

## CADRE & ACCESSOIRES

### CONFIGURATIONS

*Dédé m'avait dit un jour qu'il préférerait les anciens cadres types Le Mans 1 ou 2 pour la course. Ce qui sous entendrait qu'ils ont une meilleure tenue de route.*

*Si je compare le cadre d'une Le Mans 2 et celui d'une 1000GT, je me rends compte que :*

- *la colonne de direction de la Le Mans est plus courte d'environ 5 cm.*
- *les tubes de fourches sont également plus courts de 5 cm (en gros)*
- *le bras oscillant semble plus court d'un ou deux cm*

*Quelle est l'influence de la longueur de la colonne de direction ?*

*Si l'on descend les T de fourche de la GT de 5 cm, se rapproche-t-on d'une conduite et tenue de route proche de la Le Mans ?*

*Quid de la longueur des tubes de fourche de la SP par rapport à la Le Mans ?*

C'est que du feeling mais j'ai constaté sur toutes les guz que j'ai eu, que les "potences courtes" tenaient 'achement mieux, moins de flou ou plus d'effet rail, c'est selon. Et ce quelle que soit la longueur du bras oscillant.

Nanard - mai 2005

Même avis que Nanard mais faut pas oublier que les cadres Tonti à colonne haute sont aussi sur des Guzz 20 à 40 kg plus lourdes que leurs aînées. Ça doit influencer.

Remonter plus les tubes au dessus du T supérieur : ça aide mais ça modifie aussi l'assiette de la moto et sa garde au sol. Tu peux essayer avec une valeur raisonnable de 20 ou 30 mm pour voir.

MCT - mai 2005

Pour mettre aussi des fourches plus grosses ils ont allongé la colonne. Le truc quand même c'est que une grosse fourche avec des gros freins sur une colonne courte ça risque de la tordre.

Pour le bras oscillant je ne suis pas tout à fait d'accord, regarde un Calif 2 c'est un bras long et pourtant ça tient bien par terre.

Après quand les motos dépassent les 200 il vaut mieux avoir un bras un peu plus long quand même. Ça évite une réaction parasite tout simplement.

Pat - mai 2005

Une fourche de 40 ne va pas "tordre" un cadre Tonti à colonne courte, c'est juste qu'étant plus rigide qu'une fourche de 36, elle lui fera encaisser plus d'efforts en flexion, vu qu'elle se pliera moins elle même.

Les cadres prévus pour les fourches en 40 ont une colonne plus longue, avec une petite patte de renfort; c'est pas très joli, mais cela permet de mieux répartir les efforts de flexion sur la longueur de la colonne de direction, et donc dans le cadre.

*Après quand les motos dépassent les 200 il vaut mieux avoir un bras un peu plus long quand même. Ça évite une réaction parasite tout simplement...*

Bien que les super sportives japs sont très courtes maintenant et vont à beaucoup plus que 200, ceci probablement possible grâce au progrès des suspensions. (Didier)

Les japs ont un \*empattement\* court mais des bras oscillants plutôt longs et poids à l'avant, une grosse fourche bien droite...

Un Guzzi Calif, c'est plutôt le contraire; grande fourche inclinée, bras court et poids sur l'arrière. AMHA, c'est pour stabiliser un peu le bazar que les bras oscillant ont été rallongés

Manu - mai 2005

Les motos sont courtes mais les bras oscillant sont longs ; sur ma petite Aprilia 250 RS, l'empattement est minuscule mais l'axe avant du bras oscillant est très en avant, et le bras banane est en fait assez long. L'axe part de devant les repose-pieds, juste au niveau du bout du réservoir d'essence. Ça permet de conserver de la vivacité avec un bras long...

Pat - mai 2005

**Tonti tous pareils ?** Est-il possible sur une base de Calif de greffer bracelets, réservoir, selle... afin d'avoir une "Le Mans" établie sur une base plus récente?

La réponse à la question "Tonti tous pareils ?" est non, tous les cadres se ressemblent mais certains sont très différents et pas seulement pour une histoire de pattes.

Une Calif 2 et une Le Mans 4 ont de commun la colonne de direction qui est plus haute que sur les Le Mans 1, 2 et 3 et l'arrière du cadre de la Calif est très différent de celui de la Le Mans 4, les réservoirs de Le Mans 4 et 3 se ressemblent mais les points d'attaches diffèrent, le circuit de reniflard passe par une boîte sur les Le Mans 1 et 2 et par le cadre sur les 3, 4 et la Calif. Je pense que le gros problème est le point d'attache des amortisseurs arrière ; sur la Calif ils sont plus en arrière que sur les Le Mans (7 cm), et le bras oscillant est en conséquence plus long sur la Calif. Je passe sur les détails comme les pattes de fixations des caches latéraux qui servent aussi pour les platines dévolues à l'électrique. Même les Le Mans 4 roue avant 16 pouces et les 5 en 18", ont des angles de chasse différents. Personnellement, je laisserai tomber ; si tu as le cadre avec le bras oscillant tu auras un paquebot...

René von elsass - décembre 2005

Grosso merdo je suis d'accord. J'ai fait un café racé avec une Calif III : il faut changer effectivement le bras oscillant (donc changer l'ancrage supérieur) sinon ça tient bien le cap en ligne droite, mais pour les virolos, pfftttt c'est dur!

Nanard - décembre 2005

Ce qui correspond bien avec un angle de chasse important. Mets une roue de 16 pour réduire, certains sont prêts à te l'échanger...

Philippe 45 - décembre 2005

## ROULEMENTS DE BRAS OSCILLANT

*Je suis en grosse galère avec les roulements de bras oscillant de la Dayto.*

*Impossible de les sortir ni l'un ni l'autre ; on a péti le système de l'arrache pour ce type d'extraction ! On a bien sur niqué les roulements dans l'opération... On a essayé de souder un axe sur les roulements pour les sortir avec le système d'arrache restant intact , niet ...*

*Normalement, comment faites-vous pour ce genre de truc ????*

Si le cadre est bien du même type que sur les 1100 Sport/V11s, ce sont des roulements à double rangée de billes et portées obliques enfoncées dans des trous borgnes de chaque côté du bras oscillant. C'est une grosse galère à virer.

Quand j'ai fait redresser le cadre de ma V11s, j'ai changé les roulements du bras pour repasser tout le cadre à la peinture Époxy. Il a fallu commencer à scier les cages externes du roulement après avoir viré les billes, puis finir de les virer en soudant à l'arc des tiges pour les virer avec un extracteur à inertie.

Ça a été fait par LE mec qui est spécialiste du redressage sur Bordeaux, et il m'a confié qu'il en avait bien chié.

La Bête des Vosges - mai 2004

Le truc galère c'est que c'est des roulements double rangée de billes en oblique, donc un roulement dont la cage est épaisse. Pour ça j'ai été obligé d'acheter un arrache-roulement version instrument de torture du docteur Mengellé.

C'est un arrache à inertie mais avec une masse de 500g, et en plus pour les sortir je fais un point de chauffe sur le bras au chalumeau oxy, et la par miracle alors que plus personne n'y croit le roulement décide de sortir après 50 va et viens sur l'extracteur.

Quand tu les as enfin sorti, tu te maudis parce que des roulements comme ça, cela frise l'inusable... Chez Guzz le bébé coûte 80 euros HT pièce

Pat - mai 2004

J'ai payé 120 Euros la paire TTC chez un marchand de roulement.

JMM - mai 2004

À propos des roulements surdimensionnés genre bras oscillatoire et colonne de direction.

Ces roulements ont des vitesses de rotation très faibles par rapport à ce qu'ils peuvent encaisser. Quand ils ont quelques "crans" il n'est pas indispensable de les remplacer.

Sur une vieille brêle que j'avions acheté il y a bien longtemps, les roulements de colonne (rouleaux comiques) présentaient plusieurs points durs. Un bon coup de nettoyage à la bombe de lubrifiant + pétrole suivi d'une bonne dose de bonne graisse et de manœuvres en butées pendant 1 minute avaient suffi à faire disparaître les "crans".

J'ai revendu cette brêle 10 ans plus tard avec ses roulements d'origine et la direction était toujours nickel....

PG - mai 2004

En montage "dynamique", ne faire tourner un roulement que sur une très faible partie de sa portée, en appui sur des billes, ça ressemble plus à un essai de "billage Brinnell" (test de dureté) qu'un guidage de mouvement.

Stef'anne - juin 2004

~~~~~  
*Comment fait on pour extraire les roulements qui sont de chaque coté (17 x 30 x 12 ) d'un bras oscillant (850 LM2 ) ? Faut-il un extracteur spécifique ?*

Allez! une technique de mécanicien agricole qu'a oublié son arrache ( comme d'hab ) alors y fait comment le gars pour sortir la cage extérieure de ce pu\$£^ de roulement. Hé bin y sort son poste à souder à l'arc (celui là est toujours avec lui) pis y fait 2 gros points de soudure à 180° l'un de l'autre sur le chemin de roulement des galets après y secoue la pièce et la cage tombe toute seule (même pas forcé)

Pierreatome - juillet 2005

~~~~~  
Contrôle avant démontage

- Mettre sur la centrale, enlever la roue, soutenir le pont, décrocher les amortos.
- Manoeuvrer le bras de bas en haut et latéralement en essayant de "sentir" :
  - C'est régulier et pas de jeu latéral : OK (lui foutre la paix ;)
  - Ça a du jeu : Resserrer et recommencer (tu recentreras plus tard).
  - Ça accroche : Il est marqué, passer chez le quincaillier (il en vend pas mais ça rime)

*Faut voir avant de tout jeter. Parfois il suffit d'un bon gros nettoyage au dégraissant (les dégraissants à Barbecue sont géniaux pour ça, moins dangereux que le Décap'four), puis d'une lubrification et enfin, de les tourner de 90 ou 120° pour qu'ils travaillent sur une autre portée. Bon, c'est bricolo, d'accord.*

"Nettoyage" : Le white-spirit est très bien aussi.

"Les tourner" : Ben tu as toutes les chances que les rouleaux se remettent dans les empreintes....

*Un extracteur à inertie devrait suffire ?*

Le modèle avec mandrin expansible, en faisant gaffe de n'attraper que la "cuvette" pour ne pas marquer l'appui qui est derrière (il est souhaitable de tirer dans l'axe pour ne pas déformer le logement !).

Dès qu'elle est virée, inspecter le logement et l'appui : pas de bavures sinon elle ne va pas porter convenablement !

Pour monter la nouvelle cuvette :

- huiler le logement légèrement (graisse, ...)
- centrer avec un maillet en tapotant délicatement sur le pourtour (pas le marteau SVP) pour qu'elle rentre bien droit
- terminer la mise en place avec la vieille bague (t'as toujours l'extracteur) jusqu'à être certain qu'elle est en appui.
- On graisse le cône (bien faire pénétrer entre les rouleaux) et on remet en place.

Il ne reste plus qu'à faire osciller le bras en resserrant les demi axes pour que les rouleaux se mettent en place et prennent leurs appuis : on serre léger en remuant, jamais trop fort surtout avec le bras immobile car on court le risque de faire ripper les rouleaux sur les pistes et/ou de marquer.

Une fois le centrage vérifié et les demi axes serrés (pas de jeu, juste en appui), on peut remonter le reste.

Philippe AQC - juillet 2005

### **BRAS OSCILLANT PETIT BLOC - RONDELLE DE CALAGE**

---

*Est-ce que quelqu'un pourrait me donner les cotes de la rondelle de calage du bras oscillant (côté droit, entre bras et roulement de bras sur la boîte) des V65 ?*

- Ø intérieur 15,3 mm
- Ø extérieur 23,5 mm
- épaisseur 1,5 mm

C'est sur ma V75SP, mais je suppose que c'est la même chose sur les 650.

Philippe45 - juillet 2005

Un classique à vérifier tout de même : il est fréquent que cette fameuse rondelle qu'il faut surtout ne pas oublier au remontage au risque de se retrouver avec une tenue de route shamall(-ow)-esque, reste collée par la graisse ou la crasse (surtout la crasse sur mon V65GT) sur le cul de boîte ou l'intérieur du bras oscillant.

Es-tu bien sûr que celle que tu crois n'avoir jamais croisée lors des précédents démontages n'est pas simplement confortablement "soudée" au cadre par un amalgame douteux?!?

Antoine - juillet 2005

---

## BÉQUILLE LATÉRALE

---

Pour les Le Mans, possibilité de remplacer la chose d'origine par une béquille de 125 Twin Honda.

On peut, si on est fainéant, la garder telle quel et repercer le longeron Guzzi pour le deuxième trou de la béquille ou bien modifier l'avant de la béquille en rajoutant un bout de ferraille pour le deuxième trou de la béquille/broche moteur.

À voir après pour retailler à gauche et à droite en fonction de l'inclinaison voulue des pots. L' "appel" de la béquille a aussi été modifié pour pouvoir la chercher facilement.



René von elsass - juillet 2006

---

## COMMANDES RECLÉES

---

### Liste non exhaustive de fournisseurs

Agostini: <<http://www.agostiniduilio.com/negozioflash.html>>

Tarozzi: <<http://www.tarozzipaolo.com/indexnet.htm>>

Raask: <<http://www.raask.com/ind-eng.htm>>

Moto Spezial: <<http://www.moto-spezial.de/F4400.html>>

Moto Italia chez Stein-Dinse: <[http://www.sd-tec.de/catalog/index.php/cPath/117\\_126\\_232](http://www.sd-tec.de/catalog/index.php/cPath/117_126_232)>

Twins and Parts: <<http://www.twinsandparts.de/fussrasten.html>>

- En italien, chercher "pedane arretrate"
- En anglais, chercher "rear set" ou "footpegs"
- En allemand, chercher "Fussrasten" ou "Fußrastenanlage". Pour mémoire, le "ß" équivaut à "ss": les 2 écritures sont acceptées. On obtient "ß" en tapant "Option-b" sur un Mac et probablement "Alt-b" sur un PC.

(NDLR)

René von elsass - septembre/octobre 2006

---

**PARE-BRISES**

---

*Savez vous où je peux trouver chez un accessoiriste une protection genre saute vent, pour un Calif de 2004 ?*

Moto Guzzi a développé 3 modèles qui se posent et se déposent en moins de 2 min avec 4 vis.

**LA PELLE À TARTE**

Protection maximale. Je n'ai jamais ressenti de problème de tenue de route sauf dans des conditions extrêmes : tempête sur la côte Bretonne, sortie de tunnel avec un fort mistral (vent bien sûr)

C'est celui qui te protège le mieux des éléments et surtout ton dos mis à mal par la position pied légèrement en avant de la Calif.

Défauts : sentiment d'avoir un volant moteur de 50 kg, l'engin en charge avec passagère et bagages peine à prendre ses tours (mais il se maintient à régime constant avec une facilité déconcertante : idéal pour le roulage sur grandes distances)

La pelle à tarte crée une véritable boîte de résonance aux divers bruits mécaniques plus ou moins nobles.

Vérifie la hauteur, je crois qu'il en existe 2 et suivant la taille du pilote le modèle le plus grand peut tomber dans le champ de vision.

**LE PARE BRISE ÉTÉ**

Certainement ce que tu recherches. Te soulage d'une partie de la pression du vent et se règle en inclinaison pour dévier le flux vers le casque ou la poitrine (en fonction de ta morphologie).

Par rapport à la pelle à tarte sa présence se fait oublier, la moto prend ses tours d'une façon plus alerte :-))

Défaut : il dévie une partie du flux d'air mais tu en supportes encore une grande partie. Tu le ressens au bout d'une journée de roulage dans le bas des reins puisque tu es "insensiblement" en lutte permanente pour conserver une position verticale à ton buste. Un bon casque est recommandé car le flux d'air est dévié sur ton casque, donc génération de bruits aérodynamiques.

**LE PARE-BRISE CUSTOM**

À mi-chemin entre les 2 modèles précédents. Peut être le compromis idéal, mais je ne l'ai pas testé donc je ne donnerai pas de commentaires.

Enfin tu as la tête de fourche complète, celle du Multipla (*carénage complet, problemement plus dispo — NDLR*) et celle plus récente des versions Touring.

Pour en revenir aux pare-brises je te conseille vivement les modèles Guzzi conçus pour la machine. Comme je te disais ils se déposent et reposent en 2 minutes. Les autres modèles demandent un réglage précis sous peine de déséquilibrer ta tenue de route.

Tu peux adapter ta protection en fonction de l'activité du jour. Je roule sans pare brise en ville ou en montagne, mini pare brise pour des déplacements jusqu'à 200 km et pelle à tarte au delà.

À force de déposer et reposer j'ai "usiné" mes filetages dans l'aluminium, défaut vite réparé en posant 4 filets rapportés Hélicoil bien plus solides que l'aluminium dans la masse.

Eric - août 2005

~~~~~  
J'ai roulé en Calif avec le "custom". Mauvais souvenir : génération d'un remous à partir de 110 km/h avec comme résultat le casque qui "vibre" et la tête avec... :-(((

Résultat : je l'ai déposé au bout de 300 bornes. Je pense quand même que la taille du pilote influe. (pour info 1,75 m)

Pascal@donf en twin - août 2005

---

**SELLE**

---

*Bonsoir, est-ce que certains d'entre vous ont connu des soucis de verrouillage de selle sur Calif EV, le problème pouvant aussi concerner les 1100 Calif et comment y ont-ils remédié ?*

En dehors de toute merdouille gênante, il y a aussi le fait que la gaine du câble ne se remet pas toujours en place du côté verrou. Le câble est donc mis en tension et le crochet reste déverrouillé...

Il faut prendre garde au cheminement du câble le long de ce que Mandello appelle pompeusement une boîte à outils et qui ressemble plus prosaïquement à une grosse sébile...

Autre chose : s'assurer que le réservoir est bien repoussé à fond vers l'avant avant de bloquer la vis qui le fixe.

Enfin, le téton sous la selle finit par se tordre sous les claquements répétés du Guzziste énervé.... À redresser ou à plier un peu plus vers le bas.

Sergio - août 2005

*Nos selles, réalisées artisanalement par le copain sellier du coin, ont tendance à se gorger d'eau aux coutures. Y-a-t-il un produit d'étanchéité à conseiller, ou un autre à proscrire ? Chez Décathlon, on trouve des aérosols pour imperméabiliser les vêtements des chasseurs, je pense à utiliser ça ?*

As-tu déjà essayé le SAPO ? Graisse pour les selles de chevaux. Bon il ne faut pas hésiter à en mettre, vaut mieux prévoir cela en inter saison.

Didier C

Je suis adepte du Sicaflex 11FC (c'est un mastic colle joint polyuréthane dans le bâtiment, couleurs noir, marron, gris), c'est bien pour tous collages souples, c'est étanche. Pour une selle, tu pourrais en appliquer une couche épaisse sur l'envers de la couture.

Je me fais même avec de vieilles cartouches séchées des petits silent blocs (il suffit de les ouvrir et de couper des rondelles, ou de couler dans des petits godets sur mesure avec ou sans vis incluse)

Christophe - septembre 2004

Mon sellier, qui a refait mes selles de GPS et de scotaire, coud ET colle les coutures. Un truc à demander à votre sellier la prochaine fois

Sergio - septembre 2004

*Sur une Calif 1100 EV de 2005 la selle me tanne le fessier au fil des Kms. Quelqu'un connaît-il une marque qui fabrique des selles confort pour cette moto .J'ai regardé Bagster, mais il n'y a rien apparament. Un sellier local pourrait surement retailler la mousse et refaire une housse, mais j'aimerais conserver la selle d'origine.*

Que c'est ça qu'il faut faire. Il existe, je crois, des selles "King & Queen". Mais je pense qu'un sellier peut faire des bonnes choses en changeant la qualité de la mousse et/ou son volume. Faut juste trouver un sellier à l'écoute de son client et qui sache faire des selles qui ne prennent pas l'eau (coutures collées & cousues).

Cela dit, le fessier est toujours endolori lorsque les suspensions sont mal réglées ou les pneus surgonflés, ou la position de conduite pas top (guidon trop en AV ou en AR), ou la passagère qui se colle trop, ou pas assez....

Mieux vaut traiter le mal à la racine plutôt que traiter son symptôme. Pas toujours facile, j'en conviens :-))

Sergio - septembre 2006

## RÉTROVISEURS

Sur l'Interceptor j'ai un rétro en bout de guidon qu'un pote voudrait aussi monter sur son Café Racer. Or j'avais acheté cette pièce à Motos Légendes et je n'ai pas d'adresses à lui proposer pour en trouver un. Vous avez ça dans vos cahiers ?

Chez Triumph, ils en montent sur les Truxton

Stéph'Anne - novembre 2005

Tu trouveras ça chez Xavier Laurent ([www.motorne.com](http://www.motorne.com)).

Pascal - novembre 2005

## COMPTEURS

*J'aimerais savoir si, pour les Guzzi en roue de 16", c'est le compteur qui est différent ou juste le rapport de la prise de compteur. Donc peut-on mettre un compteur de V65 (par ex.) sur un V75 en ayant la bonne prise de compteur(de V75) ?*

À mon avis, le compteur est identique. J'ai même constaté que ce sont généralement les mêmes mécanismes que sur les voitures. Pour en avoir le coeur net, c'est facile : il suffit de faire l'essai avec une perceuse en vitesse lente.

Denis - décembre 2005

*Question à ceux qui ont monté un compteur de vélo sur leur bécane: comment avez-vous fait pour fixer l'aimant sur la roue et le capteur sur le cadre?*

Si tu as un Sigma "Titan" spécial moto , l'aimant se colle sur la jante; si tu as un Sigma de base, 700 ou 800, 300 km/h, pour les vélos, tu prends un rayon de vélo que tu coupes et coudes comme ça t'arrange, à fixer sur la valve de la chambre à air, faire un bricolage un peu plus élaboré pour les valves tubeless.

Tu peux aussi faire une petite plaque qui se prend dans les rayons ou les branches de la roue.

Pour le tube de fourche c'est un peu plus compliqué, faut généralement faire une patte qui se prend par exemple sur un fixation de garde boue, à moins que tu aies la place pour le fixer directement sur le fourreau de fourche. Ça dépend aussi de l'élastique fourni.

Ne prend pas un sans fil les parasites faussent les mesures.

René von elsass - août 2006

Sur Le Mans IV roue de 18", sur Calif III et sur Darmah (toutes en roues à bâtons), j'ai collé un aimant plus costaud à la super glue à la jonction des deux branches d'un même bâton. Sur 1100 Calif roues à rayons, 2 petits colson pour tenir l'aimant entre deux rayons.

Pour le capteur j'ai monté un capteur beaucoup plus gros avec des vrais fils (origine agricole, on ne se refait pas) que j'ai fixé sur une patte à l'équerre reprise sur la vis supérieur de fixation d'étrier de frein avant.

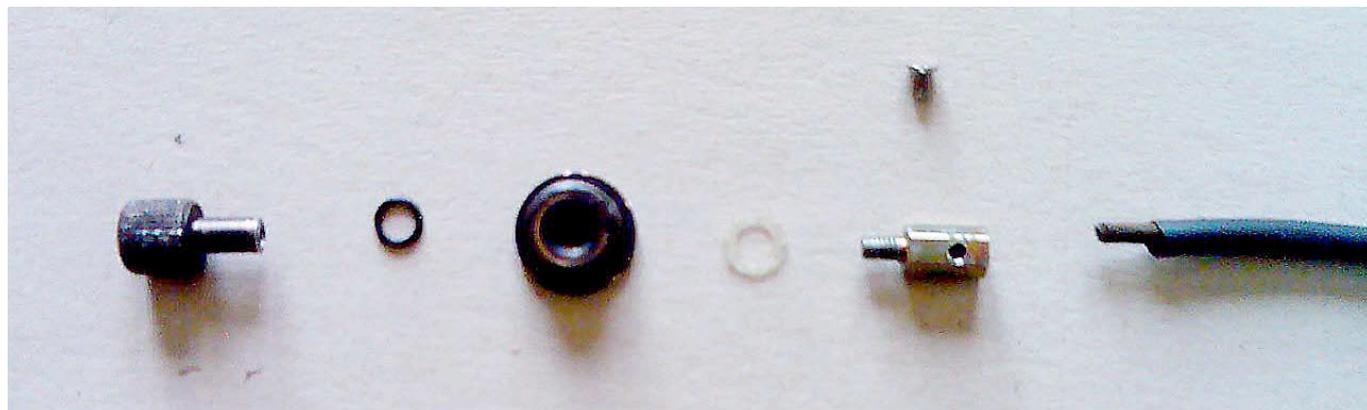
Pierreatome - août 2006

### Câble de remise à zéro sur Strada et autres

Le câble étant cassé à ras de la molette de RAZ, j'ai démonté la dite molette après avoir fait sauter le clip d'arrêt d'axe bouffé par la rouille, limé le canon où était serti le câble afin de pouvoir retirer cette molette du gros écrou rond puis j'ai percé et taraudé l'axe à 4 mm et l'ai enfin recoupé au niveau de la gorge du clip.

J'ai utilisé une colonnette-support de circuit imprimé, à vis d'un côté et taraudée de l'autre ce qui n'est pas nécessaire mais les colonnettes sont ainsi faites: je l'ai percée et taraudée à 3 mm perpendiculairement à son axe afin qu'avec une vis de même diamètre je puisse y bloquer le câble.

Et voilà, il suffit de remonter le tout en plaçant un support de transistor sur l'axe de la molette afin que la colonnette ne frotte pas contre l'écrou et on dispose d'une superbe commande "électronique" qui fonctionne mieux que sur le plan.



Michael - novembre 2006

### TABLEAUX DE BORD

*Est-ce que quelqu'un sait comment enlever cette m@r\$\*' de tableau de bord cayoutchouktchouk sur un LM IV ? Et ce sans rien abîmer...*

Sans abîmer??? J'en ai coupé un ce matin à la scie à métaux pour récupérer les compteurs ! Enfin moi, le machin en plastique dégeu, je m'en fout un peu, mais sinon, avec de la patience et de la chaleur, on y arrive: un sèche cheveux plutôt qu'un décapeur. sinon on fait du pudding. J'ai déjà fait ça pour un tableau de bord de Le Mans II que le proprio voulait absolument récupérer. On arrive à enlever et remettre les voyants les compteurs et même les deux répéteurs de cligno, mais faut de la patience, un tournevis pas trop affûté et un sèche cheveux, et avoir que ça à foutre aussi, pasque bon, vu la beauté du truc...

jojo - juin 2007

**PHARES****PHARE DE 1100 SPORT & DAYTONA**

Notre champion du monde, le célèbre Pat du Ch'nord a parlé à plusieurs reprises du phare équipant le BMW C1. A priori pas de modifs et un éclairage digne de ce nom.

Chelmi - janvier 2004

Et oui, le Zébulon suite à une idée du patouille s'est retrouvée dotée d'un petit appendice d'origine BMW ;o). Ça ne le rend pas mou mais par contre il éclaire un peu mieux qu'auparavant. En fait un phare de BMW C1 est venu se nicher en lieu et place du phare Guzzi. Donc il semble bien que celui-ci soit un peu plus efficace que le phare d'origine de la guzz.

Le traitement intérieur est très différent bien que de la même marque, il faut par contre noter que celui-ci est plastique au lieu d'être en verre. Par contre il est nettement moins cher que chez Guzzi, 110 € chez BMW livré en 3 jours contre quasi 200 EUR chez Guzz pour une livraison...

JMM - avril 2004

**PHARES À FACETTES**

Ça dépend du modèle de Guzzi :

- pour les Cal. Special/Bassa/Jackal/V11 Sport, c'est un carreau Bosch à 30 Euros ref BMW 63 12 1 358 147
- pour les EV/Centauro c'est un carreau Bosch ref. 2-305-602-005 à 70 Euros ref BMW 63 12 1 243 541
- pour les ressorts en épingle c'est 9 Euros les 6 ref BMW 63 12 1 357 468

Marco

**VERRE DE PHARE DE CALIF EV 97-2000**

Si le verre de votre Calif EV se brise, hop, appel chez Bosch (n° sur leur site), qui vous indiquera le revendeur le + proche de chez vous, et qui vous fera un plaisir de commander la pièce, dont vous aurez pris soin de noter la référence.

Verre 230.560.2005 + joint 130.021.2021 = 21,50 Euros TTC, livré en 24H.

On est assez loin des 323 Euros d'une optique complète.

fgyroscope - mai 2004

**FEUX**

Les feux arrière de V11Sport sont les mêmes que ceux des Mostro: c'est trouvable à pas cher chez Montuori en adaptable, ou chez www.Louis.de.

La Bête des Vosges - juin 2006

Les fameux clignos triangulaires de LM4 et Lario, entre autres: <<http://www.gawa-guzzi.de/elektrik.html>>  
39 Euros, se mouchent pas du coude mais peut-être + dispo que chez SteinDinse ?

Sergio - août 2006

**VALISES**

*Les serrures des valises de ma Calif 3 ont une forte tendance à rendre l'âme. Malheureusement, elles sont introuvables dans le réseau*

Pour fermer les valises en peau de locomotive de la GT, j' avais trouvé des serrures de boîte à lettres chez Casto. Il faut adapter, mais ça le faisait.

Autre solution, les barillets de portière de caisse (généralement même clé).

JN - mars 2005

Il est possible d'adapter la serrure à une clé :

<<http://www.airheads.org/index.php?Technical%20Tips+Rekeying%20a%20Seatlock>>

Autre intérêt de cette URL : ça te donne une idée de la compatibilité de ces serrures avec tes valises de Calif.

Sinon, ça se trouve sûrement encore dans le réseau Reichmobil, mais à des prix GCC.

Frapì - mars 2005

Je ne sais ce que vaut le présent "tuyau" mais j'ai oui dire que les vides-poches dans les carénages de R100 RS ou RT de la même époque ont les mêmes serrures. À tout hasard, va faire un tour à la Reichmobil reparatur garage (Jivaro TM).

MCT - mars 2005

---

### PLAQUES D'IMMATRICULATION À L'ANCIENNE

---

Merci à Axel qui m'a donné les coordonnées d'un gars qui fabrique encore des plaques noires à l'ancienne.

J'ai essayé, le résultat est très correct. Le look est identique aux anciennes plaques, elles sont aussi en alu embouti. La seule différence est le dos de la plaque qui est recouvert d'une feuille de plastique blanc, mais c'est pas gênant et en plus on peut le peindre si on veut.

Bon, 38 euros (port compris), c'est pas donné pour une plaque, mais faut savoir ce qu'on veut.

Dans les boutiques de "tunning", on en trouve à 25 euros environ, mais ce sont des plaques en plastique noir avec des lettres collées, c'est beaucoup moins proche de l'original.

S'il y a des amateurs, le fabricant de plaques noires à l'ancienne :

Mr DUREAU Alain

La Fagotterie

8, allée J F Bach

61250 VALFRAMBERT

Tel : 02.33.27.92.74

Michel - novembre 2004

J'en ai fait faire deux comme ça dans des magasins Dafy; c'est la plaque ref "Harley", pas donné, mais exactement ce que je voulais. Ne t'inquiète pas, il n'y pas d'aigle chromé en plastique dessus.

Manu - novembre 2004

---

### NORGE

---

Pour la jauge de Norge:

<[http://pexi.mediterrum.com/guzzi\\_breva\\_weblog/2007/01/norge\\_oil\\_check.html](http://pexi.mediterrum.com/guzzi_breva_weblog/2007/01/norge_oil_check.html)>

Pour la béquille centrale de la Norge:

<[http://pexi.mediterrum.com/guzzi\\_breva\\_weblog/2007/02/ground\\_clearanc\\_1.html](http://pexi.mediterrum.com/guzzi_breva_weblog/2007/02/ground_clearanc_1.html)>

et <[http://pexi.mediterrum.com/guzzi\\_breva\\_weblog/2007/02/ground\\_clearanc.html](http://pexi.mediterrum.com/guzzi_breva_weblog/2007/02/ground_clearanc.html)>

Sergio - mars 2007

#### PHARE DE NORGE

Voilà une modif que je viens de faire sur ma Norge pour pouvoir régler les phares sans démonter le carénage.

Il vous faut:

- 2 bouts de durite renforcée diam 6.4, environ 20 cm chacun
- 2 supports de tube électrique diam 16
- 2 embouts moletés ou tout autre bouton de votre choix pour fermer les durites.

Installation:

1. Démonter le cache carénage noir pour accéder aux vis de phares. Les tourner dans un sens puis dans l'autre pour s'assurer qu'elles tournent sans forcer.
2. Insérer les durites sur 5 mm après la tête de vis
3. Vérifier qu'en tournant la durite à la main les vis tournent
4. Mettre les bouchons à l'autre extrémité des durites
5. Fixer les supports de durites sous le cache carénage (vis ou double face)
6. Remonter le cache carénage noir
7. Régler vos phares
8. Clipser les durites dans les supports

Photos: <<http://www.guzzitek.org/documents.htm>>

**NOMENCLATURE DES NUMÉROS DE CADRE APPARUE À LA FIN DES ANNÉES 90**

Exemple : ZGULP00005M111256

ZGU..... code WMI (World manufacture identifier)  
 LP.....modèle  
 000 .....variante  
 0 ..... libre  
 5 .....année de fabrication  
 M.....établissement de production (M= Mandello del Lario)  
 111256 ..... numéro progressif à 6 chiffres

Année de fabrication :

1998 ..... W  
 1999 ..... X  
 2000 ..... Y  
 2001 ..... 1  
 2002 ..... 2  
 etc.

On peut aussi trouver : ZGUKMA1KMWM111111

ZGU..... code WMI (World manufacture identifier)  
 KM.....modèle  
 A .....variante  
 1 .....version  
 KM..... type moteur  
 W .....année de fabrication  
 M.....établissement de production (M= Mandello del Lario)  
 111111 ..... numéro progressif à 6 chiffres

Les N° commencent toujours à 111 111.

Sergio - janvier 2006

~~~~~

**DIVERS**

**Le sélecteur de la V11** utilise une vis Allen comme axe. Ce montage a tendance à gripper après quelques milliers de kilomètres de roulage. On peut le démonter pour le graisser mais c'est un peu pénible car plusieurs vis sont difficiles à atteindre. Je l'ai démonté, taraudé et j'y ai monté un graisseur classique. Maintenant, je n'ai plus qu'à y mettre un coup de pompe à graisse plutôt que démonter.

Tracy Martin - Tiré du site [www.guzzitech.com](http://www.guzzitech.com) de Ed Milich et Todd Egan

~~~~~

*California EV de 1997: cadre cassé. Là je suis étonné, ayant roulé pendant plus de 16 ans avec une SP attelée à un side, je n'ai jamais eu aucun souci avec le cadre, encore moins avec nos solos. Est-ce que cette atrocité est déjà arrivée à quelqu'un ? La cassure en question est située sur le tube avant droit juste au dessus de la soudure du berceau démontable.*

*Merci pour vos avis*

Il m'est arrivé pile poil le même problème sur mon EV 97 ! Pété en 2000 !

Warteko - mars 2006

~~~~~

C'est probablement une faiblesse chronique car sur ma V7 Sport, même problème. Cassure due aux vibrations. Réparé par manchonnage.

MCT - mars 2006

~~~~~

Idem sur ma V7 Sport aussi, lorsque je l'ai achetée, il y a longtemps. Cadre fendu au même endroit. Manchonné et ressoudé par un pro.

Michel F-P - mars 2006

~~~~~