

850 **Le Mans**
II



notice d'entretien

Les illustrations et descriptions dans ce notice d'entretien sont fournies seulement à titre indicatif. Les constructeurs se réservent le droit d'apporter aux motocyclettes toutes les modifications qu'ils estimeront comme nécessaires pour introduire des améliorations ou pour des raisons de nature constructive ou commerciale.

**SEIMM MOTO GUZZI - Service d'Informations techniques - Code 14 90 00 58
Printed in Italy - Mariani, Aimé (Bergamo) - 1000 - 11-78**

Revente Interdite - Revendita Vietata - Resaling Forbiden - Wiederverkauf Verboten

Cher Client,

Nous vous remercions avant tout d'avoir choisi la MOTO GUZZI LE MANS. En vous conformant aux instructions qui sont données dans cette notice, vous assurerez une longue durée à votre moto en évitant les désagréments.

Avant de l'utiliser, nous vous conseillons de lire attentivement cette notice afin de connaître les caractéristiques du véhicule et surtout d'apprendre à la manoeuvrer en toute sécurité.

Pour les opérations de contrôle et de révision, adressez-vous à l'un de nos Concessionnaires qui effectuera un travail consciencieux et rapide. Les opérations de réparation et de réglage qui ne seraient pas effectuées pendant la période de garantie dans les ateliers de notre réseau pourraient faire perdre le bénéfice de la garantie.



Revente Interdite - Revendita Vietata - Resaling Forbiden - Wiederverkauf Verboten

CONSEILS POUR LE CORRECT EMPLOI DE LA MOTO

Pour ses caractéristiques exceptionnelles ce modèle est à considérer comme un vrai véhicule de compétition et par conséquent demande une conduite sportive.

Pour cette raison, il jouit de la faveur d'un grand nombre de motocyclistes mais comme toutes les motos de compétition, la technique de son emploi doit être adéquate.

Avant tout cette moto monte des carburateurs avec pompe pour l'introduction du carburant et si la poignée d'accélération n'est pas actionnée correctement on peut avoir un excès de carburant qui vient éjecté par les carburateurs.

Cela se vérifie aussi sur les voitures du type sportif qui montent des carburateurs pareils.

Il est évident qu'en ces conditions, il y a la possibilité qu'un retour de flamme provoque un incendie.

En marchant à basse vitesse ou bien à bas régime il est nécessaire que l'ouverture de la poignée des gaz soit bien réglée car un excès de carburant pourrait n'être pas absorbée par le moteur. A hauts tours, même en cas d'une forte accélération, le carburant est totalement absorbé et utilisé et c'est cette caractéristique qui donne à cette moto la reprise excellente qui la caractérise.

INDEX

- 6** Caractéristiques générales
- 12** Commandes et accessoires
- 14** Numéro d'identification
- 15** Appareils de contrôle et commandes
- 24** Utilisation
- 26** Rodage
- 28** Entretien et réglages
- 35** Dépose des roues
- 38** Tableau récapitulatif de l'entretien et du graissage
- 40** Lubrifications
- 44** Alimentation
- 47** Distribution
- 48** Allumage
- 52** Equipement électrique
- 57** Schéma électrique (avec circuit du tableau de bord de type imprimé et non-imprimé)

6 CARACTERISTIQUES GENERALES

Moteur	Cycle à quatre temps, bicylindre Disposition en «V» à 90° Alésage 83 mm Course 78 mm Cylindrée totale 844 cc Taux de compression 10,2 Couple max 7,8 kgm à 6000 t/m
Distribution	A soupapes en tête avec tige et culbuteurs.
Alimentation	2 carburateurs «Dell'Orto» PHF 36 B(D) à droite, PHF 36 B(S) à gauche.
Graissage	Graissage sous pression par pompe à engrenages. Filtres à tamis et à cartouche montés dans le carter inférieur. Pression normale de graissage: 3,8 ÷ 4,2 kg/cm ² (réglable par un clapet situé dans le carter inférieur).
Alternateur	Monté vers l'avant en bout de vilebrequin (14 V - 20 A).

Allumage

Distributeur d'allumage avec deux rupteurs et avance automatique. 7

Données d'allumage:

- Avance fixe 8°
- Avance automatique 26°
- Avance totale 34°
- Bougies: Bosch W 230 T 30
Lodge 2 HLN Y
Champion N 9 Y
- Ecartement des électrodes: 5 mm.
- Bobines d'allumage: 2 montées au dessus du moteur.

Démarrage

Démarrreur électrique (12 V - 0,7 KW) avec accouplement à commande électromagnétique.
Couronne dentée fixée au volant-moteur.
Commande par bouton poussoir (start) à droite sur le guidon.

Transmission

Embrayage

A deux disques conduits, à sec, commandé par levier à gauche sur le guidon.

Transmission primaire	Par engrenages. Rapport: 1 : 1,235 (Z = 17/21).
Boîte de vitesse	A cinq rapports avec engrenages toujours en prise et crabotage frontal avec pare-saccade incorporé. Commande de sélecteur côté gauche. Rapports de boîte de vitesse: 1 ère = 1 : 2 (Z = 14/28) 2 ème = 1 : 1,388 (Z = 18/25) 3 ème = 1 : 1,047 (Z = 21/22) 4 ème = 1 : 0,869 (Z = 23/20) 5 ème = 1 : 0,750 (Z = 28/21)
Transmission secondaire	A cardan et engrenages. Rapport: 1 : 4,714 (Z = 7/33). Rapport total de transmission (moteur-roue). 1 ère = 11,643 2 ème = 8,080 3 ème = 6,095 4 ème = 5,059 5 ème = 4,366
Cadre	Double berceau, démontable.
Suspension	AV: fourche télescopique avec amortisseurs incorporés.

AR: bras oscillant et amortisseurs hydrauliques à ressort réglables.

9

Roues

En alliage léger fondues avec jantes WM 3/2,15×18".

Pneus	* Pirelli	* Michelin	* Metzeler
Avant	100/90H18 (MT18)	3,50H18 (M45)	3,50H18 (Rille)
Arrière	110/90H18 (MT18)	4,00H18 (M45)	4,10V18 (Block C7)

* Marques alternativement montées afin de se conformer aux homologations des pneus dans les différents pays.

Freins

Roue AV

A disques avec étrier à deux pistons.
Commande par levier au guidon droit.
Transmission hydraulique indépendante de frein arrière.
Diamètre disque 300 mm.; diamètre cylindre récepteur 38 mm.; diamètre cylindre émetteur 12,7 mm. (maître cylindre).

Roue AR

A disque avec étrier à deux pistons commandé par pédale à droite du véhicule.

Diamètre disque 242 mm; diamètre cylindre récepteur 38 mm.; diamètre cylindre émetteur 15,875 mm. (maître cylindre).

Le frein arrière est relié par une transmission hydraulique en commun avec un second frein AV avant, les mêmes dimensions de l'autre AV commandé à main.

Cotes et poids

Empattement (chargé)	1,485 m
Longeur hors tout	2,190 m
Largeur	0,610
Hauteur	1,210
Garde au sol	0,175
Poids de véhicule à sec	196 kg. env.

Performance

Vitesse max: 240 km/h environ.
Consommation: 6,5 litres aux 100 km.

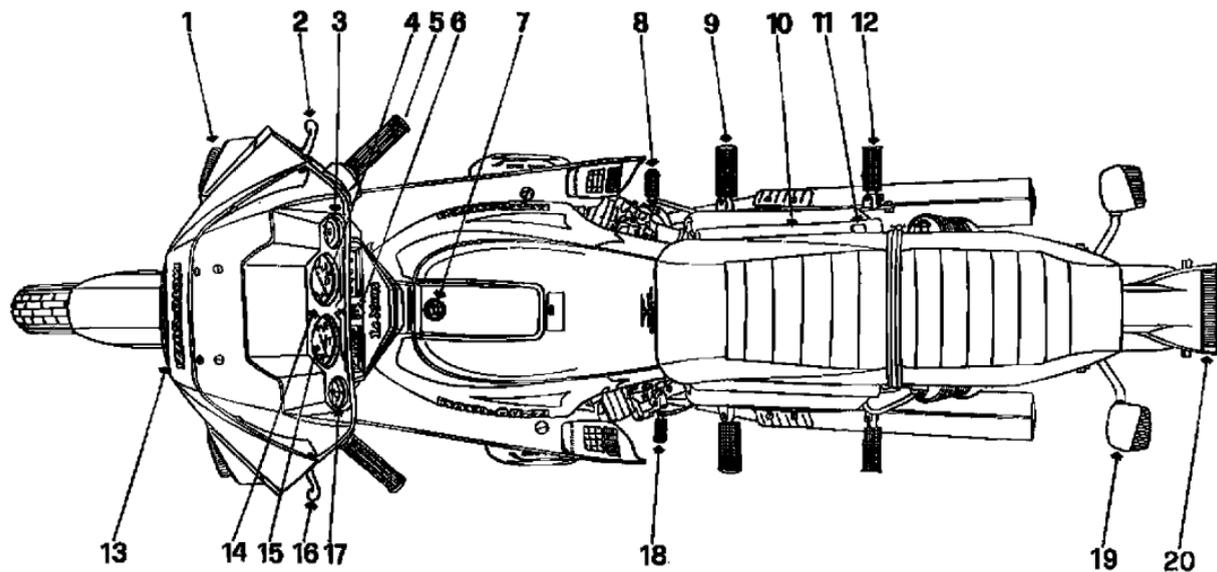
Remplissages

Elements à remplir	Litres	Type de carburant ou huile
Réservoir	22,5	Super (98/100 NO - RM)
Réserve	3	
Moteur	3	Agip Sint 2000 SAE 10 W/50
Boîte de vitesse	0,750	Agip F. 1 Rotra MP SAE 90
Pont	0,250 dont	
	0,250	Agip Rotra MP SAE 90
	0,020	Agip Rocol ASO/R
Fourche télescopique (par bras)	0,090	Liquide Agip F. 1 ATF Dexron
Circuit de freinage		Liquide Agip F. 1 Brake Fluid SAE J 1703

12 **COMMANDES ET ACCESSOIRES**

(fig. 2)

- | | | | |
|----|--|----|-----------------------|
| 1 | Clignotant AV. | 14 | Tableau de bord. |
| 2 | Levier de frein AV droit. | 15 | Compte-tours. |
| 3 | Voltmètre | 16 | Levier d'embrayage. |
| 4 | Compteur de vitesse. | 17 | Horloge. |
| 5 | Poignée de gaz. | 18 | Sélecteur de vitesse. |
| 6 | Contacteur à clé. | 19 | Clignotant AR. |
| 7 | Bouton poussoir d'ouverture de réservoir
d'essence. | 20 | Feu arrière. |
| 8 | Pédale de frein AR et AV gauche. | | |
| 9 | Repose pieds. | | |
| 10 | Cylindre émetteur frein AR et AV gauche. | | |
| 11 | Levier de déblocage selle. | | |
| 12 | Repose pieds, passager. | | |
| 13 | Phare. | | |
- La position droite et gauche sont celles du conducteur.**



14 NUMERO D'IDENTIFICATION

(fig. 3)

Chaque véhicule possède deux numéros d'identification: l'un gravé sur la colonne de direction, l'autre sur le carter moteur.

Le numéro du cadre figure aussi sur la carte grise et vaut à tous effets légaux à l'identification de la machine.



3

Pièces de rechange

Pour tout remplacement de pièces exigez les pièces portant la mention «**Pièces d'origine Moto Guzzi**».

L'utilisation de toute autre pièce vous ferait perdre le bénéfice de la garantie.

Garantie

La garantie s'étend sur une durée de 6 mois et s'applique pour un parcours maximum de 10.000 km à partir de la date de vente.

Elle n'est pas valable si des modifications ont été apportées au véhicule ou en cas de participation à des compétition sportives.

Les pneumatiques et les accessoires ou les éléments qui ne sont fabriqués par «**SEIMM Moto Guzzi**» ne sont pas couvert par la garantie.

Un «carnet de garantie» est délivré avec chaque motocyclette. Ce carnet doit toujours accompagner le véhicule et doit être conservé avec les autres documents.

C'est en effet sur présentation de ce document aux agents Moto Guzzi que la garantie peut être accordée conformément aux conditions générales de vente.

APPAREILS DE CONTRÔLE ET COMMANDES

15

Tableau de bord (fig. 4)

- 1 Horloge.
- 2 Compte-tours.
- 3 Compteur de vitesse.
- 4 Voltmètre.



- 5 Contacteur à clé.
 - «OFF» Aligné avec la marque «C» sur le tableau de bord: moteur éteint. La clé peut être retirée.
 - «A» Aligné avec la marque «C» sur le tableau de bord (clé tournée dans le sens des aiguilles d'une montre): le moteur est prêt à partir, toutes les commandes sont alimentées. La clé ne peut être retirée.
 - «B» Aligné avec la marque «C» sur le tableau de bord (clé tournée dans le sens des aiguilles d'une montre): le moteur est coupé. Si l'interrupteur «A» (fig. 5) est en position «O» les feux de stationnement sont allumés. La clé peut être retirée.
- 6 Voyant (vert) de clignotant gauche.
- 7 Voyant (orange ou vert) de désaccouplement de la transmission. Il s'allume dès le passage au point mort.

- 16
- 8 Voyant (rouge) de charge. Il doit s'éteindre dès que le moteur atteint un certain nombre de tours.
 - 9 Voyant (rouge) de pression d'huile. Il s'allume dès que la pression est insuffisante pour assurer un bon graissage du moteur. S'il ne s'éteint pas la pression est incorrecte et on doit arrêter immédiatement le moteur et vérifier la cause de l'incident.
 - 10 Voyant (rouge) de liquide de frein à pied.
 - 11 Voyant (bleu) de feu de route.
 - 12 Voyant (vert) de feux de stationnement allumés.
 - 13 Voyant (vert) de clignotant droit.
 - 14 Commutateur des signaux de détresse.
 - 15 Rémission à zéro du compteur.

Interrupteurs d'éclairage (fig. 5)

Montés sur le guidon côté gauche.

Interrupteur «A»

- Position «E» Feu de stationnement.
- Position «1» Eclairage lampe à deux lumières.
- Position «2» Lumière éteints.

Interrupteur «B»

Avec l'interrupteur «A» en position «1»:

- Position «3» Feu de croisement.
- Position «4» Feu de route.

Commande d'avertisseur, flash et interrupteur de clignotants (fig. 5)

Sont regroupés sur le guidon, côté gauche.

Bouton «C»

- «5» (horn) Bouton d'avertisseur.
- «6» (flash) Bouton d'appel de phare.

Interrupteurs «D»

- «7» Commande clignotant droit.
- «8» Commande clignotant gauche.

Commandes de démarrage et d'arrêt moteur (fig. 6)

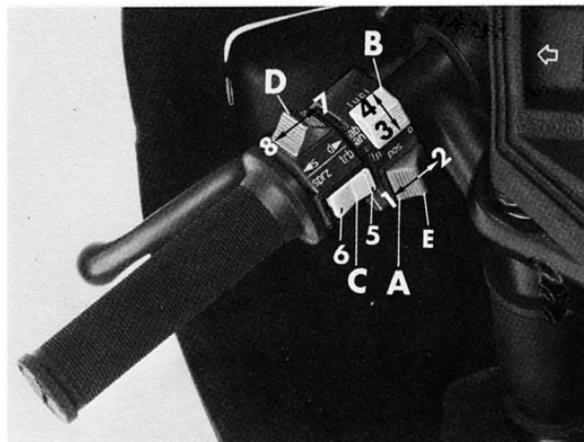
Elles sont montées sur le guidon droit.
Avec la marque «A» sur la clé de contact alignée

avec «C» sur le tableau de bord (fig. 4) la motocyclette est prête à démarrer.

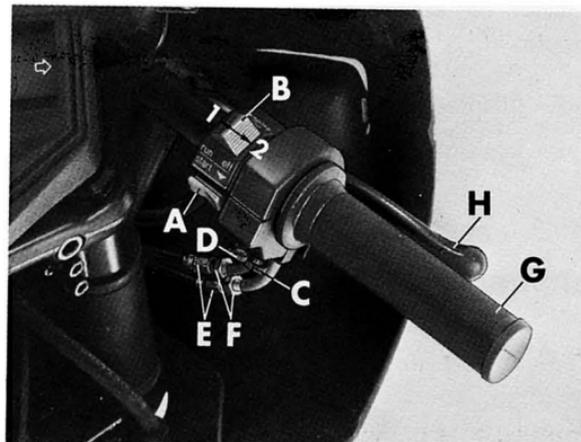
17

Pour démarrer le moteur:

- S'assurer que l'interrupteur «B» soit en position «1».
- Debrayer à fond.
- Si le moteur est froid, mettre le starter en position «A» (fig. 28).
- Presser le bouton de démarrage «A».



5



6

- 18 En cas d'arrêt d'urgence, mettre l'interrupteur «B» en position «2».

Lorsque le moteur est arrêté, tourner la clé du commutateur de fig. 4 dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la marque «OFF» s'aligne avec la marque «C» sur le tableau de bord, puis retirer la clé.

Levier de starter (fig. 28)

Le levier de starter est situé côté gauche du véhicule.

— «A» position de starter mis.

— «B» position de marche.

Commande de gaz («G» fig. 6)

La poignée se trouve côté droit du guidon; en la tournant en direction du pilote on ouvre le gaz, dans le sens inverse on coupe le gaz.

Commande d'embrayage

Le levier se trouve sur le côté gauche du guidon; il ne doit être actionné qu'au démarrage et pour changer de vitesse.

Commande de frein AV droit

(«H» fig. 6)

Le levier se trouve sur le côté gauche du guidon; il commande la pompe du frein hydraulique AV à droite.

Commande de frein arrière et de frein avant gauche («F» fig. 18)

La pédale se trouve côté droit du véhicule. Elle commande simultanément le frein AV gauche et le frein arrière.

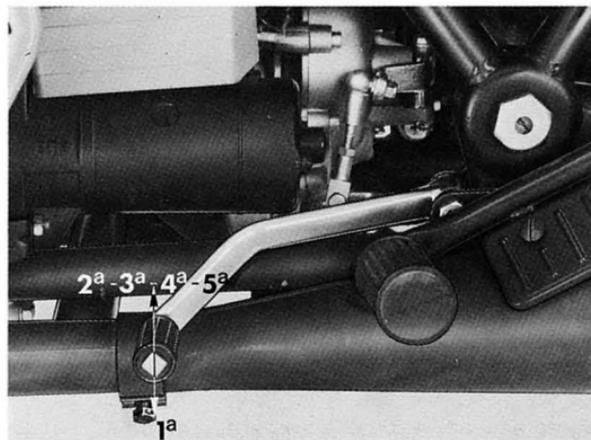
Pédale de sélecteur (fig. 7)

Située au centre, côté gauche du véhicule.

- Vitesse lente (1 ère) branche AV vers le bas.
 - Vitesse rapide (2 ème, 3 ème, 4 ème, 5 ème) branche arrière vers le bas.
 - Point mort entre la première et la seconde.
- Avant d'actionner la pédale de sélecteur, tirer à fond le levier d'embrayage.

Bouchon de réservoir d'essence (fig. 8)

Pour ouvrir la trappe du bouchon d'essence il



7

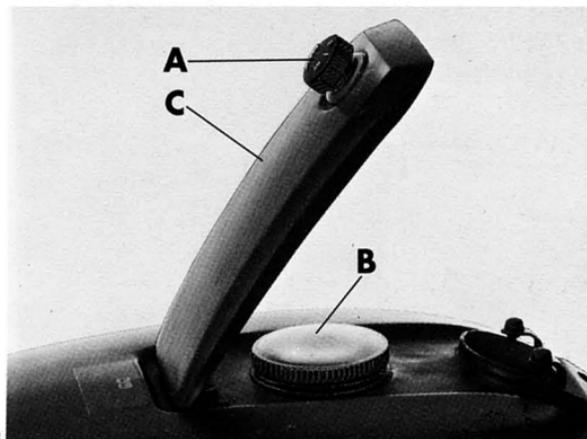
faut tourner la clé «A» sur la trappe en direction contraire aux aiguilles d'une montre.

19

Robinets d'essence (fig. 9)

Il sont montés à l'arrière du réservoir. Le levier du robinet a trois positions.

- «ON» Ouvert, flèche du levier vers le haut.
- «RES» Reserve, flèche du levier vers le bas.
- «OFF» Fermé, flèche du levier horizontale.



8

20 Boîtier porte-fusible (fig. 10)

Il se trouve sur le côté droit du véhicule.
Pour y accéder, soulever le couvercle latérale droit puis déposer le couvercle du boîtier sur lequel sont montés 6 fusibles de 16 A.

Fusible «1»

Relais de démarrage - STOP arrière.

Fusible «2»

Relais d'appel de phare - Avertisseur.

Fusible «3»

Voyants: («point mort», «Oil», «Gen», «Brake», «Feu de route») - Voltmètre - interrupteur de STOP AV - Feu de route et de croisement.

Fusible «4»

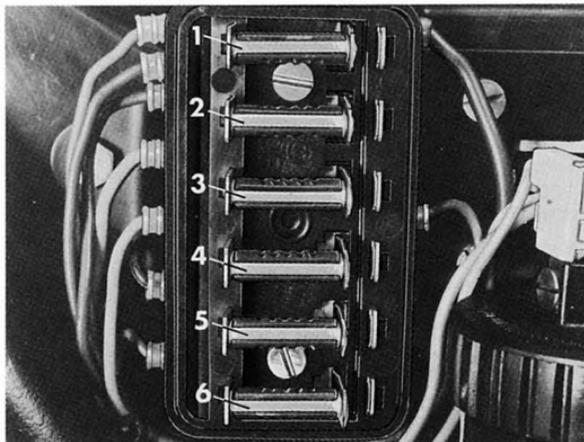
Feu de position - voyant de position - éclairage tableau de bord.

Fusible «5»

Clignotants et leur voyants.



9



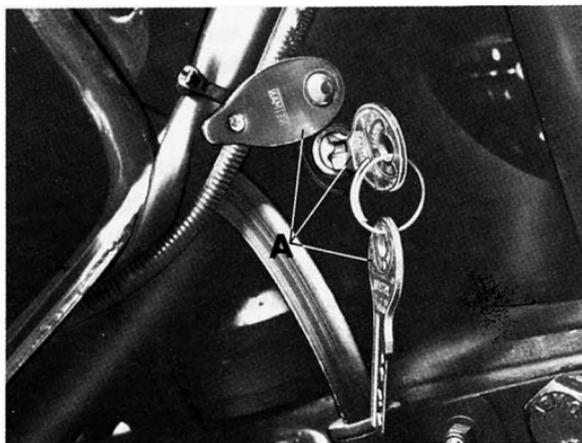
10

Fusible «6»

Horloge.

Dispositif de soulèvement selle (fig. 11)

Pour soulever la selle il faut enlever la sangle «A» après avoir défilé l'arrêt à droite et pressé en AV le levier «B».



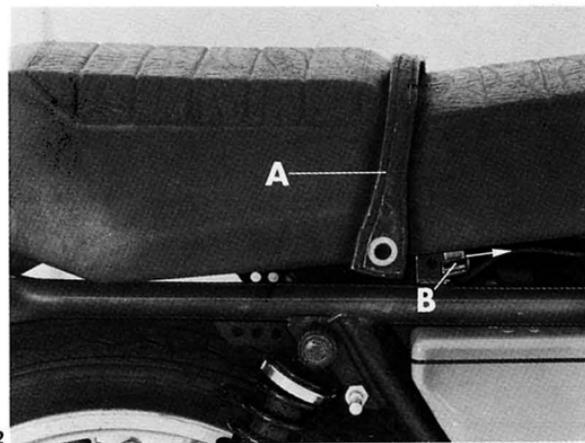
Béquille latérale

21

Elle ne doit être utilisée que pour des stationnements courts.

Amortisseur de direction (fig. 13)

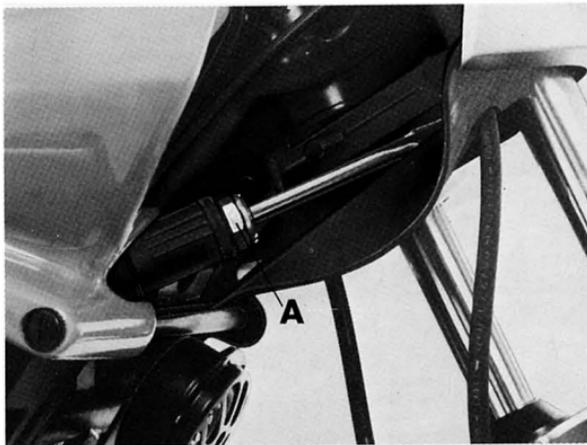
Il est monté entre le cadre et la base de la fourche côté droit.



- 22 Pour durcir ou déserrer l'amortisseur il faut serrer ou d'éserrer l'écrou «A».

Instructions pour le nettoyage du parebrise

Le parebrise peut être nettoyé en utilisant la plupart des savons, détergifs, cires, et polishers normalement usés pour tous autres matériels en plastique et pour le vitre. Il faut toutefois s'attendre à ce qui suit:



13

■ **Ne lavez ou nettoyez pas le parebrise lorsque la température est très haute et lorsqué la machine a été exposée longtemps au soleil.**

■ N'utilisez jamais des solvants ou de produits similaires.

■ N'utilisez de la lessive ou des liquides contenant des abrasifs, du ponce, papier de verre, grattoirs etc.

■ Les polishes pourront être employés seulement après que toute poussière et impurités ont été enlevées avec un bon lavage. Les petites rayures pourront être éliminées avec du polish doux.

■ La peinture de frais et les cachetants pourront être facilement enlevés, avant leur dessèchement, en frottant légèrement avec du marzout dissolvant, de l'alcool isopropylic ou butil cello-solve (n'utiliser jamais de l'alcool méthylique).

■ Employez toujours des chiffons souples, éponges, peau de chamois, ouate hydrophile en agissant avec délicatesse. L'usage de serviettes

en papier, ou des chiffons en fibre synthétique est absolument interdit car ils pourront déchirer le pare-brise.

Les rayures profondes ne pourront jamais être éliminées en frottant avec énergie ou avec des solvants.

24 UTILISATION

Vérifications avant la mise en marche

Avant de démarrer le moteur, assurez vous que:

- la clé de contact se trouve en position de démarrage (la marque «A» sur la clé doit être alignée avec la marque «C» sur le tableau de bord (fig. 4);
- le réservoir contient assez de carburant;
- le voyant rouge (niveau de l'huile du réservoir du maître cylindre de frein AV gauche et frein AR) ne soit pas allumé;
- Les voyants suivant soient allumés:
 - «Oil» and «Gen» (rouge)
 - éclairage pour la conduite nocturne (vert)
- le starter est mis quand le moteur est froid («B» fig. 28).

Démarrage à moteur froid

Après ces différents contrôles, ouvrir le gaz

d'un quart, débrayer à fond et appuyer sur le bouton de mise en marche «A» (start), fig. 6. S'il fait chaud et avant de mettre la manette de starter en position de marche «B», faire tourner quelques secondes. S'il fait froid, laisser tourner le moteur quelques minutes avec la machine sur la béquille centrale à embrayage relâché.

Si l'on oublie de ramener la manette de starter («A» fig. 28) dans la position de marche, des anomalies de carburation peuvent se produire avec une augmentation considérable de la consommation de carburant et dans les cas extrêmes l'excès de carburant pourra laver les cylindres et provoquer un grippage.

Attention - Si avec la marque «A» de la clé (fig. 4) alignée avec la marque «C» sur le tableau de bord, le voyant (orange ou vert) de point mort ne s'allume pas cela signifie qu'il y a une vitesse engagée.

Le démarrage du moteur en ces conditions peut être dangereux et il est bien de s'assurer toujours que la boîte soit effectivement au point mort avant de démarrer.

Démarrage du moteur chaud

Procéder de la même manière qu'à froid mais sans mettre le starter en position «B» (fig. 28) sinon la carburation serait trop riche.

En marche

Pour changer de vitesse, couper la gaz, debrayer à fond et passer à la vitesse supérieure, relâchant l'embrayage doucement en accélérant. La pédale doit être actionnée avec décision et accompagnée avec le pied.

Lorsqu'on rétrograde, freiner progressivement et couper le gaz peu à peu à fin d'éviter de mettre le moteur **en surrégime** au moment que le levier d'embrayage est relâché.

Arrêt

Couper le gaz, freiner et ne debrayer que lorsque le véhicule est presque arrêté. Cette manoeuvre doit être bien coordonnée afin de conserver le contrôle du véhicule.

Pour réduire progressivement la vitesse, utiliser le frein moteur en rétrogradant, en veillant de ne pas mettre le **moteur en surrégime**.

Sur routes mouillées ou dans des fortes pentes, utiliser les freins avec précaution, en particulier le frein avant.

Pour arrêter le moteur, mettre la clé de contact en position «OFF» fig. 4.

A l'arrêt ne pas oublier de refermer les robinets d'essence.

Stationnement

En cas de stationnement de nuit dans des endroits peu éclairés, laissez les feux de position allumés en plaçant la marque «B» sur la clé de contact en ligne avec la marque «C» sur le tableau de bord (fig. 4) et l'Interrupteur d'éclairage (fig. 5) en position «E».

Retirer la clé et mettre l'antivol.

26 RODAGE

Pendant la période de rodage, observer les normes suivantes:

1 Avant de partir, laisser chauffer le moteur au ralenti plus ou moins longtemps, suivant la température extérieure.

2 Eviter de dépasser les vitesses de rodage prescrites: il ne faut pas pousser sur les intermédiaires mais il est préférable de changer fréquemment la vitesse de façon que le moteur ne peine jamais.

3 Avant de s'arrêter il est bien de ralentir progressivement afin d'éviter toute surchauffe des divers groupes du moteur.

4 Il faut suivre soigneusement toutes les opérations d'entretien prévues dans le carnet de garantie.

5 Ne pas oublier qu'un entretien parfait de tous éléments permet d'avoir une motocyclette en bon état pendant de très nombreux milliers de kilomètres.

VITESSE DE RODAGE

Km parcourus	Vitesse limites à ne pas dépasser				
	1ère	2ème	3ème	4ème	5ème
Jusqu'à 800 km	45 km/h	65 km/h	85 km/h	100 km/h	115 km/h
De 800 à 1600 km	55 km/h	80 km/h	105 km/h	120 km/h	140 km/h
De 1600 à 3000 km	Dépasser progressivement les limites ci-dessus jusqu'à atteindre les vitesses maximum.				

Après les premiers 500 ou 1000 kms

- Vidanger l'huile du moteur.

Au cas où l'huile descendrait en dessous du niveau minimum avant les premiers 500 ou 1000 km, il faut vidanger l'huile complètement en lieu de refaire le niveau.

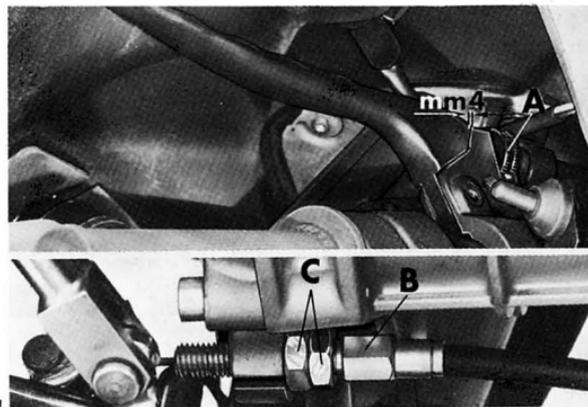
Lubrification conseillée: Agip Sint 2000 SAE 10 W/50.

- Réserrer toute la boulonnerie du véhicule.
- Contrôler le jeu des culbuteurs.
- Vérifier le calage de l'allumage (Voir «Régla-ge des contacts»).

28 ENTRETIEN ET REGLAGES

Réglage de la garde du levier d'embrayage (fig. 14)

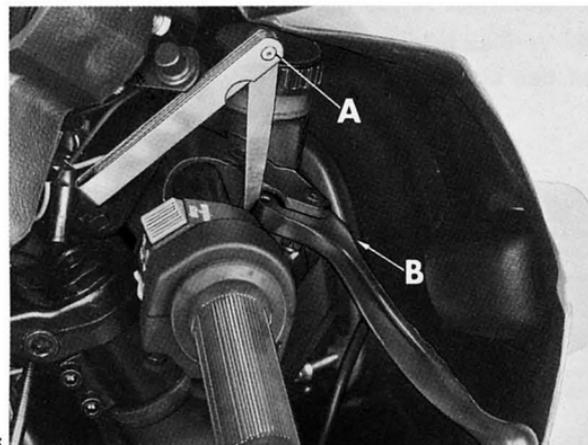
La garde du levier doit être à 4 mm. Si elle est supérieure, ou inférieure, agir sur le barillet «A» jusqu'à ce que le jeu soit correct. Ce réglage peut être effectué aussi au moyen de la vis de tension «B» après avoir dévissé les contre-écrous «C» situés sur le côté droit de la boîte de vitesse.



14

Réglage du levier de frein AV droit (fig. 5)

Contrôler que le jeu est correct (0,05 à 0,15 mm) entre l'émetteur de la pompe et l'extrémité du levier de commande sur le guidon en utilisant un calibre d'épaisseur («A») et agissant sur la vis «B».



15

Contrôle de l'usure des plaquettes

Tous les 5000 km, contrôler l'usure des garnitures.

- Epaisseur d'une garniture neuve: 9 mm.
- Une garniture à la limite d'usure présente une épaisseur de 6 mm env.

Si l'épaisseur est inférieure à cette limite, il est nécessaire de changer les garnitures.

Après avoir effectué ce remplacement, il n'est pas nécessaire d'effectuer la purge de l'équipement de freinage mais il suffit d'actionner le levier de commande «B» (fig. 16 de façon répétée jusqu'à ce que les pistons des étriers reviennent dans leurs positions normales.

Lors du remplacement des garnitures, contrôler l'état des flexibles; les remplacer immédiatement s'ils ne sont pas en bon état.

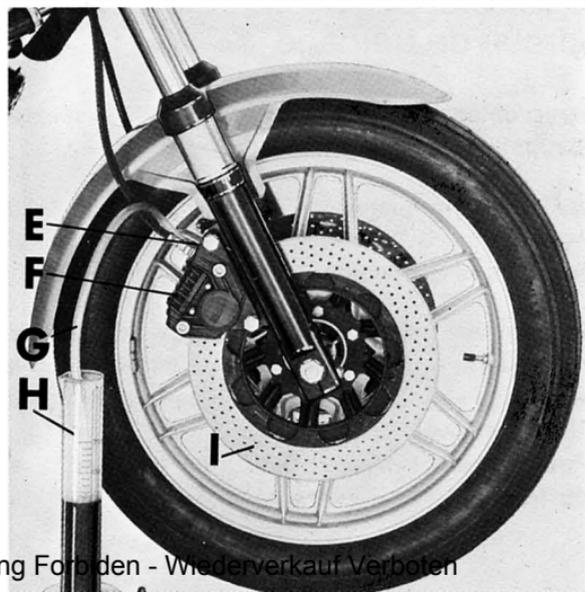
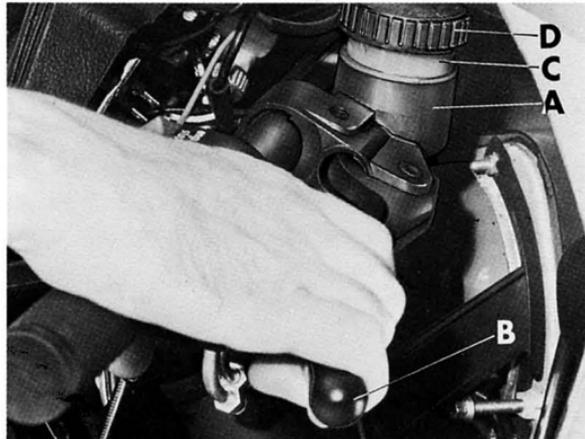
Contrôle des disques de frein

(«I» fig. 16 et 17)

Les disques de frein doivent être parfaitement propres.

Ils ne doivent pas avoir d'huile, de graisse ou d'autres impuretés ni de profondes rayures.

Lors du remplacement ou de la révision du disque, s'assurer qu'il n'est pas «voilé»; ce contrôle



30 s'effectue au moyen d'un comparateur. L'écart maximum ne doit pas dépasser 0,2 mm.

Si le «voilage» du disque est supérieur à cette valeur, vérifier soigneusement le montage du disque sur le moyeu et le jeu entre les roulements de ce moyeu.

Le couple de serrage du disque sur le moyeu est de 2,2-2,4 kgm.

Contrôle du niveau et vidange du circuit de freinage (fig. 16 et 17)

Pour obtenir un bon fonctionnement, respecter scrupuleusement les règles suivantes:

1 Vérifier fréquemment le niveau du liquide (il ne doit jamais descendre en dessous de la cloison interne du bocal).

2 Effectuer périodiquement ou quand cela est nécessaire la mise à nouveau du liquide dans le réservoir «A» après avoir dévissé le bouchon «D» et enlevée la membrane (fig. 16).

Pour la pompe réservoir du frein gauche AV et du frein AR, le niveau minimum est signalé par

le voyant «10» (fig. 4) sur le tableau de bord actionné par le relais «H» (fig. 17).

Pour la mise à niveau du réservoir «A» il est nécessaire de dévisser le bouchon «D» de la pompe «A» (fig. 17) après avoir détaché les câbles électriques.

Pour le niveau utiliser exclusivement du liquide de frein dont le bidon aura été ouvert just au moment de l'emploi.

3 Tous les 15.000 km environ ou au maximum tous les ans, effectuer l'échange du liquide du circuit de freinage.

Pour un bon fonctionnement des circuits il est nécessaire qu'il n'y a pas d'air dans ce-ci; une course longue et élastique du levier de commande «B» indique la présence d'air dans le circuit. En cas de lavage du circuit de freinage utiliser uniquement du liquide de freinage neuf.

Il est absolument interdit d'utiliser de l'alcool ou de l'air comprimée pour ce nettoyage, pour les parties métalliques il est conseillé d'utiliser du trichloroéthilène.

Liquide de frein à utiliser: Agip F.1 Brake fluid SAE J 1703.

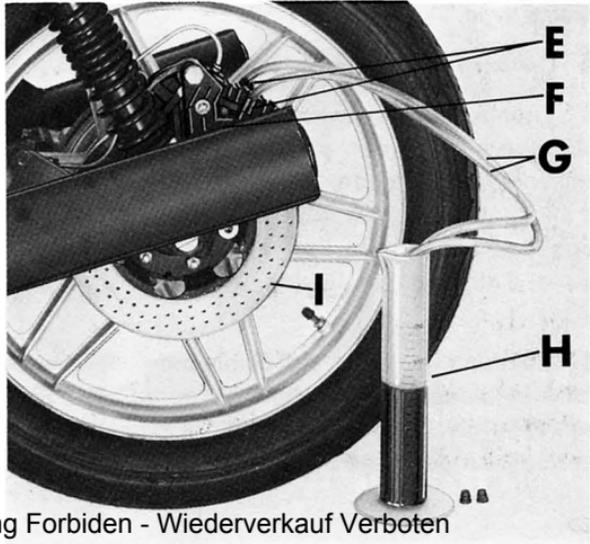
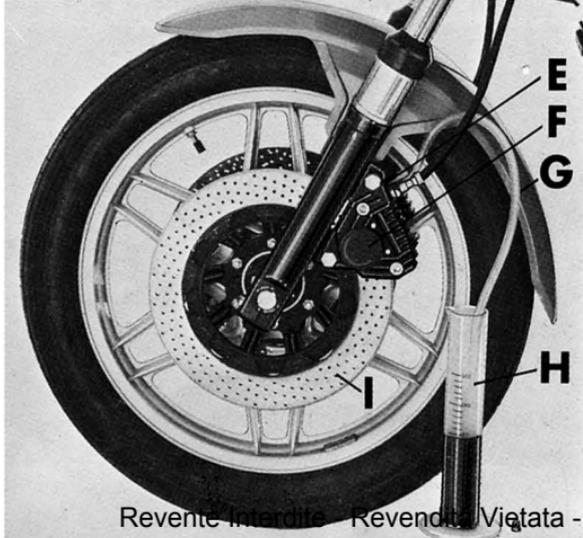
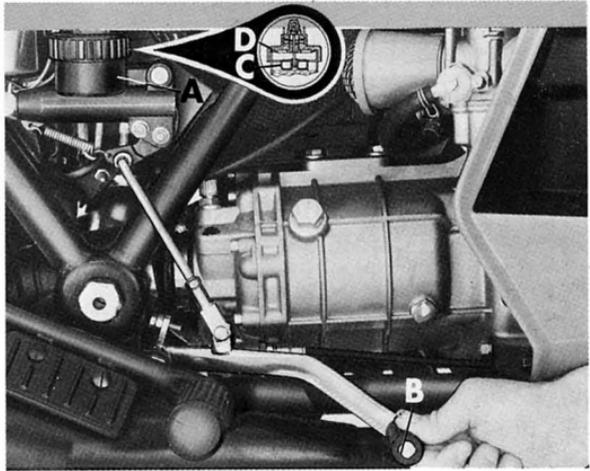
Purge du circuit de freinage (fig. 16 et 17)

La purge des éléments de freinage doit être faite lorsqu'on s'aperçoit de la présence d'air dans le circuit; la course du levier ou de la pédale devient longue et élastique.

Pour purger opérer de la façon suivante:

Circuit de frein AV droit (fig. 16)

- tourner le guidon jusqu'à ce que le réservoir



17

32 faisant corps avec la pompe se trouve en position horizontale;

- remplir si nécessaire le réservoir d'alimentation «A» en veillant à ce que le liquide ne descende pas en dessous de la partie transparente;
- Purger en agissant sur l'étrier «F»:

1 Retirer le capuchon en caoutchouc et adapter sur la vis de purge «E» un flexible transparent «G» dont l'autre extrémité aboutira dans un récipient transparent «H» contenant du liquide de même type.

2 Dévisser le bouchon de purge «E».

3 Tirer à fond le levier de commande du frein «B» sur le guidon en prenant la précaution de le relâcher et d'attendre quelques secondes avant d'effectuer le pompage suivant. Répéter l'opération jusqu'à ce que l'on constate plus aucune bulle d'air dans le liquide qui sort du flexible «G».

4 Maintenir le levier de commande «B» tiré à fond et bloquer le bouchon de purge «E». Puis retirer le tuyau «G» et remonter le capuchon sur le bouchon de purge.

Si cette purge a été effectuée correctement immédiatement après la première course à vide du levier de commande «B» on devrait constater l'action directe du liquide (sans élasticité). Si l'on n'obtient pas ce résultat, répéter l'opération de purge décrite ci-dessus.

Circuit de freinage du frein AR et du frein AV gauche (fig. 17)

Procéder comme décrit en «Contrôle du niveau et vidange du circuit de freinage» sauf point 1 et en «Circuit de frein AV» sauf points 3 et 4 qui sont remplacés par les suivants:

Niveau

1 Le niveau minimum est signalé par le voyant «10» (fig. 4) sur le tableau de bord qui s'allume lorsqu'on doit faire le remplissage.

Purge

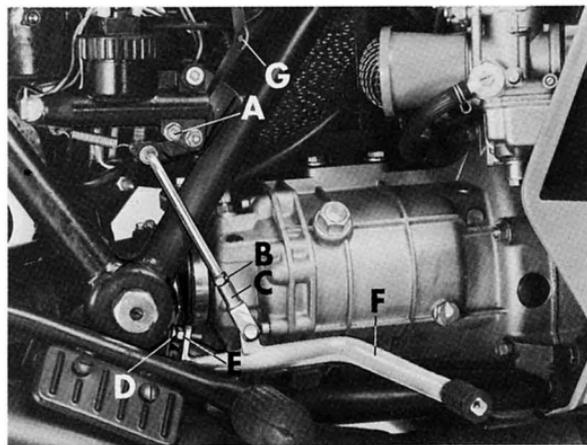
3 Actionner à fond la pédale de commande «B» etc.

4 Maintenir la pédale de commande «B» pressée à fond etc.

Réglage de la pédale de frein AV gauche et AR (fig. 18)

Effectuer le contrôle du jeu entre le flotteur de commande pompe et le levier de commande «B» en opérant de la façon suivante:

- mettre entre le piston et le levier une cale «G», agissant sur la vis «A». Jeu prévu: 0,05 - 0,15 mm;
- enlever la goupille, déposer l'axe, dévisser le



18

contre-écrou «B» et visser ou dévisser la chape «C» jusqu'à trouver la position adéquate de la pédale de commande «F». Remettre l'axe et la goupille. 33

En fin d'opération, dévisser le contre-écrou «E» et régler la vis de butée du levier «D».

Réglage des ressorts de suspension arrière (fig. 19)

Les ressorts de suspension peuvent être réglés sur trois positions différentes à l'aide de la clé «A».

Si l'on constate des irrégularités d'amortissage de la suspension arrière, il est nécessaire de faire contrôler les amortisseurs par l'un de nos concessionnaires.

NB. - Il faut se rappeler que pour avoir une bonne stabilité de la moto il faut que les deux amortisseurs soient réglés également.

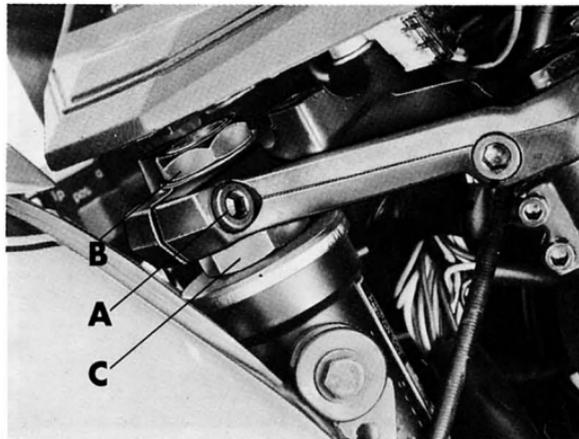
34 Réglage de la colonne de direction (fig. 20)

*Il est recommandable de faire faire cette opération
chez l'un de nos concessionnaires.*

Pour avoir une bonne stabilité, la colonne de direction doit être réglée de telle sorte que le guidon puisse tourner librement sans jeu.

- Dévisser la vis de blocage supérieure «A».
- Dévisser l'écrou de fixation «B».
- Dévisser ou visser l'écrou à creneaux de réglage «C».

Une fois le bon réglage obtenu, rébloquer l'écrou «B» et la vis de fixation «A».



DEPOSE DES ROUES

Roue AV (fig. 21)

Pour déposer la roue AV de la moto, opérer de la façon suivante:

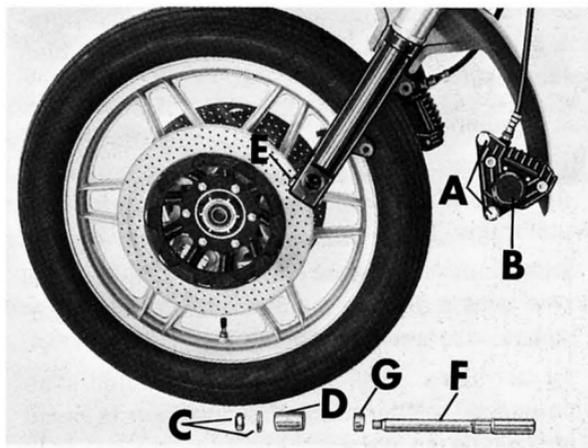
- Mettre la moto sur la béquille centrale et mettre une cale sous le moteur pour soulever la roue AV.
 - Dévisser les vis «A» qui fixent l'étrier au fourreau droit de la fourche et dégager l'étrier «B» complet de tuyau.
 - Dévisser l'écrou «C» de fixation de l'axe de roue à gauche de la moto.
 - Dévisser les vis de fixation fourreau «E» à l'axe de la roue.
 - Enlever l'axe «F» en observant le montage des entretoises «D» et «G».
 - Dégager le disque de l'étrier monté sur le fourreau droit (à droite de la roue) et déposer la roue des bras de la fourche.
- Pour le rémontage procéder à l'inverse du démontage.

Roue AR (fig. 22)

Pour déposer la roue du bras oscillant et du pont 21

opérer de la façon suivante:

- Mettre la roue sur la béquille centrale.
- Dévisser l'écrou «A» avec rondelle «B» de l'axe de la roue, côté boîte.
- Relâcher la vis de blocage de l'axe «D» sur le bras oscillant.
- Déposer l'axe de roue «C».
- Déposer la flasque «E».



36

- Enlever la plaque porte-étrier de l'axe du bras oscillant qui la fixe au cadre.
- Incliner la moto sur le côté droit pour dégager la roue du bras et du pont.

Pour rémonter, opérer à l'inverse du démontage, s'assurant que la flasque porte-étrier complète soit enfilée dans son ancrage à gauche sur le bras oscillant.

Equilibrage des roues

Pour améliorer la stabilité et diminuer les vibrations à haute vitesse, les roues doivent être bien équilibrées.

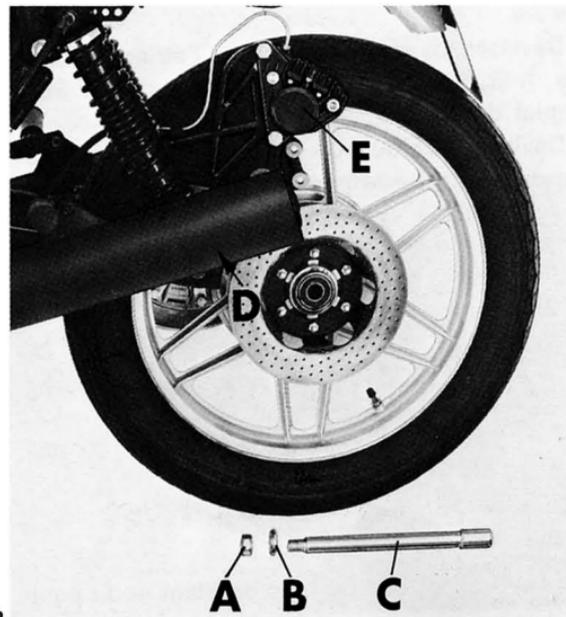
Pour l'équilibrage de la roue, procéder comme suit:

- démonter la roue et la pracer sur une fourche d'équilibrage;
- faire tourner la roue lentement et si celle-ci s'arrête jamais dans la même position cela signifie que la roue est bien équilibrée;
- au contraire, si la roue s'arrête toujours au même endroit, placer un contre-poids sur la rayon à l'opposé de ce point;

- répéter l'opération jusqu'à ce que le roue soit bien équilibrée.

Pneus

Les pneus sont des organes très importants à contrôler.



D'eux dépendent le confort de conduite et aussi la sécurité du pilote.

Il est partant très important de ne jamais utiliser des pneus dont la sculpture est inférieure à 2 mm.

Un gonflage anormal du pneu peut aussi provoquer des défauts de stabilité et des usures excessives du pneu.

Les pressions préscrites sont:

Roue AV

- en solo ou duo: 2,1 kg/cm²

Roue AR

- en solo: 2,4 kg/cm²
- en duo: 2,6 kg/cm²

Les valeurs sus-indiquées se réfèrent à une utilisation normale (tourisme). Pour une utilisation prolongée à haute vitesse (parcours autoroutiers) il est recommandé d'ajouter une pression de 0,2 kg/cm² aux valeurs susindiquées.

Démontage et remontage des pneus

La moto est équipée avec des roues en alliage

léger qui donnent une meilleure résistance mécanique mais qui sont cependant faciles à s'endommager soit sur le plan esthétique que fonctionnel si l'on emploie des outils non-appropriés pour le montage et le démontage.

Pour ces opérations il est conseillé d'utiliser des dé-monte pneus ne présentant pas des rayures ou des stries sur les surfaces entrant en contact avec la jante; la surface de contact doit être plane, bien nettoyée et avec les bords arrondis. L'utilisation de graisse ou de lubrifiants vendus dans le commerce spécialement pour le montage des pneus est fortement conseillée sur cette machine.

Il faut bien vérifier lors du montage ou du démontage que le talon du pneu est bien dans le fond centrale de la jante.

Au montage il faut aussi de s'assurer que les pneus avec une flèche gravée sur un côté devront être montés de la façon suivante:

- avec la flèche dans le sens de rotation de la roue pour la roue arrière;
- avec la flèche à l'envers du sens de rotation pour la roue avant.

38 TABLEAU RECAPITULATIF DE L'ENTRETIEN ET DU GRAISSAGE

Tous les mois (tous les 3000 km)

- Vérifier le niveau de l'électrolyte de la batterie (voir **Équipement électrique** «Batterie»).

Périodiquement

- Contrôler la pression des pneus (voir **Dépose des roues** «pneus»).

Tous les 500 km

- Contrôler le niveau d'huile moteur (voir **Lubrifications** «Graissage du moteur»).

Après les premiers 500 à 1000 km

- Vidanger l'huile du moteur (voir **Lubrifications** «graissage du moteur»).
- Changer la cartouche du filtre à huile (voir **Lubrifications** «Echange de la cartouche de filtre à huile et nettoyage du tamis»).

- Contrôler toute la boulonnerie du véhicule.
- Contrôler le jeu des culbuteurs (voir **Distribution** «Jeu des culbuteurs»).

Tous les 3000 km

- Vidanger l'huile du moteur (voir **Lubrifications** «Graissage du moteur»).
- Contrôler le jeu des culbuteurs (voir **Distribution** «Jeu des culbuteurs»).
- Vérifier le niveau d'huile de la boîte (voir **Lubrifications** «graissage de la boîte de vitesse»).
- Vérifier le niveau d'huile du pont (voir **Lubrifications** «Graissage du pont»).

Tous les 5000-6000 km

- Contrôler le niveau du liquide de frein dans le réservoir du frein AV droit (qu'il ne soit pas descendu en dessous de la partie transparente). Pour le frein AV gauche et le frein AR le niveau

est indiqué par un voyant rouge sur le tableau de bord (voir **Entretien et réglages** «Contrôle du niveau et vidange du liquide de frein»).

Tous les 10.000 km

- Nettoyer le réservoir de carburant, les filtres de robinets et les tuyaux (voir **Entretien et Réglages** «Nettoyage du réservoir, des filtres des robinets et des tuyaux»).
- Vidanger l'huile de la boîte de vitesse (voir **Lubrifications** «graissage de la boîte de vitesse»).
- Vidanger l'huile du pont (voir **Lubrifications** «Graissage du pont»).
- Nettoyer et graisser les cosses et les bornes de la batterie (voir **Équipement électrique** «Batterie»).

Tous les 15.000 km

- Vidanger l'huile de l'équipement de freinage AV et AR (voir **entretien et réglages** «Contrôle du niveau et vidange du circuit de freinage»).
- Changer la cartouche du filtre à huile (voir **Lubrifications** «Echange de la cartouche de filtre à huile et nettoyage du tamis»).

Après les premiers 20.000 km

39

- Contrôler les roulements des roues.
- Contrôler que les roulement de la direction sont suffisamment graissés (AGIP F. 1 Grease 30).
- Remplir d'huile les bras de fourche (voir **Lubrifications** «Lubrification de la fourche»).
- Nettoyer soigneusement le collecteur de l'alternateur et du démarreur avec un chiffon imbibé d'essence.

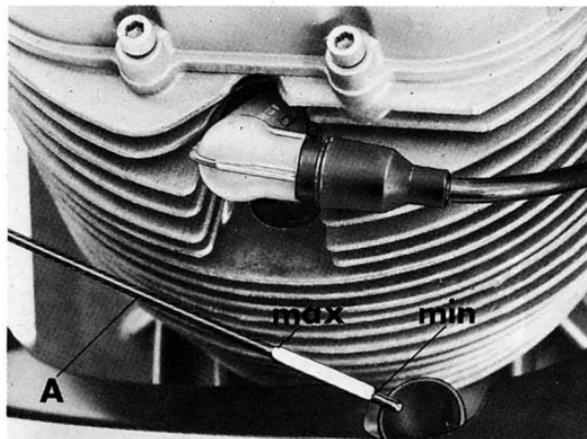
40 LUBRIFICATIONS

Graissage du moteur

Contrôle du niveau d'huile

Tous les 500 km contrôler le niveau d'huile moteur qui doit approcher le niveau «maxi» de la jauge d'huile soudée sur le bouchon «A» sans toutefois le recouvrir.

Si le niveau est en dessous de ce repère il faut le parfaire avec de l'huile de même type.



23

Le niveau doit être fait après que le moteur ait tourné quelques minutes avec le bouchon «A» vissé à fond.

Vidange

Après les premiers 500-1000 km et ensuite tous les 3000 km environ il faut faire la vidange de l'huile moteur.

Cette opération doit être faite à **moteur chaud**. Avant de mettre de l'huile neuve, bien laisser égoutter le carter.

«A» Bouchon de remplissage (fig. 23).

«B» Bouchon de vidange (fig. 24)

Quantité nécessaire: 3 l d'huile Agip Sint 2000 SAE 15W/50.

Echange de la cartouche de filtre à huile et nettoyage du tamis (fig. 24)

Tous les 15.000 km (5 vidanges d'huile), changer la cartouche filtrante «A» en opérant comme suit:

■ Dévisser le bouchon «B» et laisser bien écouler l'huile du carter.

■ Dévisser la vis de fixation et déposer le carter «C» complet de cartouche «A», tamis «D» et de la soupape de réglage pression «E».

■ Dévisser la cartouche «A» et la remplacer par une d'origine «Moto Guzzi».

Profiter de cette opération pour déposer le tamis «D», le laver à l'essence et de le sécher à l'aide d'un jet d'air comprimée. Rémonter le carter «C» avec un joint neuf.

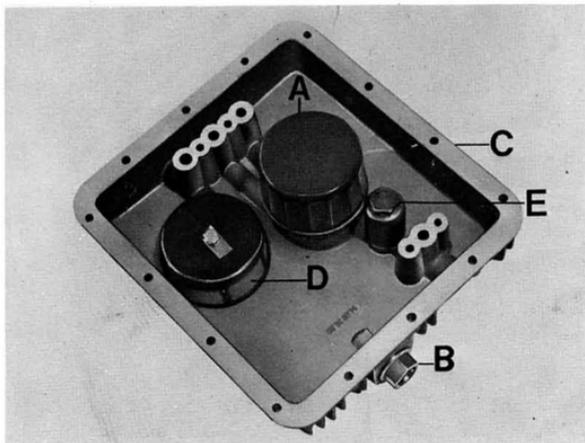
Il est préférable que ces opérations soient effectuées par un de nos concessionnaires.

41

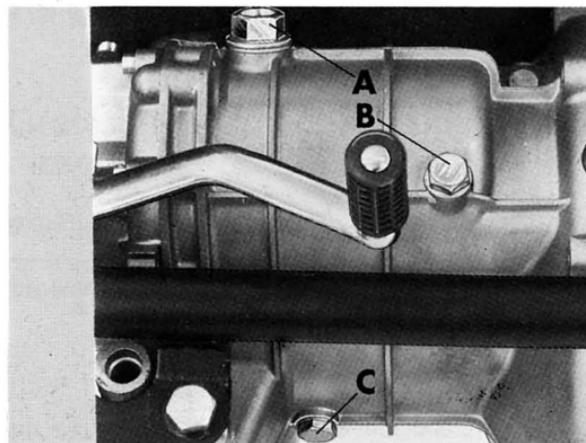
Graissage de la boîte de vitesse (fig. 25)

Contrôle d'un niveau d'huile

Tous les 3000 km contrôler que l'huile se trouve à la hauteur du bouchon de niveau «B».



24



25

42 Si nécessaire refaire le niveau avec de l'huile de même type.

Vidange

Tous les 10.000 km vidanger l'huile de la boîte de vitesse. Cette opération doit être effectuée moteur chaud.

Avant de mettre de l'huile neuve, bien laisser égoutter la boîte de vitesse.

«A» Bouchon de remplissage.

«B» Bouchon de niveau

«C» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 0,750 l d'huile «Agip R. 1 Rotra MP SAE 90.

Graissage du pont (fig. 26)

Tous les 3000 km contrôler que l'huile se trouve à la hauteur du bouchon de niveau «A».

Si nécessaire, refaire le niveau avec de l'huile de même type.

Vidange

Tous les 10.000 km environ, vidanger l'huile du

pont. Cette opération doit être effectuée après avoir parcouru quelques kilomètres (à moteur chaud).

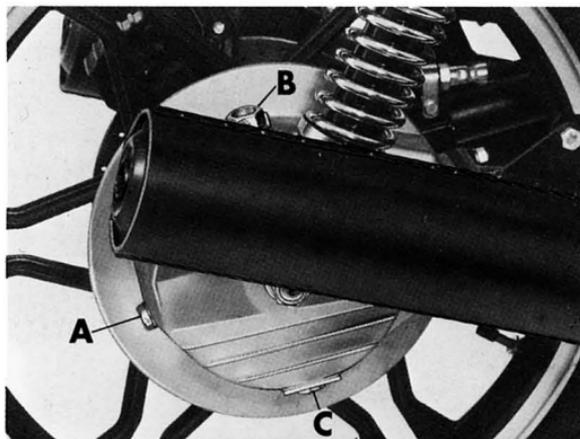
Avant d'introduire de l'huile neuve, bien laisser écouler le pont.

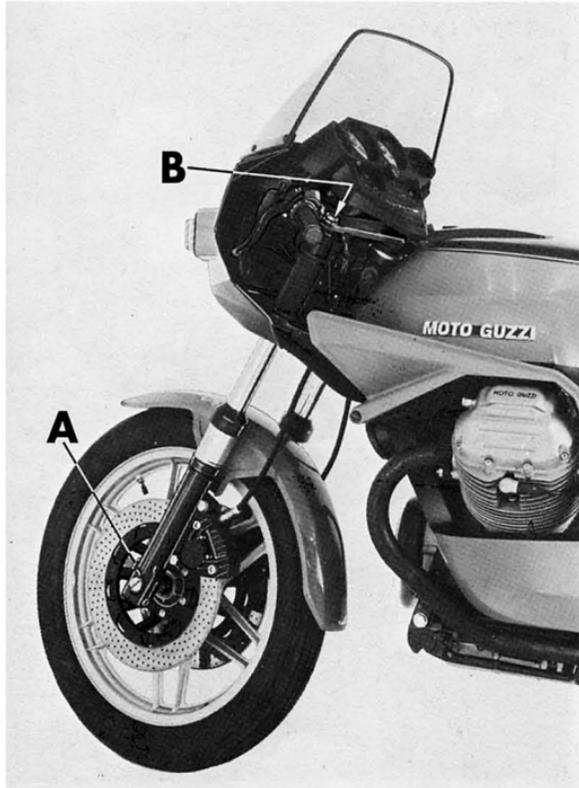
«A» Bouchon de niveau.

«B» Bouchon de remplissage.

«C» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 0,250 l dont 0,230 l d'huile Agip F. 1 Rotra et 0,020 d'Agip Rocol ASO/R.





27

Opérer comme suit:

- Dévisser le bouchon de vidange avec rondelle «A».
- Dévisser la vis «B».

Avant d'introduire du liquide neuf, laisser bien égoutter les fourreaux.

«A» Vis de vidange.

«B» Vis de remplissage.

Quantité nécessaire: 0(0,090) l par bras (Agip F. 1 ATF Dexron).

Graissage des roulements de direction et du bras oscillant

Pour effectuer ces graissages, nous conseillons de s'adresser à nos concessionnaires.

44 ALIMENTATION

Carburateurs (fig. 28)

2 carburateurs du type «Dell'Orto» PHF (36B (D) (à droite) et PHF 36B (S) (à gauche).

Commandes

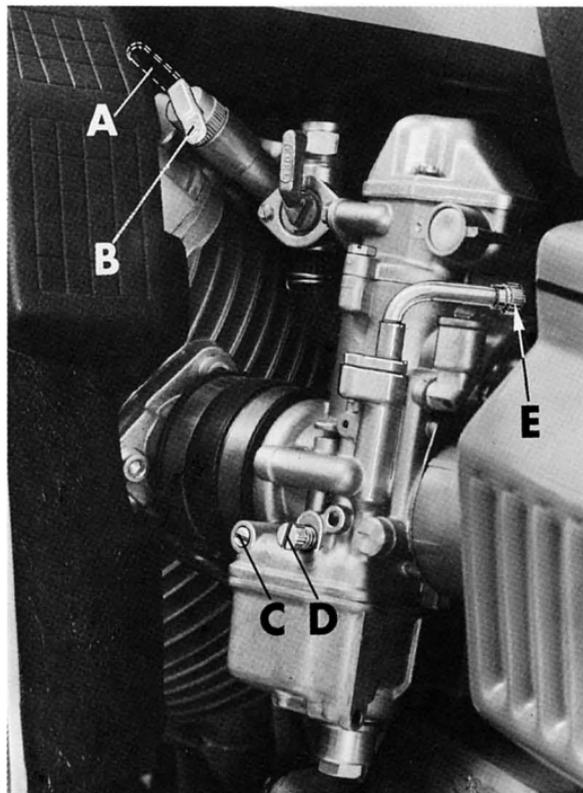
- Poignée de commande des boisseaux de gaz à droite du guidon.
- Manette de commande du starter pour démarrages à moteur froid. Montée sur le couvercle de la culasse gauche.

«A» Starter mis (à moteur froid).

«B» Starter en position de route.

Réglage

Passage	Ø 36 mm
Boisseau de gaz	60
Diffuseur	265 A B
Gliceur principal	140
Gliceur de démarrage	70
Gliceur de ralenti	60
Gliceur de la pompe	38



Alguille
Flotteur

K 5
10 gr

Vis de réglage de richesse: ouverture 1 Tour et $\frac{1}{2}$.

Réglage de la carburation et du ralenti (sans depressiomètre)

Opérer comme suit:

1 Contrôler que sur la position de ruote «B», la gaine des câbles du starter a un jeu de 3 mm environ au niveau des barilletts tendeurs «E» des deux carburateurs.

2 Contrôler qu'avec la poignée des gaz fermée il y a un jeu de 1-1,5 mm entre la gaine des câbles (coté guidon) et les barilletts tendeurs «E» pour les deux carburateurs. En cas contraire, relâcher les écrous «F». A opération finie, se rappeler de resserrer les écrous «F» (fig. 6).

3 Faire chauffer le moteur, visser à fond les vis «C» et les déserrer 1 tour et $\frac{1}{2}$.

4 Avec les deux mains contrôler en même

temps que la pression d'échappement sur les deux cylindres en sortie des silencieux soit la même. Sinon, dévissez la vis du cylindre qui a une pression supérieure.

5 Trouver le régime maximum de chaque cylindre en agissant sur la vis «C» et refaire le réglage 4. (Ceci s'aperçoit par une augmentation de tours).

6 Débrancher alternativement les fils de bougie et contrôler que le moteur s'arrête après le même nombre d'éclats. Si cela n'est pas, agir sur la vis D du carburateur concernant le cylindre qui fait faire au moteur un nombre supérieur d'éclats ou en cas contraire dévisser la vis de l'autre cylindre.

7 Régler le ralenti entre 1000-1100 t/mn en visant ou dévissant la vis «D» de la même fraction de tours.

8 Contrôler la synchronisation des levées de boisseau. Pour cela faire appel à quelqu'un qui tournera doucement la poignée de gaz. Les pressions d'échappement doivent être égales pendant la montée en régime.

Si l'une d'elles est inférieure, rétendre le câble

46 correspondant en agissant sur le tendeur «E» après avoir devissé le contre-écrou «F» (fig. 6) jusqu'à ce que la synchronisation des pressions des deux échappements est parfaite.

Réglage de la carburation au depressiomètre

Pour avoir un réglage parfait de la carburation il est nécessaire de la faire au depressiomètre. Pour cela s'adresser à un de nos concessionnaires.

Nettoyage du réservoir d'essence, des filtres, des robinets et des tuyaux

Tous les 10.000 km environ ou lorsqu'on constate la mauvaise arrivée du carburant aux carburateurs, nettoyer le réservoir, les robinets, les filtres et les tuyaux.

Plonger les conduits, les filtres de robinets et de carburateurs dans un bain d'essence et les passer sous un jet d'air comprimée.

DISTRIBUTION

Jeu des culbuteurs (fig. 29)

Après les premiers 500-1000 km et ensuite tous les 3000 km ou bien lorsqu'on constate que la distribution est trop bruyante, contrôler le jeu entre les soupapes et les culbuteurs.

Ce réglage doit être effectué **moteur froid**, le piston étant au P.M.H., c'est à dire en fin de phase de compression.

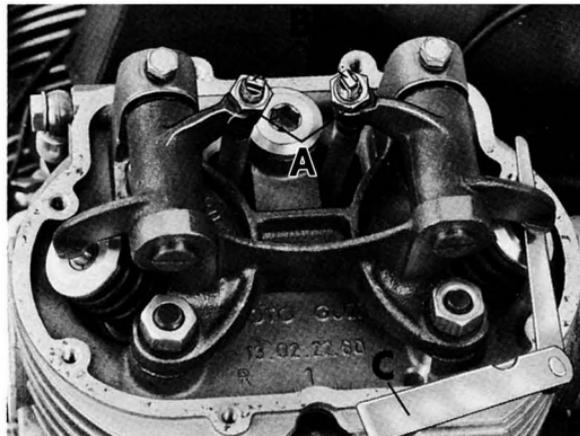
Après avoir enlevé les cache-culbuteurs, procéder comme suit:

- 1 Dévisser l'écrou «A»;
- 2 Visser ou dévisser la vis de réglage «B» jusqu'à ce que l'on obtient les jeux suivants:
 - soupape d'admission 0,22 mm
 - soupape d'échappement 0,22 mm

On effectue cette mesure à l'aide de la cale spéciale «C».

Si le jeu est plus grand, les culbuteurs seront très bruyants; dans le case contraire, les soupapes ne fermeront pas bien et provoqueront des anomalies telles que:

- perte de compression
- surchauffe du moteur
- détérioration des soupapes etc.



29

48 ALLUMAGE

Entretien, contrôle et réglage du distributeur d'allumage

(fig. 30)

Tous les 3000 km

Lubrifier avec quelque goutte d'huile le feutre «R» qui se trouve en bout d'axe.

Contrôle

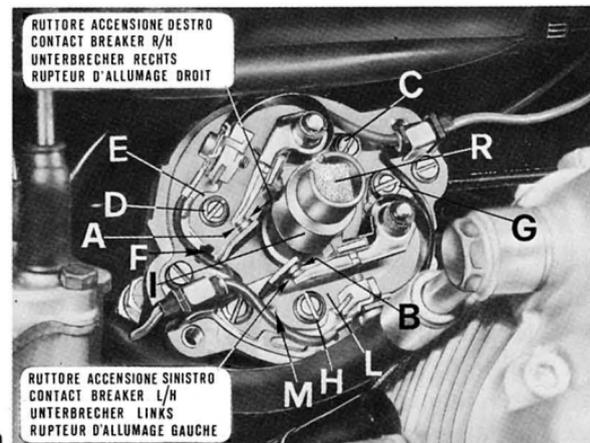
- enlever le couvercle du double rupteur après dévissé les vis de fixation;
- nettoyer avec un chiffon imbibé d'essence les contacts «A» et «B» s'ils sont sales ou gras. S'ils sont usés, les remplacer.
- contrôler l'écartement des contacts des rupteurs «A» (cylindre droit - fil rouge) et «B» (cylindre gauche - fil vert) qui doit être compris entre 0,37-0,43 mm.

Régler les contacts si cette distance est inférieure ou supérieure à celle indiquée.

Réglage des rupteurs

Rupteur «A» - cylindre droit

Porter la came «I» à sa levée maximum, dévisser les vis «C» et «D» et déplacer la plaquette «E» en agissant sur l'encoche «F».



Après avoir obtenu la distance indiquée, bloquer les vis «C» et «D».

Rupteur «B» - cylindre gauche

Porter la came «I» à sa levée maximum, devisser les vis «G» et «H» et déplacer la plaquette «L» en agissant sur l'encoche «M».

Après avoir obtenu la distance indiquée, bloquer les vis «G» et «H».

En même temps que le réglage des contacts, effectuer aussi le contrôle du calage de l'allumage (voir chapitre suivant).

50 Contrôle et calage de l'allumage «avance fixe» (fig. 31)

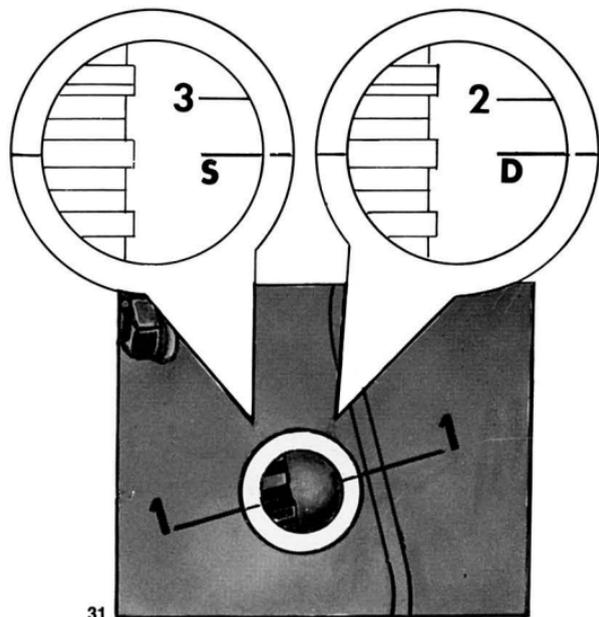
Contrôle

- retirer le bouchon en caoutchouc de l'orifice de contrôle situé sur le côté droit de la boîte de vitesse au niveau du volant moteur;
- pour contrôler le début de l'ouverture des contacts des rupteurs «A» et «B» fig. 30 on conseille d'utiliser l'appareil spécial à indication lumineuse qui doit être inséré entre la borne d'alimentation du rupteur et la masse.

Calage cylindre droit (fig. 31)

- Tourner le volant dans le sens de rotation du moteur (sens contraire aux aiguilles d'une montre) jusqu'à ce que le piston se trouve en fin de phase de compression (soupapes fermées). Dans cette position le repère «D» situé sur le volant (P.M.H. du cylindre droit) doit coïncider avec le repère «1» sur le bord de l'orifice de contrôle.
- Tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le repère «2»

(avance fixe) coïncide avec le repère «1» gravé sur le bord de l'orifice de contrôle. Dans cette position, les contacts du rupteur «A» (fig. 30) doivent commencer à s'ouvrir.



Calage cylindre gauche (fig. 31)

■ Tourner le volant dans le sens de rotation du moteur (contraire aux aiguilles d'une montre) jusqu'à ce que le piston se trouve en fin de phase de compression (soupapes fermées).

Dans cette position le repère «S» gravé sur le volant (P.M.H. du cylindre gauche) doit coïncider avec le repère «1» sur le bord de l'orifice de contrôle.

■ Tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le repère «3» (avance fixe) coïncide parfaitement avec le repère «1» de l'orifice de contrôle.

Dans cette position les contacts du rupteur «B» doivent commencer l'ouverture («B» fig. 30).

Si les contacts des rupteurs («A» et «B» fig. 30) ne s'ouvrent pas aux repères indiqués, il est nécessaire de faire le calage de l'allumage.

Caractéristiques d'allumage

— Avance initiale (fixe)	8°
— Avance automatique	26°

— Avance totale (fixe + autom.) 34°

— Ecartement entre les contacts: 0,37-0,43 mm

Pour ce contrôle on conseille de s'adresser à l'un des nos agents.

Bougies

Les types de bougie à utiliser sont les suivants:

— Bosch W 230 T 30.

— Champion N9Y.

— Lodge 2 HLN Y.

Ecartement des électrodes: 0,6 mm.

Pour nettoyer, user de l'essence, une brosse métallique et une aiguille pour le nettoyage interne. Lors du démontage des bougies, **veiller à ce qu'elles s'adaptent bien à leur siège et qu'elles se vissent facilement.** Si l'on visse en forçant, on risque d'endommager le filetage sur la cu-lasse. Nous conseillons par conséquent de visser les bougies à la main pendant quelques tours et d'utiliser ensuite le clé spéciale (fournie), en évitant de serrer de façon exagérée.

Après 10.000 km remplacer les bougies bien qu'elles peuvent sembler en bon état.

52 ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

L'équipement électrique se compose de:

- Batterie.
- Démarreur à commande électromagnétique.
- Alternateur monté en bout de vilebrequin.
- Distributeur d'allumage à deux rupteurs et avance automatique.
- 2 bobines d'allumage.
- Redresseur.
- Régulateur.
- Boîtier porte-fusibles (6 de 16 A).
- Relais d'appel de phare.
- Relais de démarrage.
- Phare.
- Feu arrière.
- Clignotants..
- Contacteur d'allumage.
- Commodo de lumière.
- Commodo de clignotants, avertisseur sonore et d'appel de phare.
- Interrupteur de démarrage et d'arrêt moteur.
- Avertisseur.

Batterie

La batterie a une tension de 12 V et une capacité de 20 Ah, elle est chargée par l'alternateur.

Pour accéder à la batterie:

- débloquer la selle (voir «levier de soulèvement selle et fig. 11»);
- soulever la selle en la tenant soulevée avec la tige;
- déposer la trousse à outils;
- dégraffer les sangles en caoutchouc et détacher les câbles électriques;
- déposer la batterie de son support.

Mise en service d'une batterie sèche (batterie neuve)

Une batterie sèche chargée tiens sa charge pour longtemps pourvu qu'elle est conservée dans un endroit sec avec les bouchons bien serrés et à température de 20 à 30° C.

Au moment de l'employer, elle s'active comme suit:

1 Remplir les éléments avec de l'acide sulfurique de poids spécifique 1,27 à température de

25° C jusqu'à ce que le niveau dépasse le bord supérieur des plaques de 5 mm.

2 Laisser réposer la batterie une heure environ et refaire le niveau avec de l'acide de même type.

À ce point la batterie est prête pour l'utilisation. Pour une durée plus longue il est bien de contrôler la densité de l'acide dans tous les éléments. Si la lecture est inférieure à 1,26 il se rend nécessaire de faire une charge de réactivation à une intensité égale à 1/5ème de sa capacité.

Normalement il suffit une charge de 5 heures. La température ne doit dépasser 45° C mais si cela se vérifie il faudra réduire l'intensité et prolonger la période de charge.

Fermer la charge lorsque la densité a atteint 1,27-1,28 à 25° C et que cette valeur est restée constante pour 3 lectures prises à intervalles de demi-heure chacune.

Entretien de la batterie en service

Les batteries sèches qui ont été activées ou qui ont été reçues déjà remplies d'acide doivent être traitées comme suit:

1 Chaque mois au moins faire le niveau avec de l'eau distillée à 5 mm au dessus des plaques. Ne jamais ajouter de l'acide.

2 Maintenir bien propres et serrées les cosses de la batterie et les graisser avec de la vaseline.

3 Maintenir bien propre la partie supérieure de la batterie en évitant les débordements d'acide qui réduiront l'isolation ou corroderont les bras du châssis et les conteniteurs.

4 S'assurer que l'installation de charge ne donne pas des charges excessives ou insuffisantes, se rappelant que la densité de l'acide doit toujours être entre 1,24-1,27. Si cela se vérifie il faudra réviser l'isolation et contrôler l'efficacité de l'installation de charge et de démarrage.

5 Les batteries immagasinées déjà remplies d'acide doivent être chargées périodiquement à une intensité égale à 1/10ème de leur capacité, en maintenant au bon niveau et la densité de 1,27 à 25° C.

6 On devra monter les batteries sur la machine avec tous les mécanismes de fixation bien serrés, en maintenant actives tous les dispositifs anti-vibratoires.

NB. - Pour les batteries destinées à fonctionner en climat tropical (température supérieure à 33° C) nous conseillons de réduire la densité de l'acide à 1,23.

54 Echange des lampes

Phare (fig. 32)

Pour l'échange des lampes du phare, détacher les connexions électriques, enlever le capuchon en caoutchouc «G» et déposer la lampe «D» en tournant le ressort «E».

A échange effectué, vérifier si on n'a par inadvertance détaché quelque autre câble (spécialement celui d'alimentation du feu de position). Le porte-lampe est inséré à pression.

Feu arrière (fig. 34)

Dévisser les vis «A» et déposer le cabochon de feu rouge, déposer la lampe en tournant vers gauche.

Clignotants (fig. 33 et 34)

Dévisser les vis «A» de fig. 33 et «B» de fig. 34 fixant les cabochons de clignotants et déposer la lampe en poussant et tournant vers gauche.

Au remontage ne serrer trop fort les vis car les cabochons risqueront d'éclater.

Eclairage compteur, compte tours, voltmètre, horloge et tableau de bord

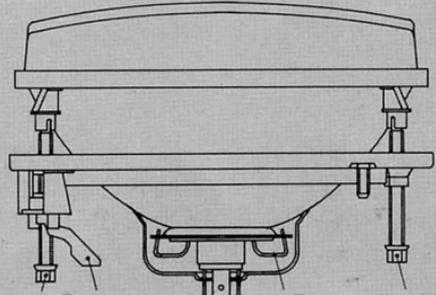
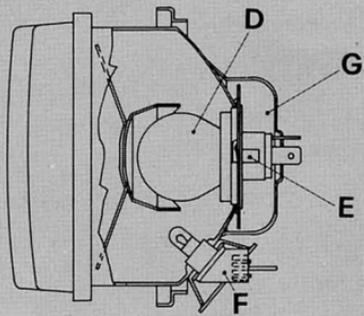
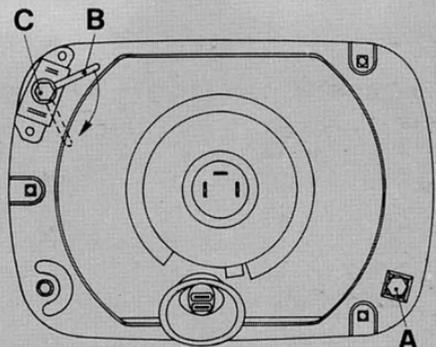
Déposer le support de lampe et changer la lampe concernée.

Lampes (12 V)

— Feu de croisement et de route:	45/40 W
— Veilleuse:	4 W
— Eclairage de plaque et stop:	5/21 W
— Clignotants:	21 W
— Eclairage compteur et compte-tours:	3 W
— Lampes témoins sur le tableau de bord:	1,2 W
— Voltmètre et horloge:	3 W

Réglage du phare (fig. 32)

Le phare doit être toujours bien réglé. Le réglage latéral se fait par l'intermédiaire de la vis «D» tandis que le réglage de hauteur se fait par les deux vis qui fixent le phare aux fourreaux de la



33



32 34

C Resbente Interdite E Revendita A Vietata - Resaling Forbiden - Wiederverkauf Verboten

56 fourche en le déplaçant à la main vers le haut ou le bas.

A une distance de 3 mètres, le centre du faisceau de plein phare doit être à 0.833 m de hauteur, moto débéquillée et pilote en selle.

En agissant sur le levier «B» il est possible de rapidement varier le réglage en hauteur pour le conformer aux conditions de la charge (1 ou 2 persons).

SCHEMA ELECTRIQUE

Revente Interdite - Revendita Vietata - Resaling Forbiden - Wiederverkauf Verboten

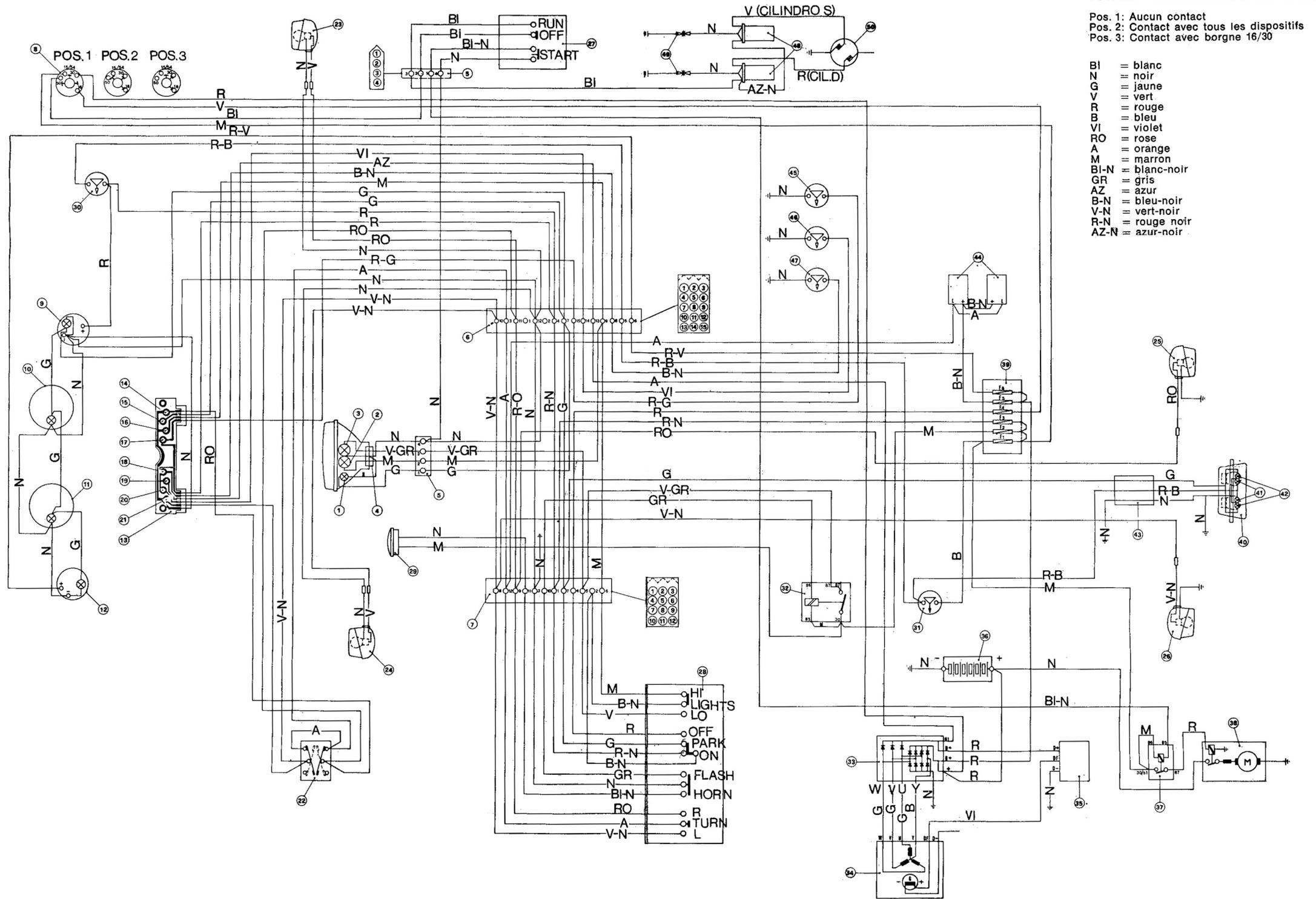
58 SCHEMA ELECTRIQUE (avec circuit du tableau imprimé)

- | | |
|--|--|
| 1 Feu AV de position (lampe 4 W) | 26 Clignotant AR gauche (lampe 21 W) |
| 2 Feu de route (45 W) | 27 Commodo de démarrage et arrêt moteur |
| 3 Feu de croisement (lampe 40 W) | 28 Commodo de clignotants, avertisseur et d'appel de phare |
| 4 Connecteur à 3 voies AMP (pour phare) | 29 Avertisseur |
| 5 Connecteur à 4 voies Molex | 30 Mancontact de frein AV |
| 6 Connecteur à 15 voies | 31 Mancontact de frein AR |
| 7 Connecteur à 12 voies | 32 Relais d'appel de phare |
| 8 Commutateur d'éclairage (3 positions) | 33 Redresseur |
| 9 Voltmètre (lampe 3 W) | 34 Alternateur (14 V - 20 A 18) |
| 10 Compteur (lampe 3 W) | 35 Régulateur |
| 11 Compte-tours (lampe 3 W) | 36 Batterie |
| 12 Horloge (lampe 3 W) | 37 Relais de démarrage |
| 13 Plaque de support lampes témoins avec circuit imprimé | 38 Démarreur |
| 14 Voyant de feu de direction droit (lampe 1,2 W) | 39 Boîtier porte-fusibles (16 Ah fusibles) |
| 15 Voyant de feu de position (lampe 1,2 W) | 40 Feu arrière |
| 16 Voyant de feu de route (lampe 1,2 W) | 41 Feu de stop (lampe 21 W) |
| 17 Voyant de niveau d'huile (lampe 1,2 W) | 42 Feu de plaque et de position AR (lampe 5 W) |
| 18 Voyant de pression d'huile (lampe 1,2 W) | 43 Connecteur à 3 voies |
| 19 Voyant de charge (lampe 1,2 W) | 44 Centrale clignotante |
| 20 Voyant de point mort (lampe 1,2 W) | 45 Mancontact de niveau liquide freins |
| 21 Voyant de feu de direction gauche (lampe 1,2 W) | 46 Mancontact de point mort |
| 22 Commutateur insertion simultanée de tous clignotants | 47 Mancontact de pression huile |
| 23 Clignotant AV droit (lampe 21 W) | 48 Bobines |
| 24 Clignotant AV gauche (lampe 21 W) | 49 Bougies |
| 25 Clignotant AR droit (lampe 21 W) | 50 Rupteur |

POSITION COMMUTATEUR D'ÉCLAIRAGE

Pos. 1: Aucun contact
 Pos. 2: Contact avec tous les dispositifs
 Pos. 3: Contact avec borgne 16/30

- BI = blanc
- N = noir
- G = jaune
- V = vert
- R = rouge
- B = bleu
- VI = violet
- RO = rose
- A = orange
- M = marron
- BI-N = blanc-noir
- GR = gris
- AZ = azur
- B-N = bleu-noir
- V-N = vert-noir
- R-N = rouge noir
- AZ-N = azur-noir



SCHEMA ELECTRIQUE (avec circuit du tableau de bord non imprimé)

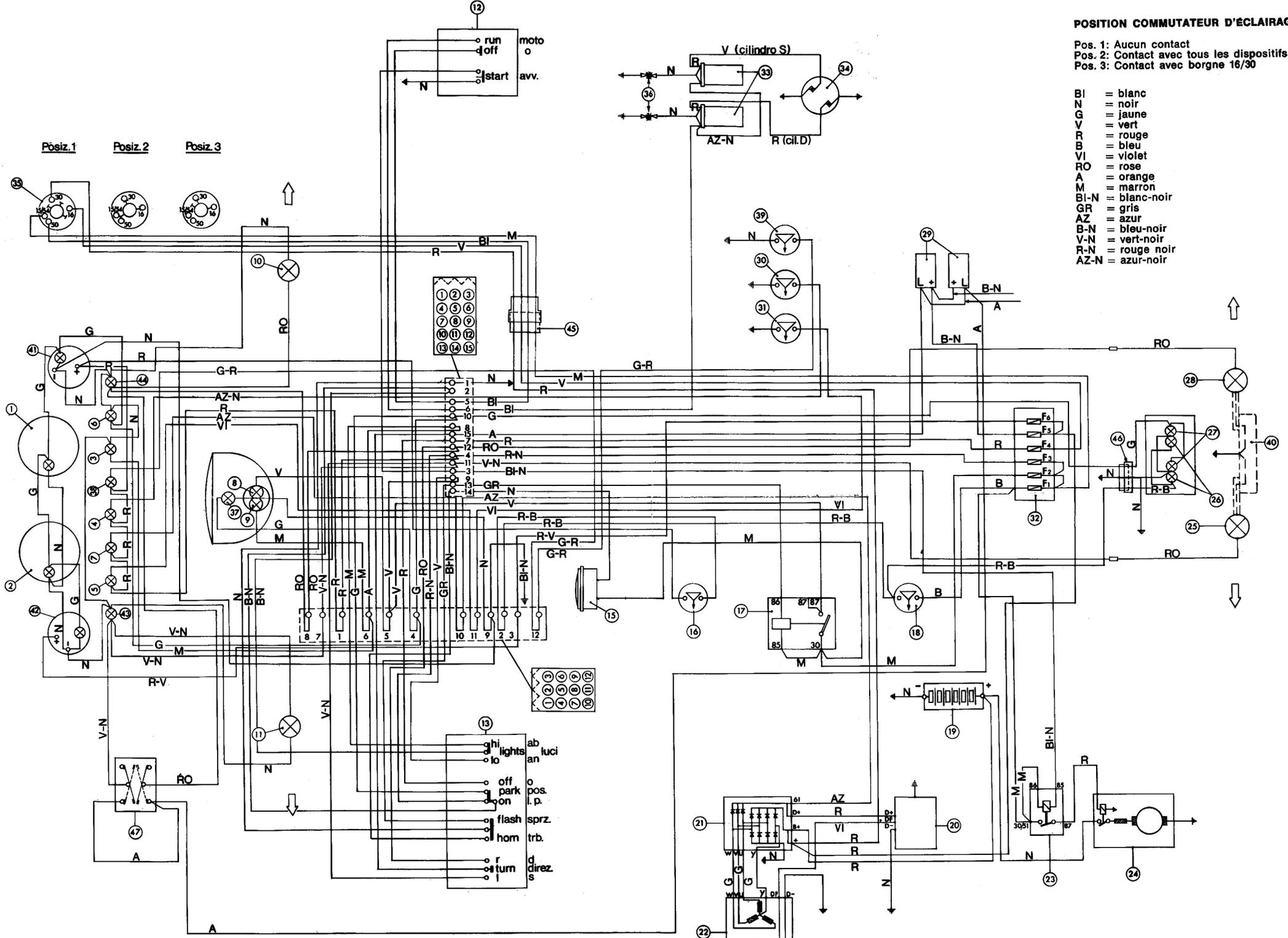
59

- | | |
|--|--|
| 1 Compteur (lampe 3 W) | 25 Clignotant AR gauche (lampe 21 W) |
| 2 Compte-tours (lampe 3 W) | 26 Feu de stop (21 W + 21 W) |
| 3 Témoin de feu de route (lampe 1,2 W) | 27 Eclairage de plaque et position AR (5 W + 5 W) |
| 4 Témoin de pression d'huile (lampe 1,2 W) | 28 Clignotant AR droit (lampe 21 W) |
| 5 Témoin de point mort (lampe 1,2 W) | 29 Centrale clignotante |
| 6 Voyant de feu de direction (lampe 1,2 W) | 30 Manoccontact de pression huile |
| 7 Voyant de charge (lampe 1,2 W) | 31 Manoccontact de point mort |
| 8 Feu de croisement (lampe 40 W) | 32 Boîtier porte-fusible (16 A fusibles) |
| 9 Feu de route (lampe 45 W) | 33 Rupteur |
| 10 Clignotant avant droit (lampe 21 W) | 34 Bobines |
| 11 Clignotant avant gauche (lampe 21 W) | 35 Commutateur d'éclairage (3 positions) |
| 12 Commodo de démarreur et d'arrêt moteur | 36 Bougies |
| 13 Commodo de clignotants, avertisseur et d'appel phare | 37 Feu de position AV (lampe 4 W) |
| 15 Avertisseur sonore (absorption 7 A) | 38 Voyant de niveau liquide freins (lampe 1,2 W) |
| 16 Manoccontact de frein AV | 39 Manoccontact de niveau liquide freins |
| 17 Relais d'appel de phare | 40 Support de clignotant |
| 18 Manoccontact de frein arrière | 41 Voltmètre (lampe 3 W) |
| 19 Batterie | 42 Horloge (lampe 3 W) |
| 20 Régulateur | 43 Voyant de clignotant gauche (lampe 1,2 W) |
| 21 Redresseur | 44 Voyant de clignotant droit (lampe 1,2 W) |
| 22 Alternateur | 45 Connecteur à 4 voies |
| 23 Relais de démarrage | 46 Connecteur à 3 voies |
| 24 Démarreur | 47 Commutateur insertion simultanée de tous clignotants |

POSITION COMMUTATEUR D'ÉCLAIRAGE

Pos. 1: Aucun contact
 Pos. 2: Contact avec tous les dispositifs
 Pos. 3: Contact avec borgne 16/30

- BI = blanc
- N = noir
- G = jaune
- V = vert
- R = rouge
- B = bleu
- VI = violet
- RO = rose
- A = orange
- M = marron
- BI-N = blanc-noir
- GR = gris
- AZ = azur
- B-N = bleu-noir
- V-N = vert-noir
- R-N = rouge noir
- AZ-N = azur-noir



SEIMM MOTO GUZZI S. p. A. Mandello del Lario

Registro Società Lecco N.2220

