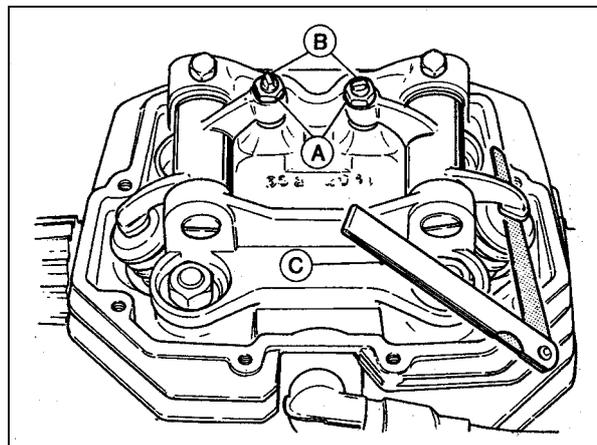
Après avoir enlevé le couvercle de la culasse, opérer comme suit:

1. dévisser l'écrou «A»
2. visser ou dévisser la vis de réglage «B» jusqu'à atteindre les jeux suivants:
 - soupape admission 0,20 mm.
 - soupape échappement 0,25 mm.

La mesure doit être effectuée en utilisant une jauge d'épaisseur «C».

Si le jeu est plus grand que celui indiqué, les poussoirs seront bruyants; dans le cas contraire les soupapes ne ferment pas bien, provoquant:

- perte de pression
- surchauffe du moteur
- soupapes brûlées, etc.



320

15 ALIMENTATION

15.1 CARBURATEURS (FIG. 321)

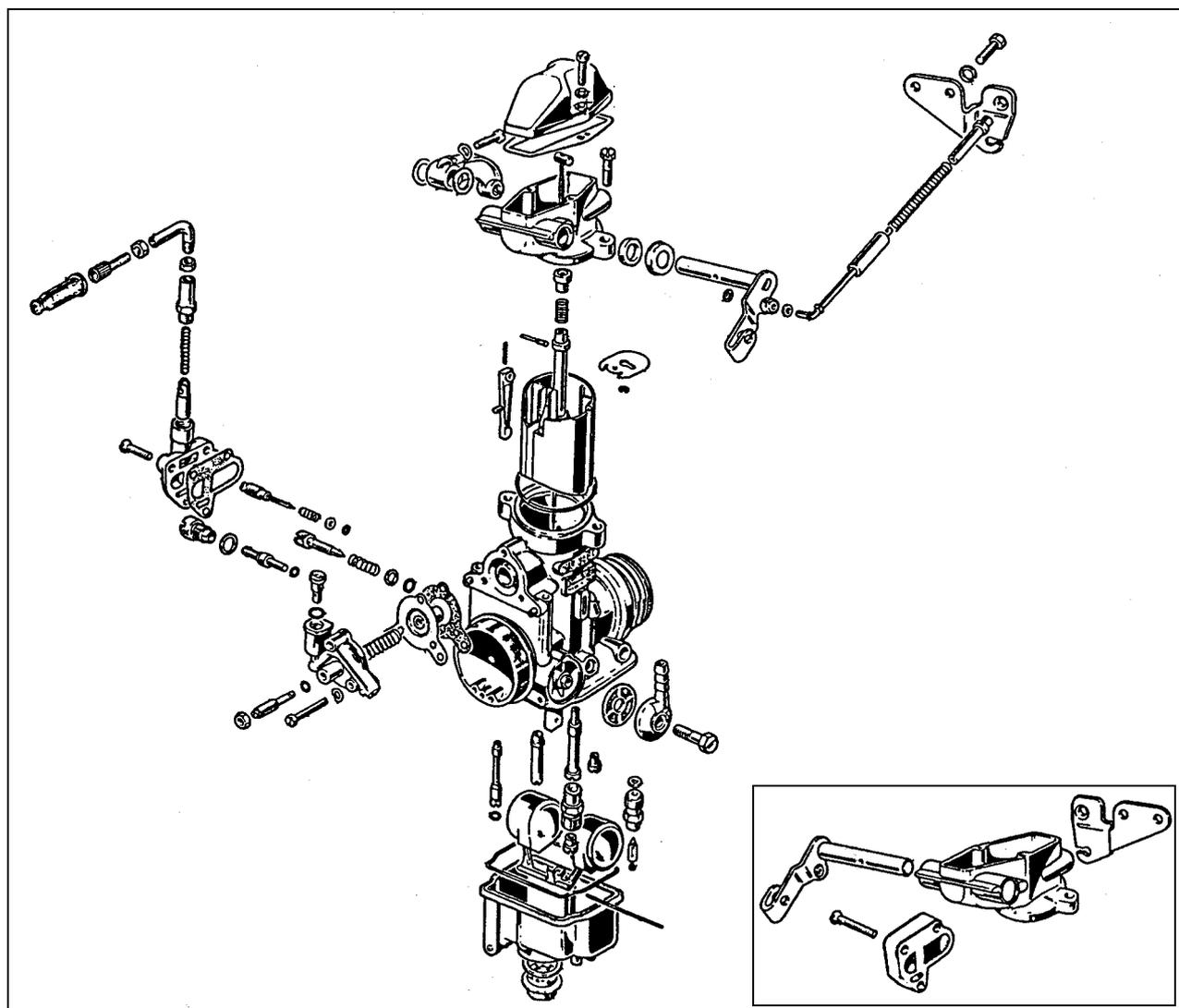
2 Dell'Orto type «PHM 40 ND» (droit) et «PHM 40 NS» (gauche).

COMMANDES CARBURATEURS:

- poignée de gaz sur le côté droit du guidon;
- levier commande de démarrage moteur froid: «starter» situé sur le côté gauche du moteur.

DONNÉES DE RÉGLAGE

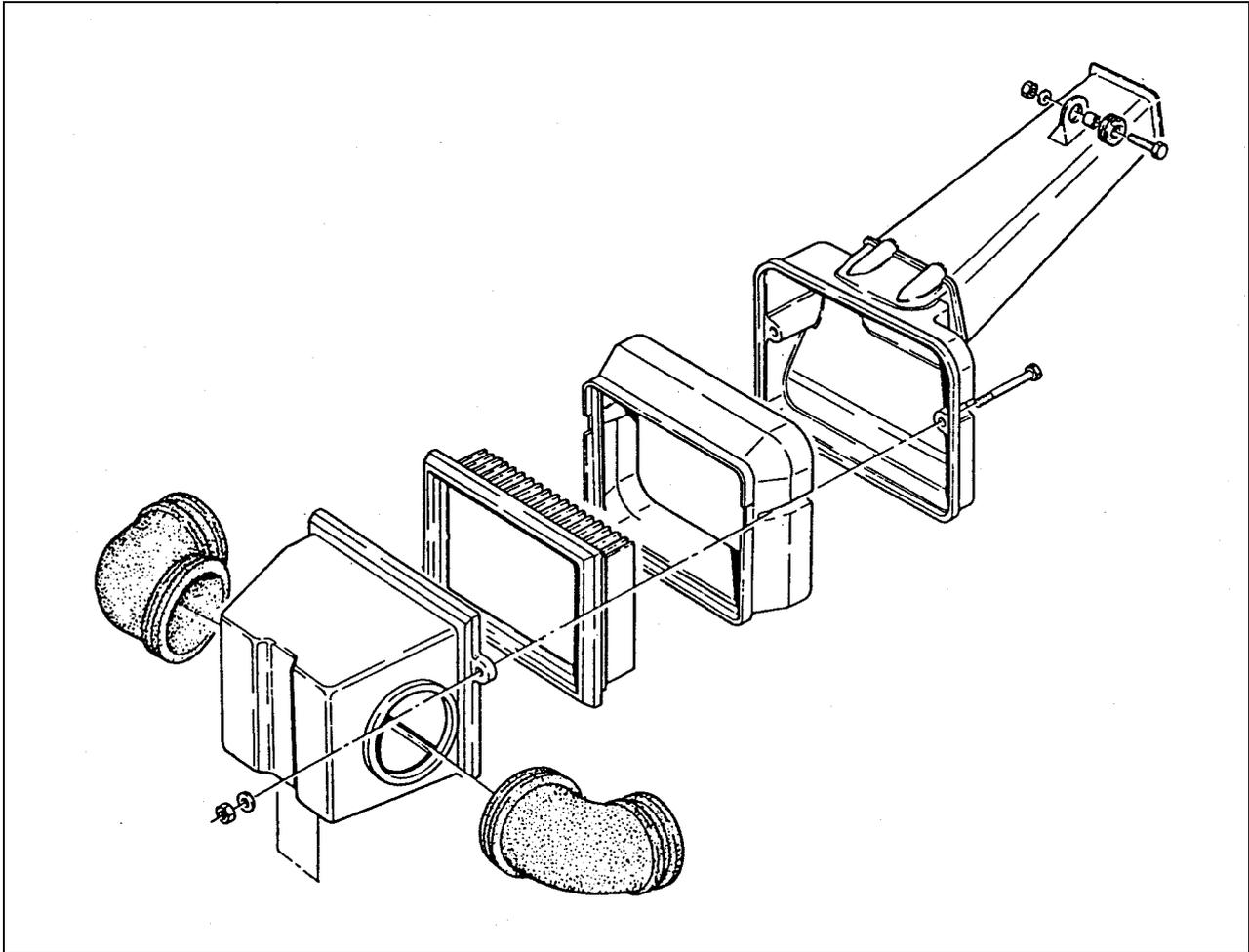
Diffuseur.....	Ø 40mm
Boisseau.....	60.5
Puit d'aiguille.....	268 AB
Gicleur principal.....	145
Gicleur ralenti.....	57
Gicleur de starter.....	60
Gicleur pompe.....	35
Pointeau.....	K19 (3° encoche)
Flotteur.....	10 gr
Vis de richesse.....	1 tour et demi



15.6 REMPLACEMENT DU FILTRE À AIR

Tous les 6000 Km. vérifier l'état de l'élément filtrant et éventuellement le nettoyer à l'air comprimé; tous les 9000 Km. le remplacer.

Ce filtre est installé dans une boîte avec le reniflard d'huile, sur le groupe moteur.



20-21 SUSPENSIONS**LUBRIFICATION BRAS DE LA FOURCHE (FIG.323)**

Pour remplacer l'huile de fourche, il faut opérer comme suit:

- démonter les clignotants et sortir le demi-carénage avant, en le dégageant du tableau de bord;
- dévisser les écrous du contacteur à clé et le bouton de mise à zéro du compteur-Km. partiel; ôter le tableau de bord;
- le véhicule étant sur la béquille centrale, desserrer la vis latérale "C" de blocage du tube de fourche; défaire le tuyau compensateur et en même temps dévisser le bouchon supérieur à tête hexagonale "B"; ensuite enlever le bouchon de vidange "A";
- en pressant légèrement vers le bas, l'avant du véhicule, le bouchon "B", solidaire de l'amortisseur interne, sortira;
- remonter le bouchon "A" et introduire la quantité de fluide prescrite (150cc "Agip F.1 ATF Dexron") au travers de l'espace disponible entre le diamètre intérieur du tube de fourche et le corps amortisseur;
- remonter le bouchon "B" après avoir soulevé la partie avant du motorcycle et serrer de nouveau la vis latérale. Répéter les mêmes opérations aussi pour l'autre côté;
- connecter de nouveau le tuyau compensateur et rétablir la pression des amortisseurs en suivant les données prescrites.

AMORTISSEURS OLÉOPNEUMATIQUES

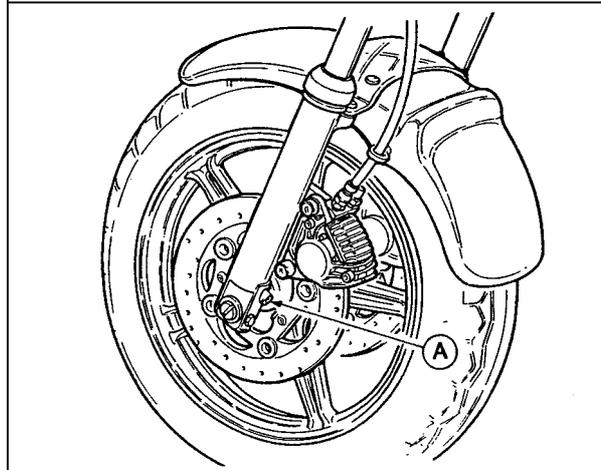
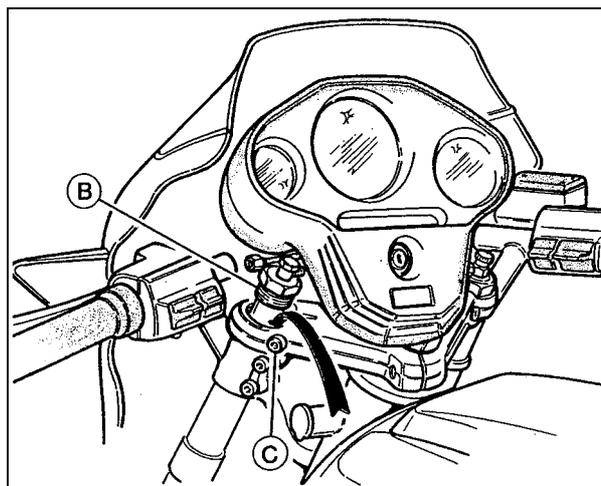
La pression de charge et de fonctionnement des amortisseurs AV est de 1,5 - 2,5 Kg/cm²

Pour le contrôle des pressions on conseille d'utiliser un manomètre exact, avec tubulure la plus courte possible (le mieux serait sans aucune tubulure), puisque la capacité intérieure de la cette tubulure pourrait affecter la valeur de pression indiquée.

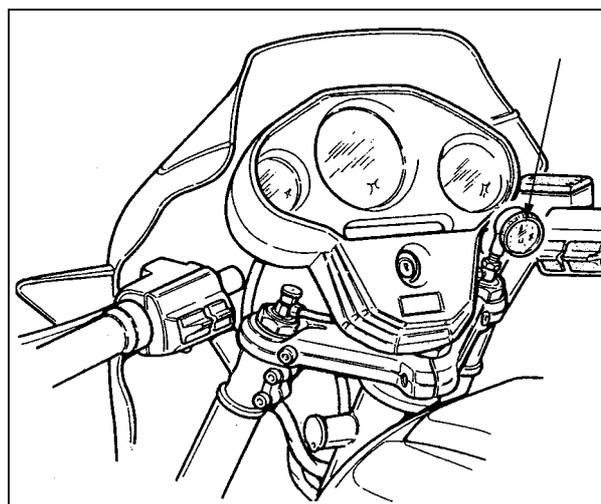
Pour se rendre compte de combien la pression peut être modifiée, il suffit d'effectuer deux mesures successives: la différence entre les deux valeurs montre, très approximativement, la perte de pression causée lors du débranchement du manomètre.

La mesure devra être effectuée le véhicule étant sur la béquille centrale et les amortisseurs froids; pour la charge des amortisseurs utiliser de l'air sans aucune trace d'humidité.

N.B. - Pour un contrôle plus soigné, utiliser le manomètre spécial code 00950053.



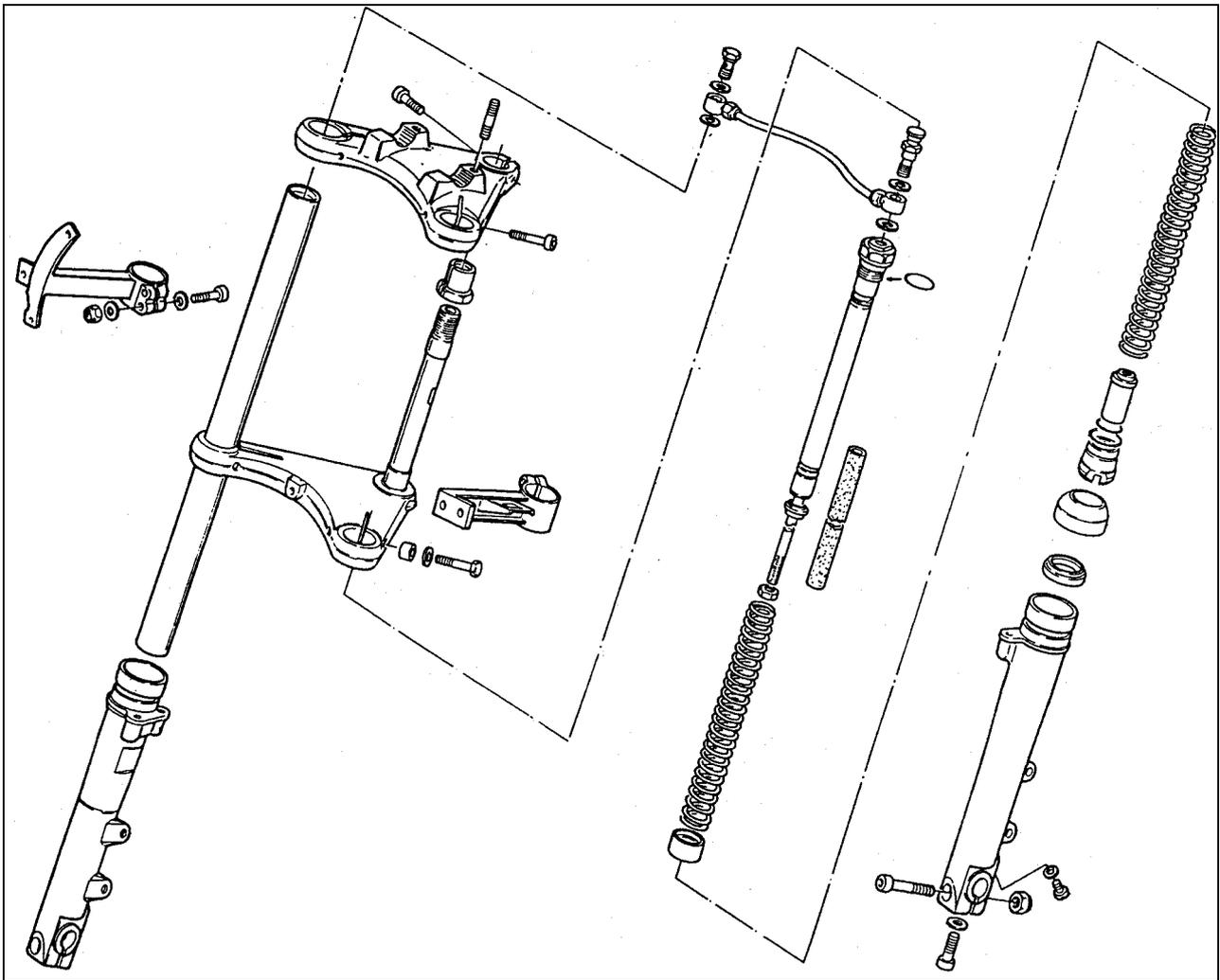
323



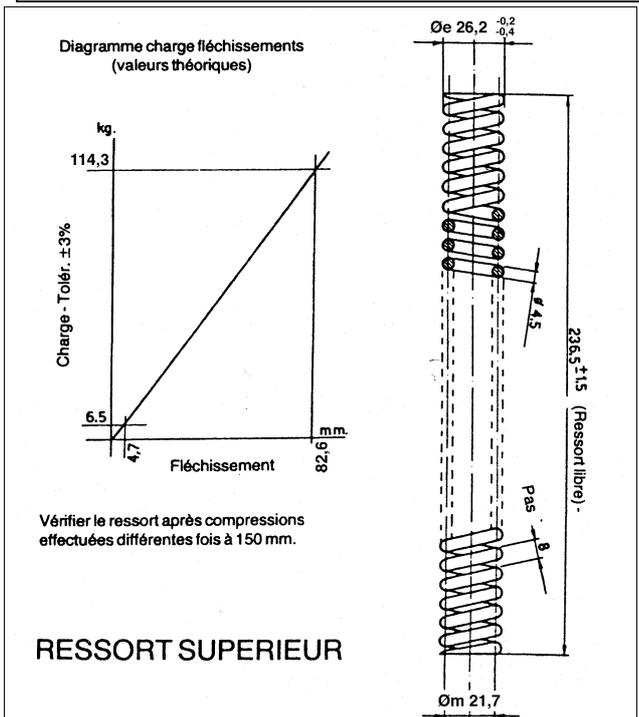
324

FOURCHE AVANT (FIG. 325)

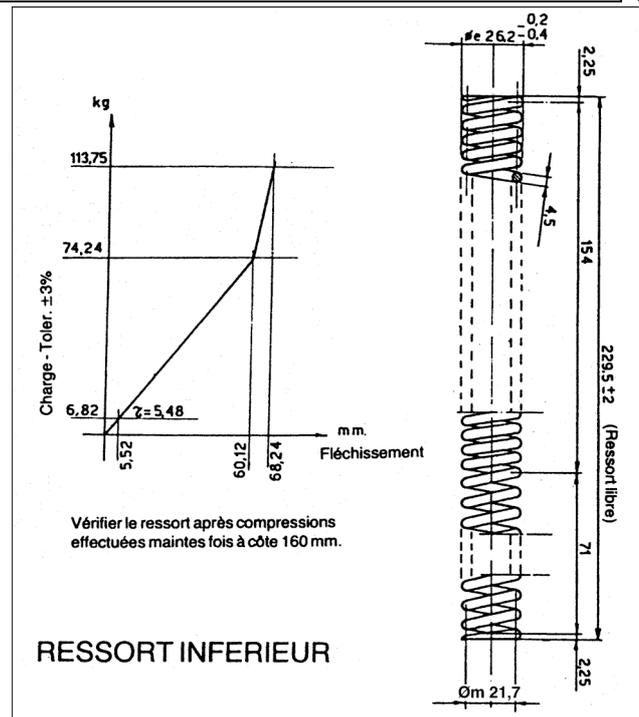
Course..... 140 mm
 Diamètre intérieur des fourreaux..... 40,010 à 40,050 mm
 Diamètre extérieur des tubes 39,975 à 39,950 mm



325

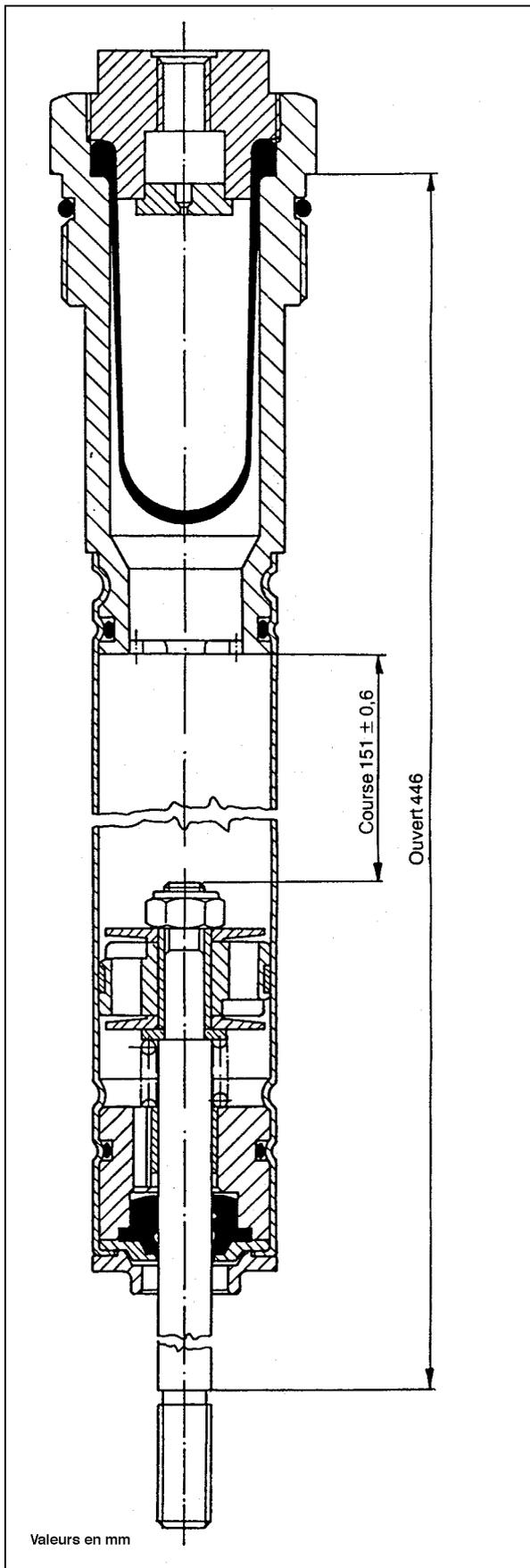


326

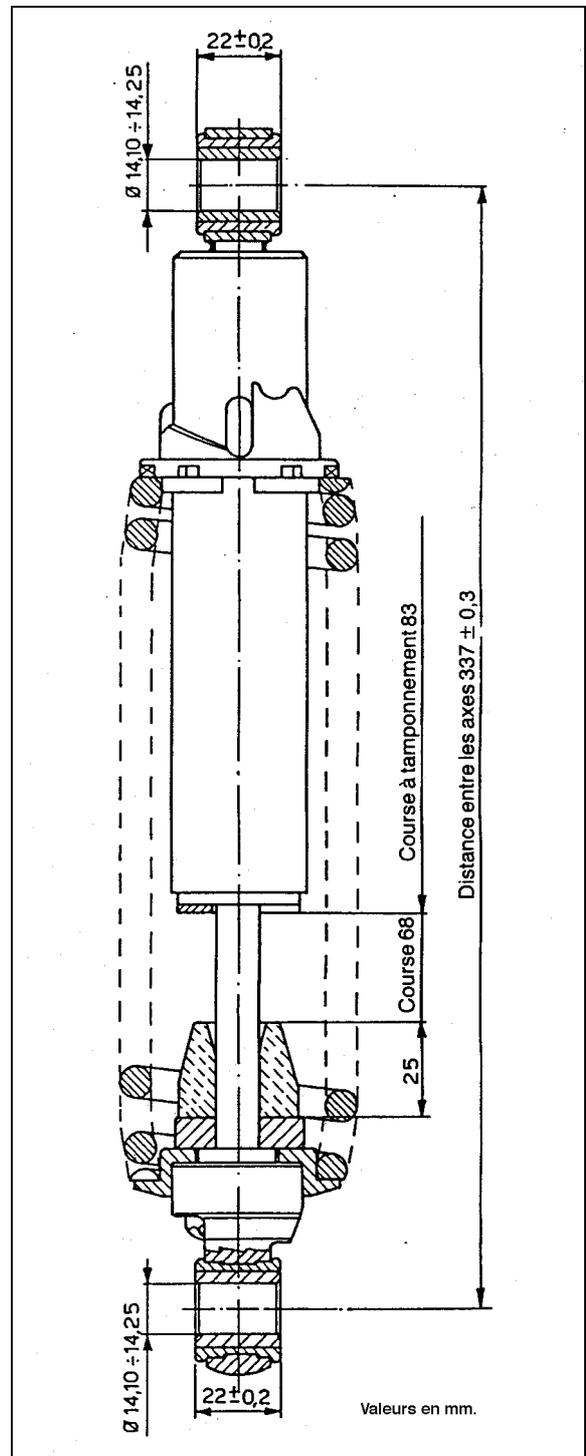


327

AMORTISSEURS ARRIÈRE

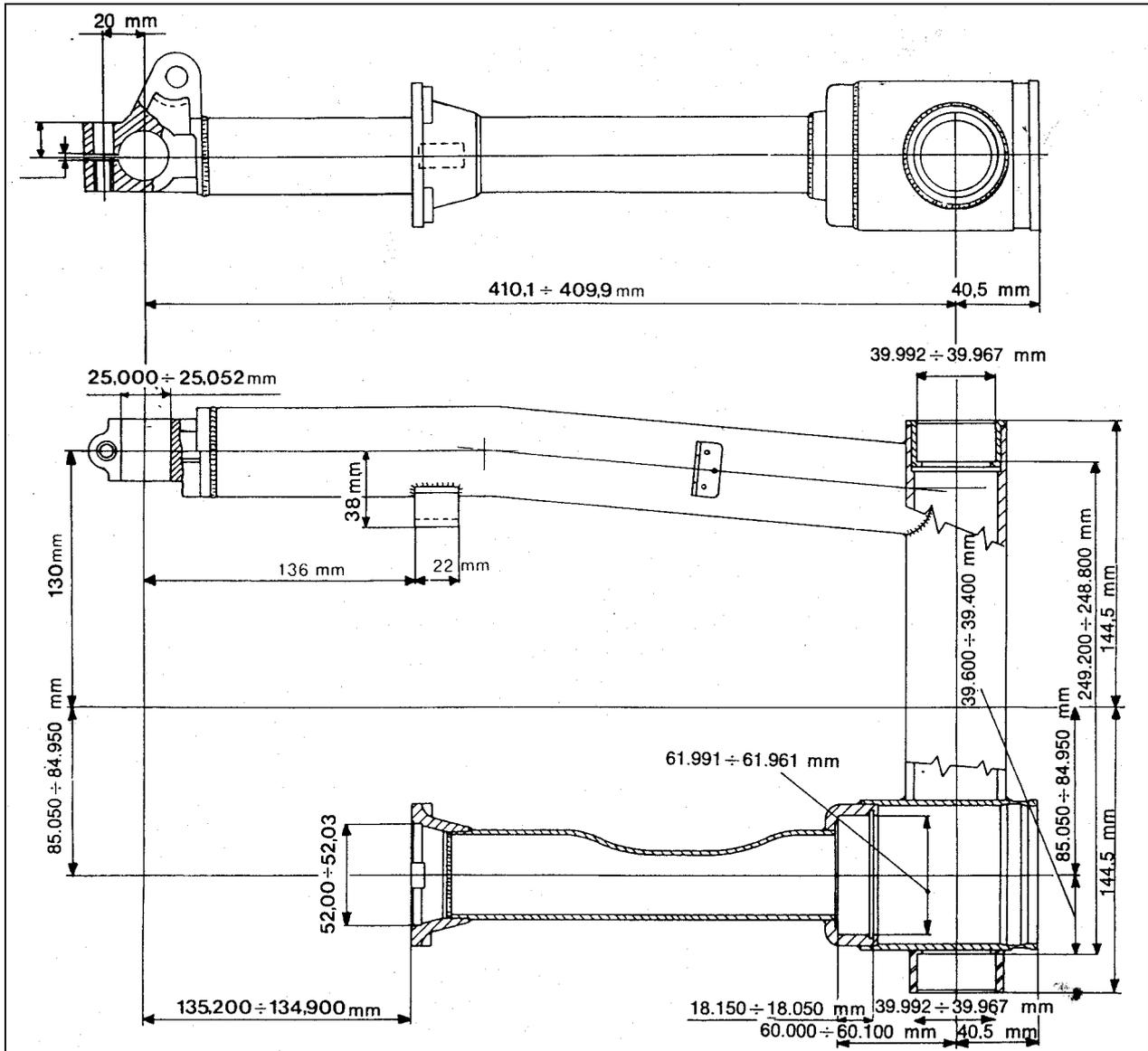


328



329

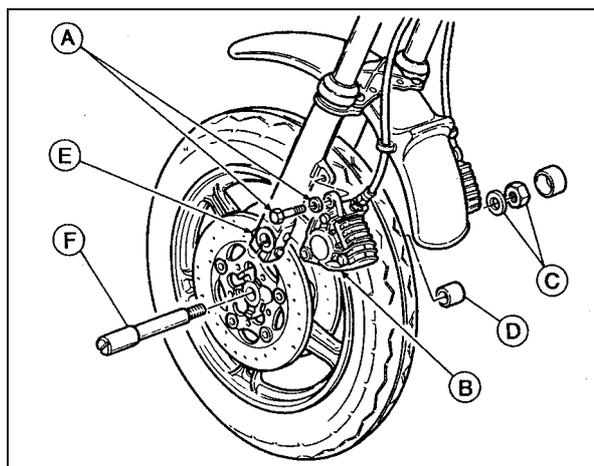
22 BRAS OSCILLANT



23 ROUES**23.20 ROUE AVANT (FIG. 331)**

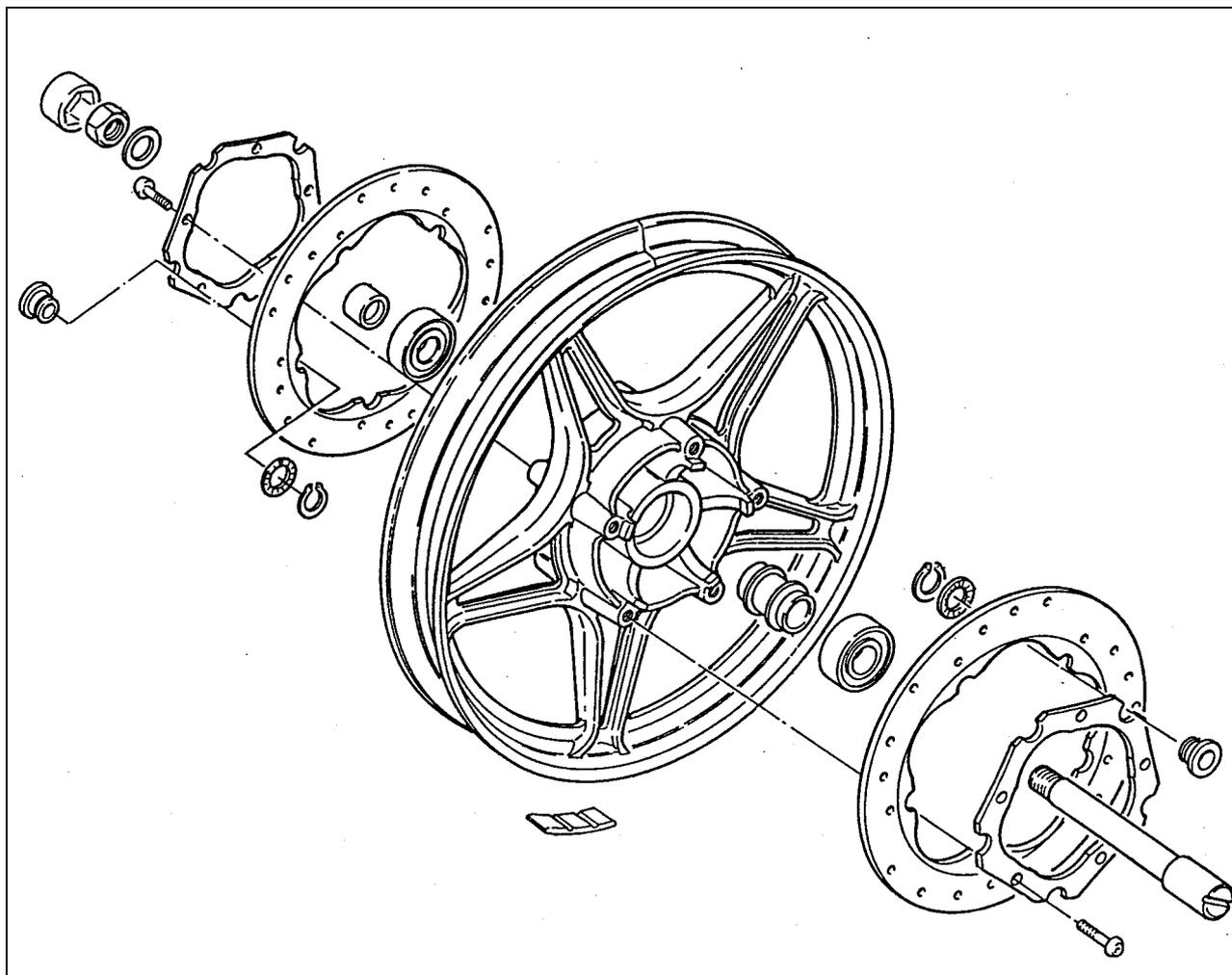
Pour démonter la roue AV du véhicule opérer comme suit:

- placer le véhicule sur la béquille centrale et garder la roue soulevé du sol
- dévisser les vis «A» fixant les étriers aux fourreaux de la fourche et ôter les étriers «B»
- dévisser l'écrou «C» fixant l'axe de roue côté droit
- dévisser les vis «E» bloquant l'axe sur les fourreaux
- extraire l'axe «F» en notant la position de l'entretoise «D»
- extraire la roue avant
- pour la repose, procéder dans l'ordre inverse, en faisant attention à la position de l'entretoise; ensuite actionner plusieurs fois les 2 commandes des freins pour remettre en place les pistons des étriers.



N. B. : Selon le type de pneu adopté, il sera nécessaire de dégonfler la roue pour pouvoir l'extraire.

331



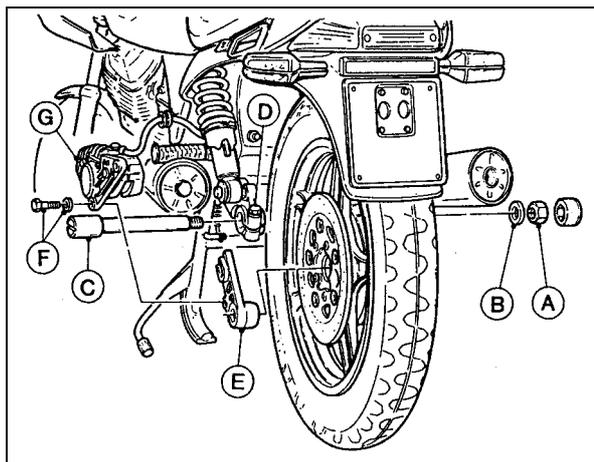
332

23.3 ROUE ARRIÈRE (FIG. 333)

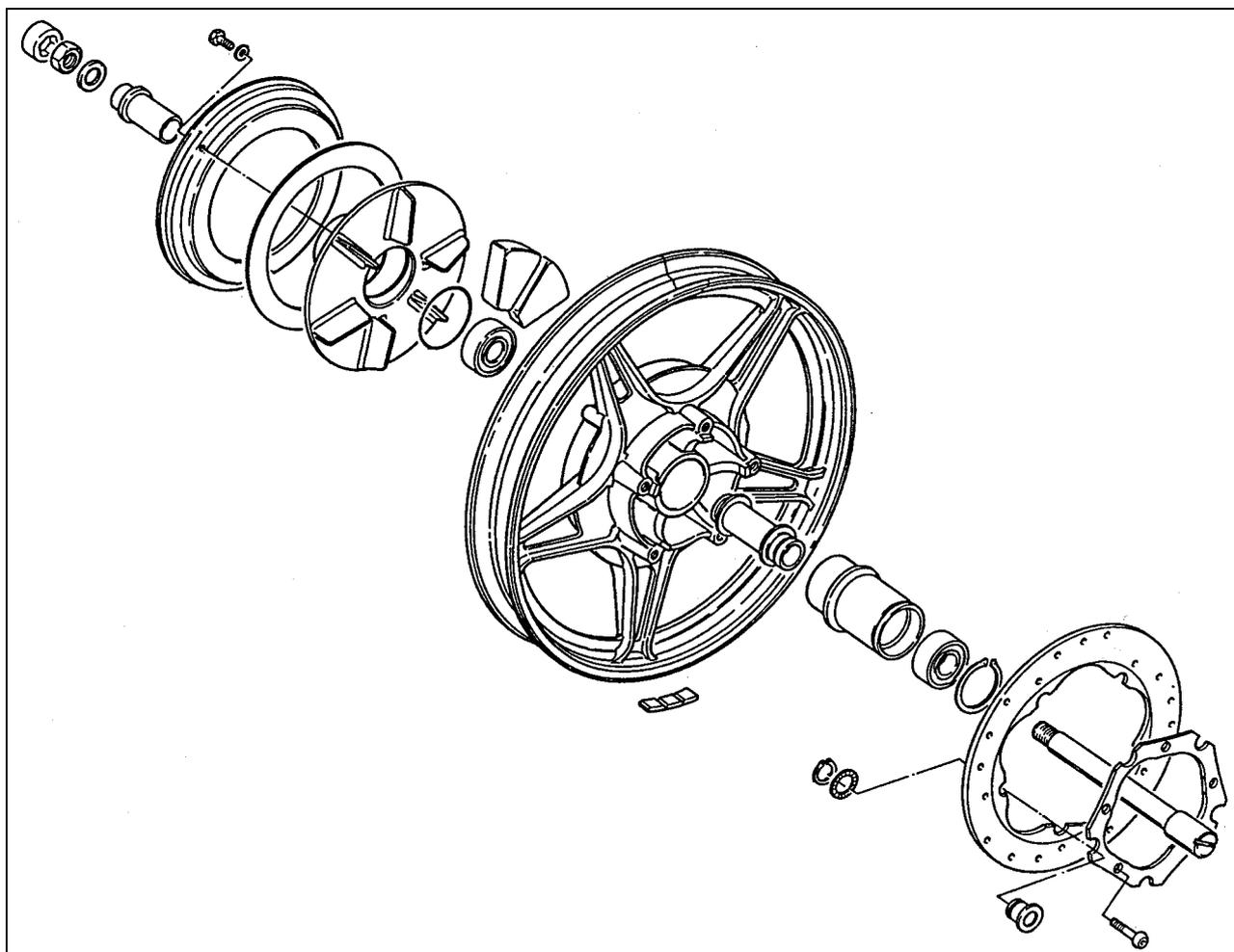
Pour démonter la roue AR, opérer comme suit:

- placer le véhicule sur la béquille centrale;
- dévisser l'écrou «A» avec rondelle «B» sur l'axe côté pont
- dévisser la vis bloquant l'axe «D» sur le bras oscillant
- extraire l'axe «C»
- enlever la platine «E» après avoir dévissé les vis «F» fixant l'étrier «G» à cette même platine
- positionner l'étrier «G» de façon à le tenir au cadre
- pencher la moto et extraire la roue du bras oscillant et du pont.

Pour remonter la roue, inverser l'ordre de démontage en veillant à placer la platine portant l'étrier de frein dans son pion de blocage sur le bras oscillant.



333



334

23.22 PNEUS

Les pressions prescrites sont:

- roue avant: avec un ou deux personnes 2,2 kg/cm²;
- roue arrière: 2,4 kg/cm² avec une personne; 2,7 kg/cm² avec deux personnes.

Les valeurs ci-dessus sont données pour un usage normale (tourisme). Pour l'emploi à la vitesse maximale continue, en autoroute, on recommande d'augmenter ces pression de 0,2 kg/cm².

23.23 CIRCUIT DE FREINAGE

Contrôle de l'état d'usure des plaquettes

Tous les 5000 Km. vérifier l'épaisseur des plaquettes qui doit être :

la plaquette neuve..... 9 mm

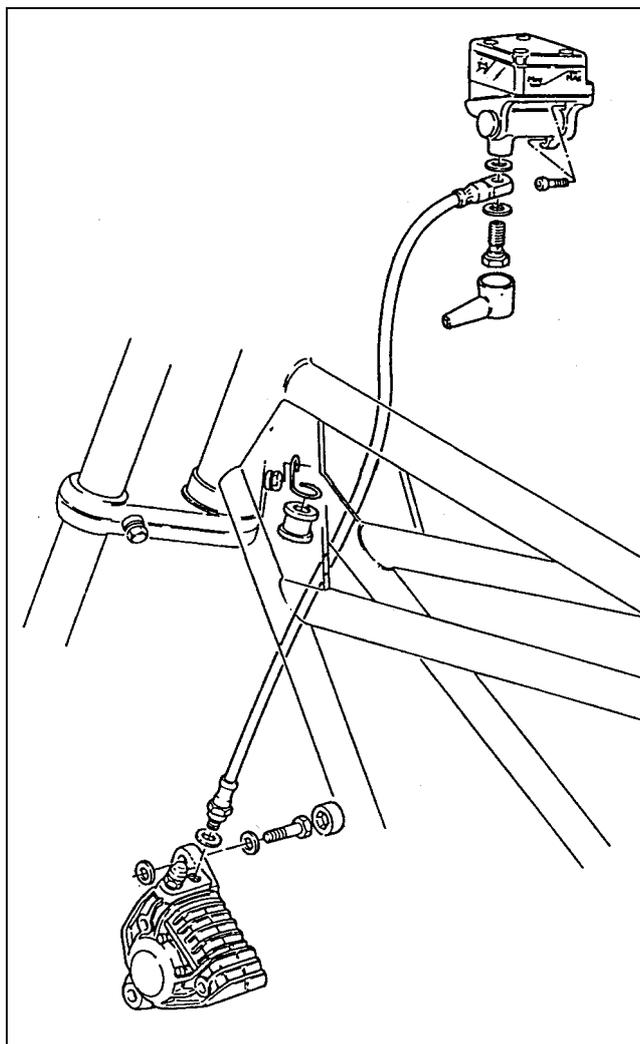
la plaquette à la limite d'usure..... 6 mm environ

Si l'épaisseur est inférieure à la limite d'usure, il faudra changer les plaquettes. Après ce remplacement, il ne faudra pas effectuer la purge du système de freinage, mais il suffira d'actionner le levier «H» (fig. 308) plusieurs fois, jusqu'à ce que les pistons des étriers se mettent en place.

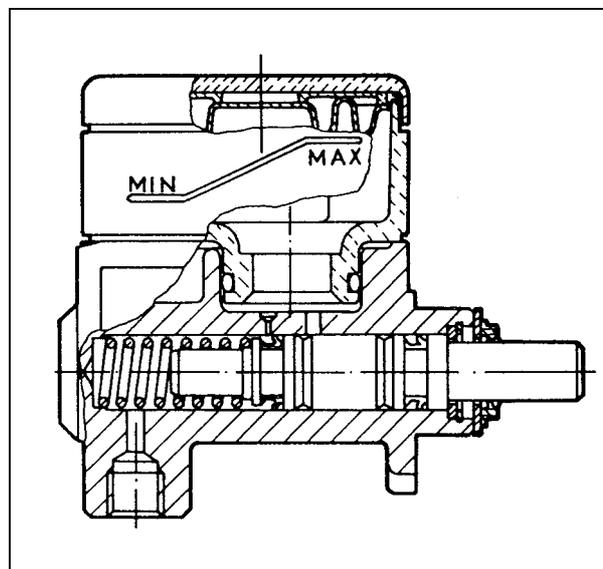
Pendant le remplacement des plaquettes, vérifier l'état des durits; si elles sont endommagées, il faudra les remplacer immédiatement.

N.B. - En cas de remplacement des plaquettes et pendant les premiers 100 km. il faudra utiliser les freins avec modération, dans le but de permettre un rodage convenable.

SYSTÈME AVANT DROIT (FIG. 335)

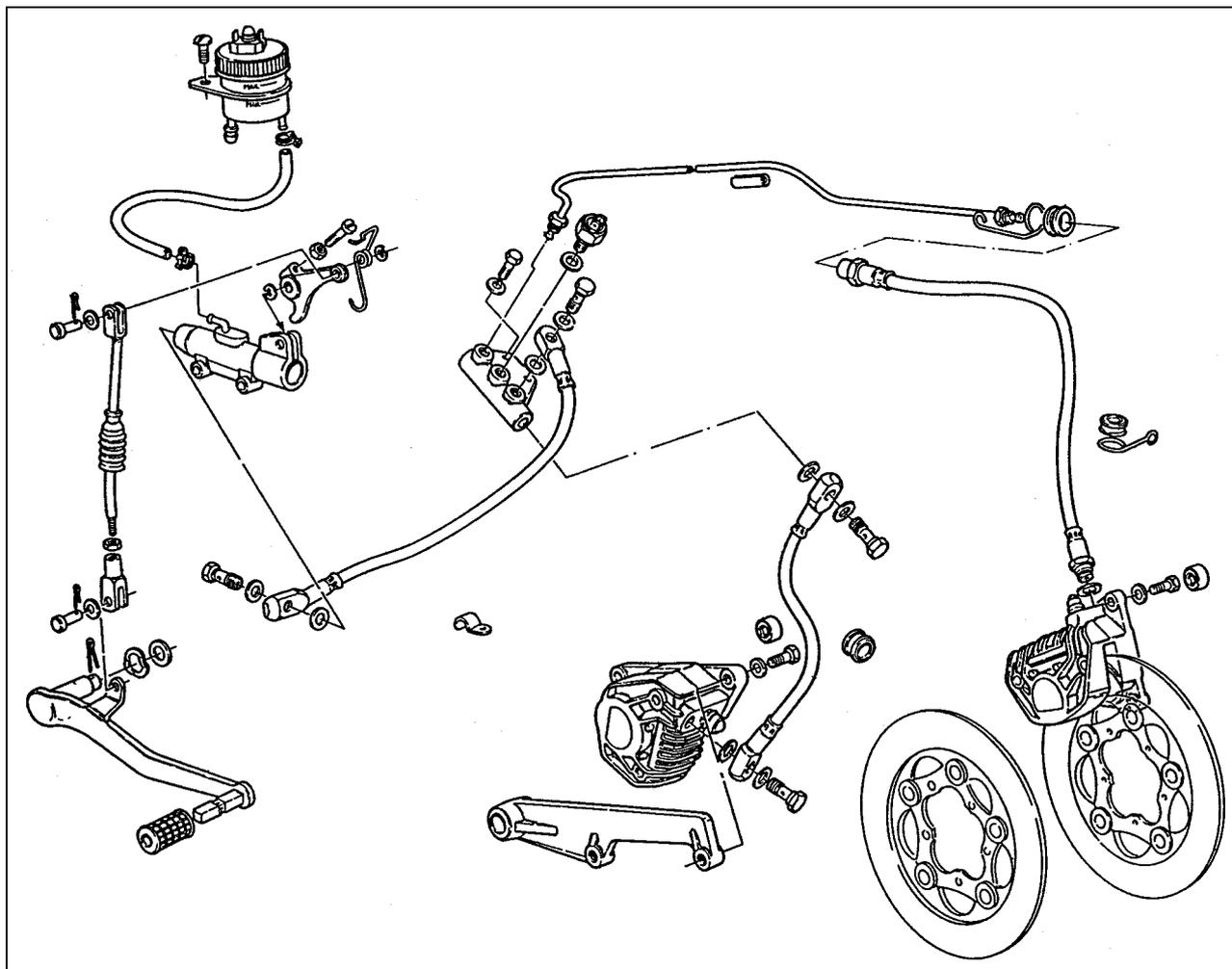


335



336

SYSTÈME ARRIÈRE ET AVANT GAUCHE (FIG. 337)

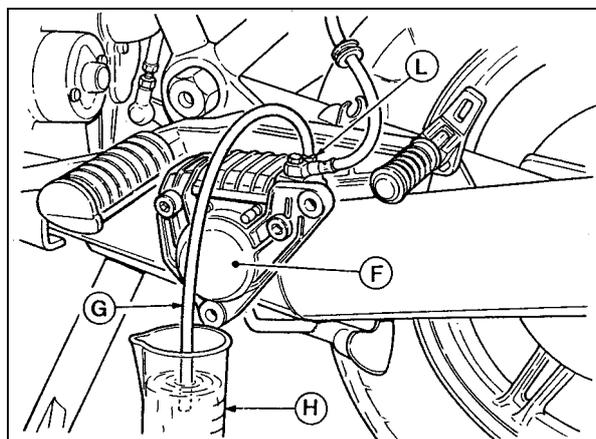


337

PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE INTÉGRAL

Consulter le manuel d'atelier pour les modèles 1000 SP et 1000 G5 excepté les points suivants:

1. Remplir si nécessaire, le réservoir d'alimentation de la pompe
2. Éliminer les bulles d'air en agissant sur l'étrier "F", après l'avoir démonté de la platine et l'avoir placé de façon à ce que la purge "L" soit orientée vers le haut (Fig. 338).



338

24 ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE**ALLUMAGE****DONNÉES DE L'AVANCE**

Avance initiale (fixe)	$8^{\circ} \pm 1^{\circ}$
Avance automatique.....	$26^{\circ} \pm 2^{\circ}$
Avance totale (fixe + automatique).....	$34^{\circ} \pm 2^{\circ}$
Distance entre les contacts des rupteurs	0,37-0,43 mm

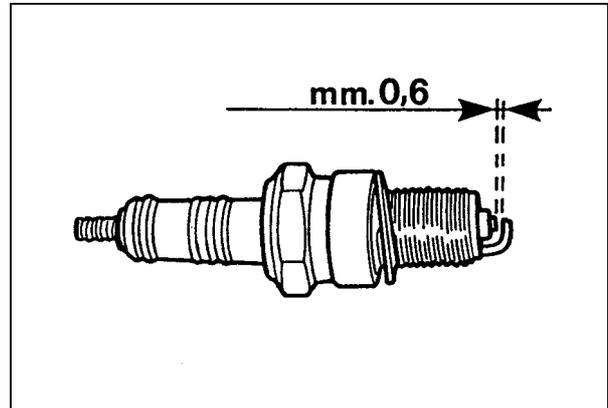
BOUGIES

Les types de bougies à employer sont: BoschW5DC.
Distance entre les électrodes: 0,6 mm.

Pour le nettoyage employer: essence, brosse métallique et une aiguille pour le nettoyage intérieur.

Pendant le remontage des bougies, faire attention à ce qu'elles s'engagent de façon parfaite et peuvent être vissées sans difficulté; si elles s'engagent mal, cela pourrait endommager le filetage sur les culasses; pour cette raison nous suggérons de les visser à la main quelques tours, puis d'utiliser la clé spéciale (en dotation) en ne serrant pas trop.

Même si les bougies semblent en très bonnes conditions, après 9000 Km. environ elles doivent être remplacées.

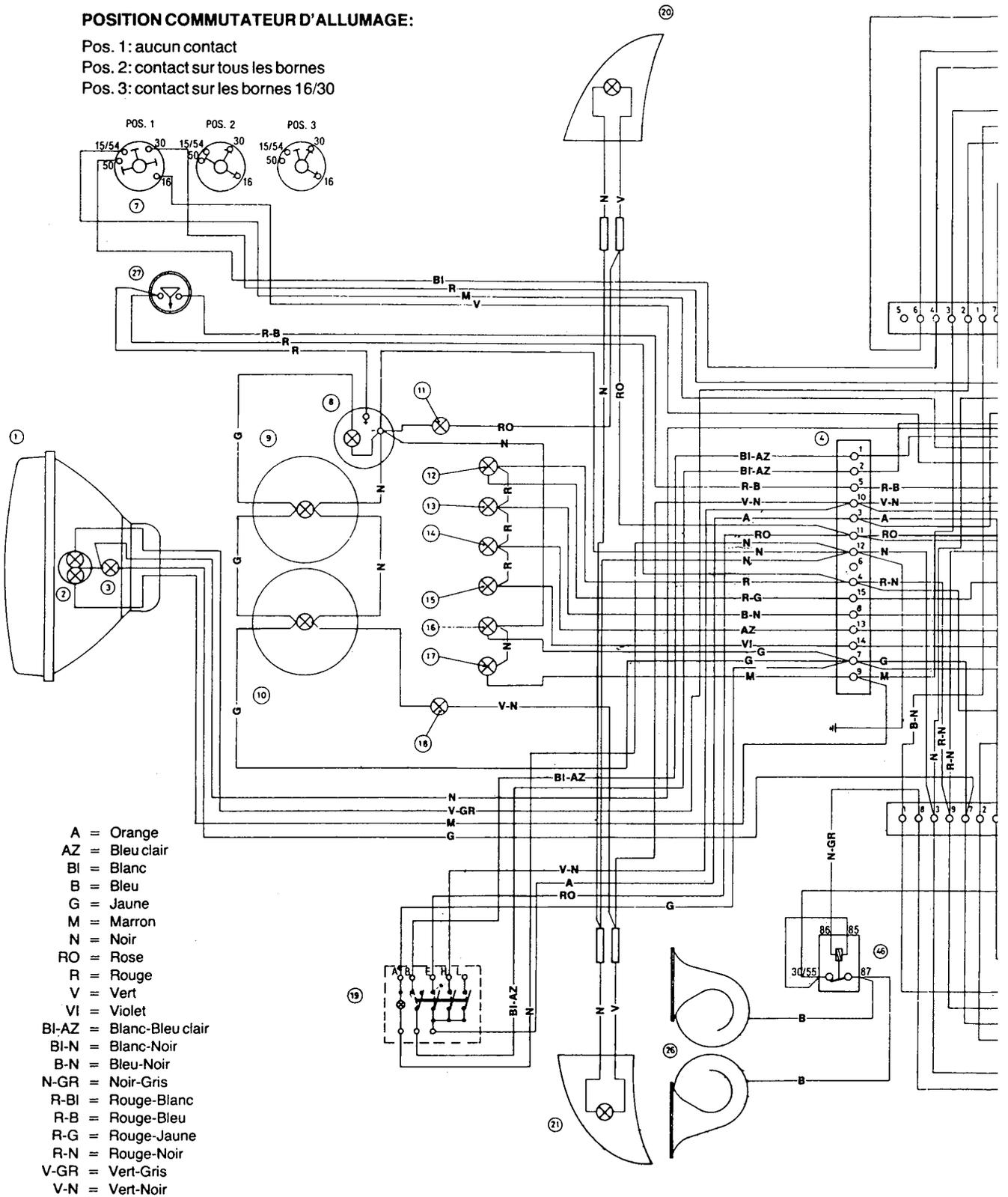


25 SCHÉMA ÉLECTRIQUE**LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE**

1. Phare.
 2. Feu de route et de croisement (lampe 55/60 W).
 3. Feu de stationnement (lampe 4 W).
 4. Connecteur 15 voies (Molex).
 5. Connecteur 9 voies (Molex).
 6. Connecteur 9 voies (Molex).
 7. Contacteur 3 positions.
 8. Voltmètre (lampe 3 W).
 9. Tachymètre(lampe 3W).
 10. Compte-tours (lampe 3 W).
 11. Témoin indicateur de direction droit (lampe 1,2W).
 12. Témoin niveau liquide de freins (lampe 1,2 W).
 13. Témoin pression huile (lampe 1,2 W).
 14. Témoin charge (lampe 1,2 W).
 15. Témoin de point mort (lampe 1,2W).
 16. Témoin feu de stationnement (lampe 1,2 W).
 17. Témoin feu de route (lampe 1,2 W).
 18. Témoin clignotant gauche (lampe 1,2 W).
 19. Warning.
 20. Clignotant AV droit (lampe 21W).
 21. Clignotant AV gauche (lampe 21W).
 22. Clignotant AR droit (lampe 21W).
 23. Clignotant AR gauche (lampe 21W).
 24. Commande feux de route et de croisement - appel de phare - démarreur.
 25. Dispositif avertisseurs sonores - commutateur feux et clignotants.
 26. Avertisseur sonore.
 27. Interrupteur STOP frein avant.
 28. Interrupteur STOP frein arrière.
 29. Redresseur.
 30. Alternateur (14 V 20A).
 31. Régulateur.
 32. Batterie.
 33. Solénoïde de démarreur.
 34. Démarreur.
 35. Boîtier porte-fusibles.
 36. Feu STOP arrière.
 37. Feu stop, plaque et de position arrière.
 38. Bloc optique arrière.
 39. Centrale clignotante (12V 42/92 W).
 40. Indicateur de niveau liquide de frein.
 41. Indicateur de point mort.
 42. Indicateur pression huile.
 43. Bobines.
 44. Bougies.
 45. Rupteur.
 46. Relais des avertisseurs sonores.
 47. Résistance (80Ω-2W).
- Fusible 1** : warning.
- Fusible 2** : clignotants, feux de position, feux d'éclairage instruments, témoin feux de position.
- Fusible 3** : feux de route et de croisement, commutateur feux stop AV, voltmètre, témoin de point mort, charge, pression huile, liquide frein.
- Fusible 4** : relais d'avertisseur sonore.
- Fusible 5** : solénoïde de démarreur, commutateur feux stop AR.

POSITION COMMUTATEUR D'ALLUMAGE:

- Pos. 1: aucun contact
- Pos. 2: contact sur tous les bornes
- Pos. 3: contact sur les bornes 16/30



- A = Orange
- AZ = Bleu clair
- BI = Blanc
- B = Bleu
- G = Jaune
- M = Marron
- N = Noir
- RO = Rose
- R = Rouge
- V = Vert
- VI = Violet
- BI-AZ = Blanc-Bleu clair
- BI-N = Blanc-Noir
- B-N = Bleu-Noir
- N-GR = Noir-Gris
- R-BI = Rouge-Blanc
- R-B = Rouge-Bleu
- R-G = Rouge-Jaune
- R-N = Rouge-Noir
- V-GR = Vert-Gris
- V-N = Vert-Noir

