

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

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

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

Une partie regroupe les figures non documentées dans le corps de texte.

La liste de discussion/diffusion sur laquelle le lecteur est convié est : <http://fr.groups.yahoo.com/group/guzzitek>

N'oubliez pas de visiter le site historique le plus complet de Moto Guzzi : <http://perso.wanadoo.fr/rolcat.vrn/guzzi>

Merci à la Scuderia Guzzi : <http://www.scuderiaguzzi.org>

Merci à tous ceux qui contribuent à la Guzzithèque et à mes correspondants italiens.

<http://www.guzzisti.it>

<http://www.moto-guzzi.it>

Document édité le 8 mars 2004.



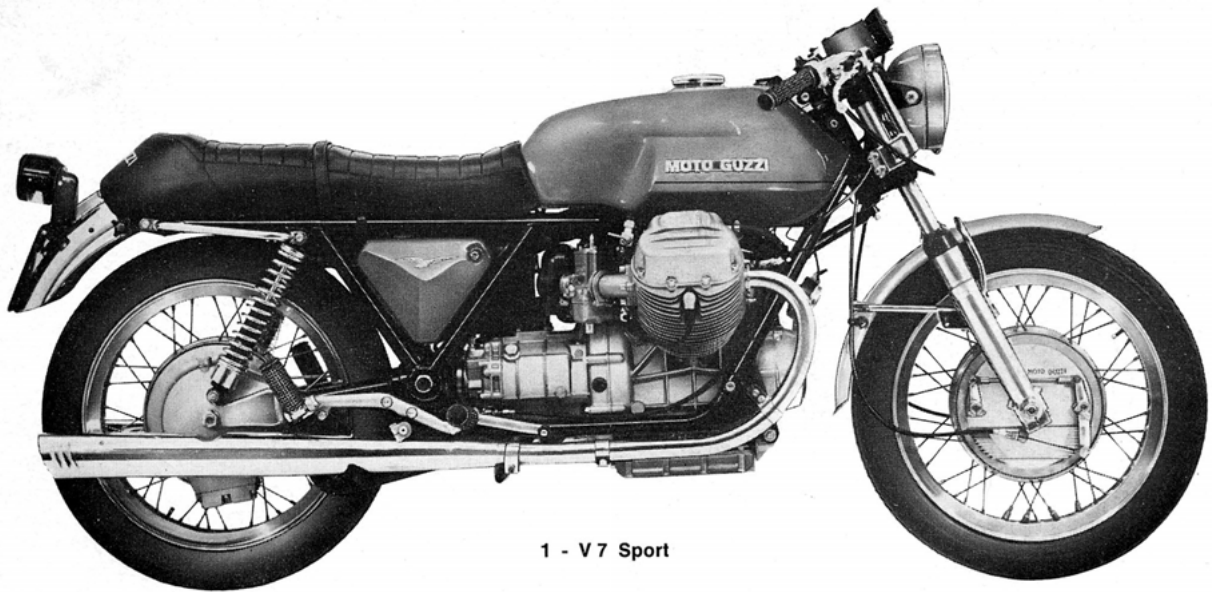
V7
SPORT
750 S
850-T

Préface

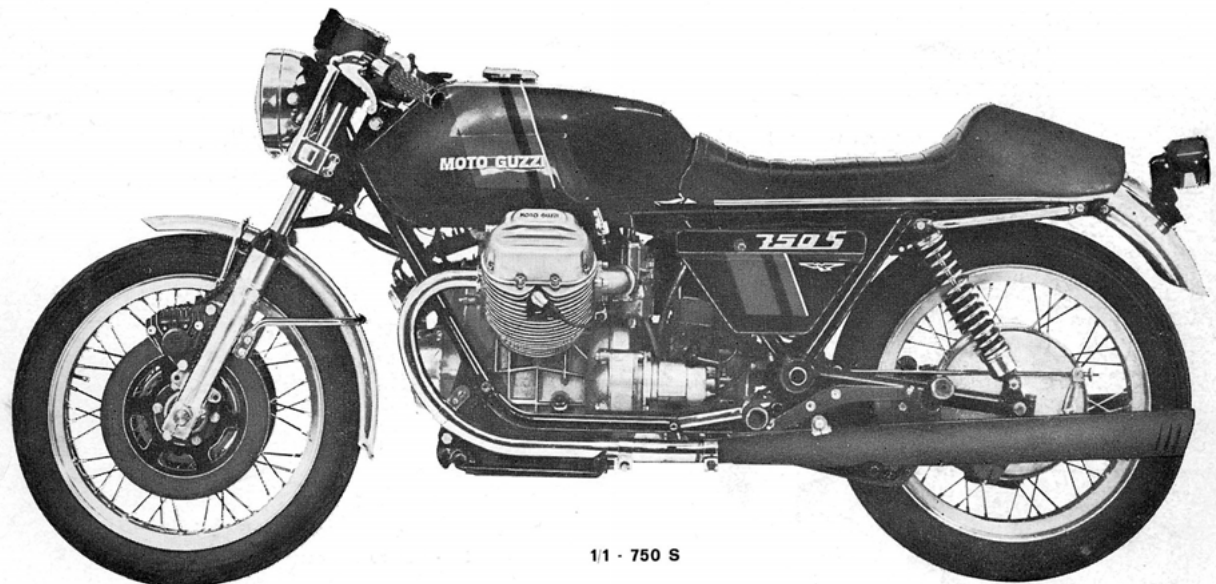
Le but de ce manuel est de donner les instructions nécessaires pour effectuer rationnellement les révisions et les réparations.

Pour pouvoir suivre facilement les opérations de démontage, contrôle et remontage, ce manuel est illustré de photos, dessins et schémas.

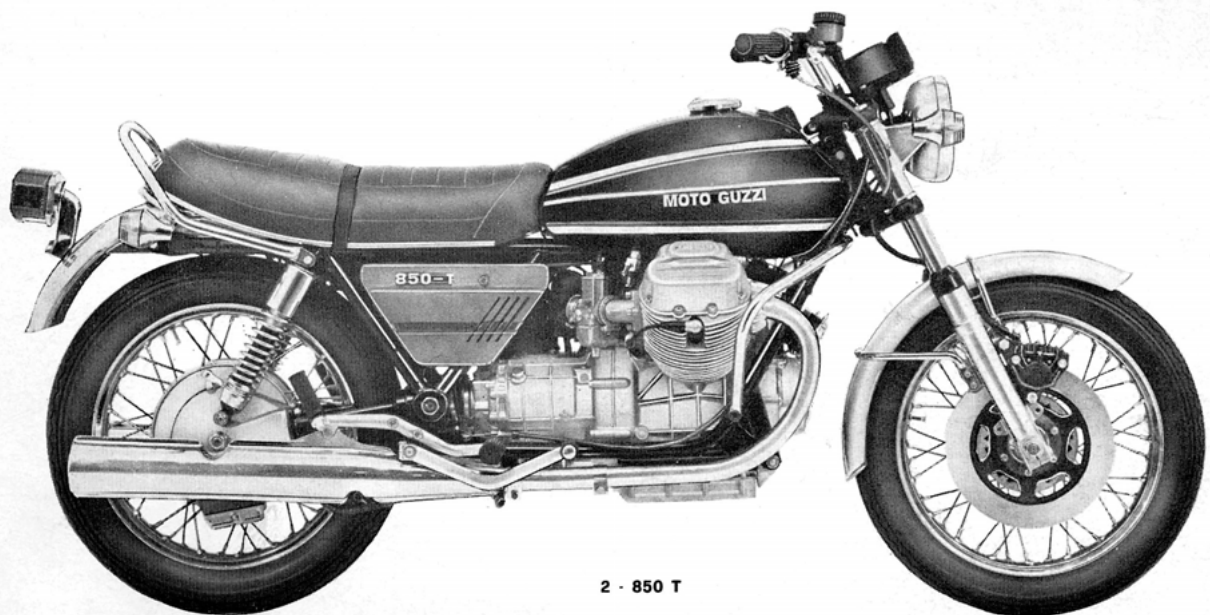
NOTE - Les cotés droit et gauche sont ceux de la machine pris par rapport à son sens de marche



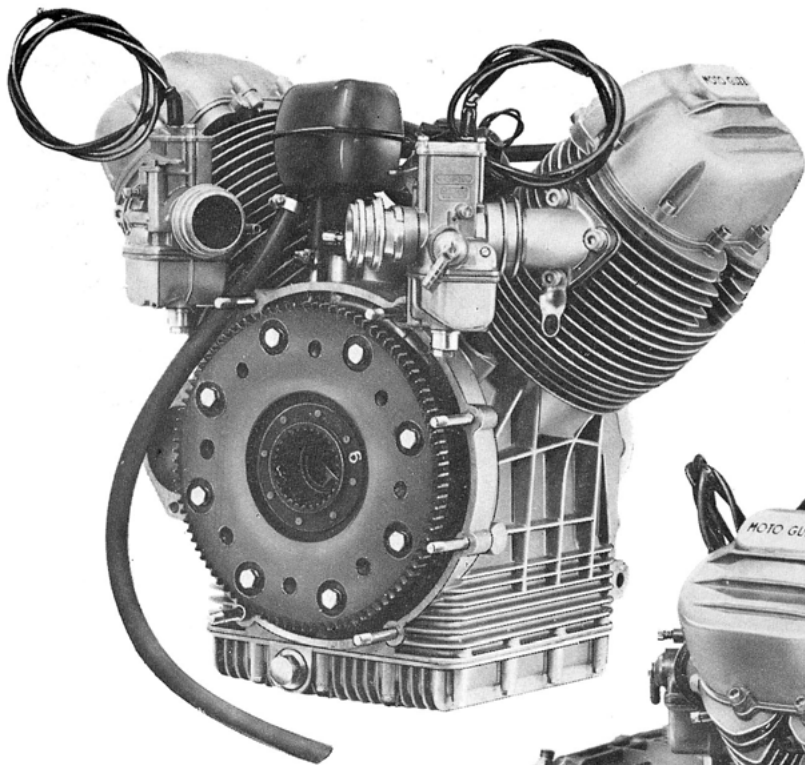
1 - V7 Sport



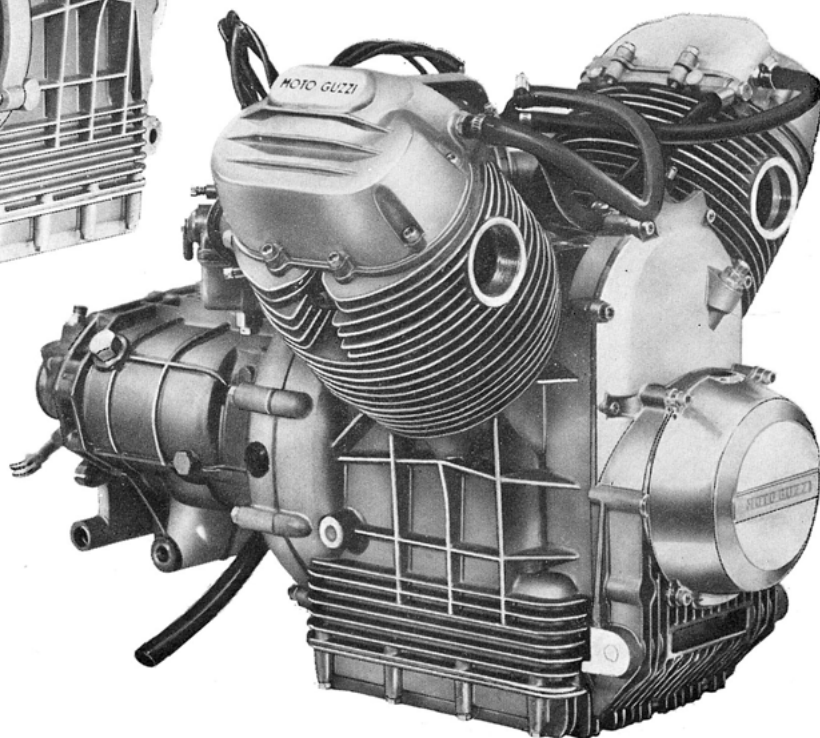
11 - 750 S



2 - 850 T



3 - Motore senza cambio

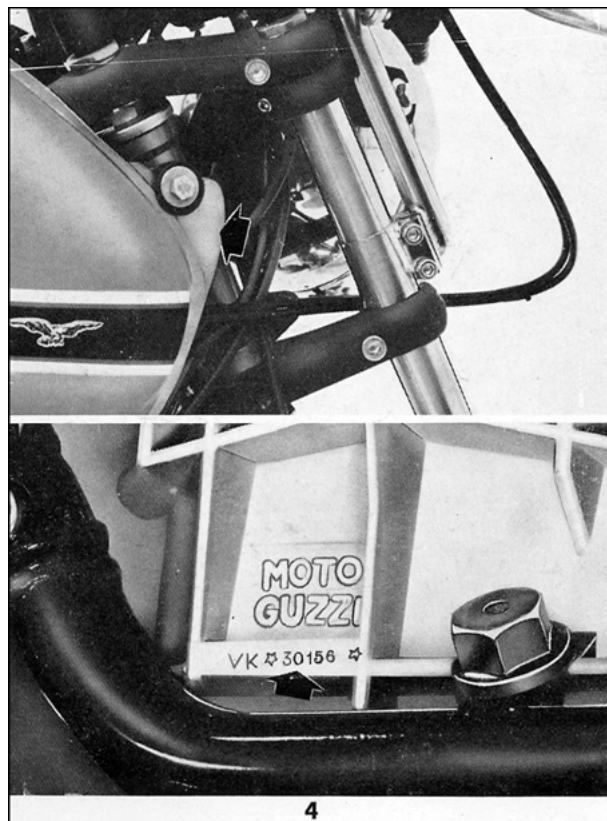


3/1 - Motore con cambio

IDENTIFICATION

Chaque véhicule comporte un numéro d'identification frappé sur la colonne de direction, qui comporte une plaque constructeur, et un numéro de fonderie sur le moteur.

Ces numéros sont reportés sur le certificat de conformité et peuvent être vérifiés à tout contrôle.



SOMMAIRE

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	PAGE 8
OUTILLAGE SPÉCIAL	PAGE 13
COUPLES DE SERRAGE DE LA BOULONNERIE	PAGE 15
DÉPOSE DE L'ENSEMBLE MOTEUR-BOÎTE DU CADRE	PAGE 18
DÉMONTAGE DU MOTEUR	PAGE 19
RÉVISION ET VÉRIFICATION DU MOTEUR	PAGE 25
RÉSUMÉ DES COTES DES ORGANES TOURNANTS	PAGE 42
DISTRIBUTION	PAGE 43
RÉSUMÉ DES COTES DES ORGANES DE DISTRIBUTION	PAGE 46
LUBRIFICATION DU MOTEUR	PAGE 46
MONTAGE DU MOTEUR	PAGE 52
ALIMENTATION DU MOTEUR	PAGE 53
EMBRAYAGE	PAGE 57
BOÎTE DE VITESSE	PAGE 60
PONT ARRIÈRE	PAGE 81
CONTRÔLE ÉTANCHÉITÉ DES JOINTS ET SOUFFLURES	PAGE 88
DÉMONTAGE DU BRAS OSCILLANT	PAGE 89
AMORTISSEURS ARRIÈRE	PAGE 92
FOURCHE AVANT ET GROUPE DE DIRECTION	PAGE 96

ROUES ET FREINS**PAGE 101****DÉPOSE ROUE AVANT ET ENSEMBLE FREIN AVANT HYDRAULIQUE****PAGE 107****ENSEMBLE FREIN AVANT HYDRAULIQUE****PAGE 108****PANNES ET REMÈDES SUR LE SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE****PAGE 113****CADRE****PAGE 114****CIRCUIT ÉLECTRIQUE****PAGE 116****CIRCUIT D'ALLUMAGE****PAGE 120****ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE****PAGE 124****INSTRUMENTS ET ACCESSOIRES****PAGE 129****TABLEAU RÉCAPITULATIF DES GRAISSAGES****PAGE 131****SCHÉMA ÉLECTRIQUE****PAGE 133**

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

V7 SPORT - 750 S

MOTEUR

Cycleà 4 temps
 Nombre de cylindres 2
 Alésage.....82,5 mm
 Course70 mm
 Cylindrée totale.....748,4 cm³
 Rapport de compression 9,8
 Puissance maximum 53CV SAE à 6300 trs/mn
 Culasse en alliage léger, de forme hémisphérique
 Vilebrequin en acier
 Coussinet de palieren alliage aluminium et étain
 Bielle en acier
avec coussinet à coquille mince en alliage aluminium et étain
 Piston..... en alliage d'aluminium

Distributionà tiges et culbuteurs

Allumage

Par batterie, rupteur avec avance automatique.

Avance initiale13°
 Avance automatique26°
 Avance totale39°
 Écartement rupteur:0,37 à 0,43 mm.

Bougie

Usage normal indice thermique 240 (écartement 0,6 mm).
 Usage dur à vitesse élevée... indice thermique 275 (écartement 0,5 mm).

Alimentation

- Par robinet à électrovanne 2,5 W
- Pour la réserve : robinet manuel côté droit.

Carburateurs

2 carburateurs type Dell'Orto
 VHB 30 CD à droite, avec pompe de reprise
 VHB 30 CS à gauche, avec pompe de reprise

Lubrification

- À pression avec pompe à engrenage.
- Pression 3,8 à 4,2 kg/cm² (pour contrôle).

Refroidissement

Par air

Embrayage

Par disque à sec avec levier de commande à gauche.

Démarrage

Par moteur électrique avec relais électromagnétique avec commande à droite.

Échappement

2 cintres munis de silencieux.

TRANSMISSIONS

Transmission primaire

À engrenage hélicoïdal dans bain d'huile
 Rapport moteur-boîte 1 :1,235 (z 17/21).

Boîte de vitesse

5 vitesses au pied.

1 ^{re} rapport.....	(z = 14/28) = 1 : 2,000
2 ^e rapport.....	(z = 18/25) = 1 : 1,388
3 ^e rapport.....	(z = 21/22) = 1 : 1,047
4 ^e rapport.....	(z = 23/20) = 1 : 0,869
5 ^e rapport.....	(z = 24/18) = 1 : 0,750

Transmission secondaire

Par cardan

Rapport couple conique..... (z = 8/35) = 1 :4,375.

Rapport total de transmission:

1 ^{re} vitesse.....	1 : 10,806
2 ^e vitesse	1 : 7,499
3 ^e vitesse	1 : 5,657
4 ^e vitesse	1 : 4,695
5 ^e vitesse	1 : 4,052

PARTIE CYCLE**Cadre**

Tubulaire à double berceau démontable.

Suspension

- Avant : à fourche télescopique avec amortisseur hydraulique.
- Arrière : par bras oscillant avec amortisseur réglable à 5 positions.

Jante à rayons

avant.....	WM 2/1,85 x 18"
arrière.....	WM 3/2,15 x 18"

Pneumatique

Michelin

avant.....	3,25 x 18" ligné
arrière.....	3,50 x 18" sculpté.

Pression

En solo:

avant.....	2,00 kg/cm ²
arrière.....	2,30 kg/cm ²

En duo:

avant.....	2,00 kg/cm ²
arrière.....	2,50 kg/cm ²

Note - Les valeurs indiquées sont valables pour une utilisation normale. Pour rouler à vitesse maximum ou continuellement sur autoroute, nous conseillons d'augmenter la pression de 0,2 kg/cm².

Frein

Avant V7 Sport :

- à 2 tambours double-came (Ø 220 mm);
- commande : par levier relié directement au réservoir, pompe sur le guidon avec répartition sur chaque disque.

Avant 750 S:

- à double disque (Ø du disque 300 mm);
- commande : par levier relié directement au réservoir, pompe sur le guidon avec répartition sur chaque disque.

Arrière :

- à tambour double-came (Ø 220 mm - largeur 25 mm)
- commande : par pédale côté droit.

Encombrement

Empattement.....	1,470 m
Longueur maximum.....	2,165 m
Largeur maximum.....	0,700 m
Hauteur maximum.....	1,035 m
Poids en ordre de marche.....	225 kg

PERFORMANCES

1 ^{re} vitesse.....	76 km/h
2 ^e vitesse	110 km/h
3 ^e vitesse	146 km/h
4 ^e vitesse	179 km/h
5 ^e vitesse	206 km/h

Consommation de carburant (Norme CUNA) 8,58 litres pour 100 km.

CONTENANCE

Organe à approvisionner	Quantité (litres)	Ravitaillement
Réservoir d'essence	19	Essence Super (98/100 NO-RM)
Réserve	2	
Huile moteur	3,5	Agip Sint 2000 SAE 10W50
Huile de boîte	0,750	Agip F.1 Rotra MP SAE 90
Pont arrière	0,360 dont	
	0,340	Agip F.1 Rotra MP SAE 90
	0,020	Molykote Type A
Fourche télescopique (par bras)	0,050	Agip F.1 ATF Dexron
Frein à disque		Agip F.1 Brake Fluid

850 T**MOTEUR**

Cycle	à 4 temps
Nombre de cylindres	2
Alésage.....	83 mm
Course	78 mm
Cylindrée totale.....	844 cm ³
Rapport compression	9,5
Puissance au régime du couple maximum.....	68 CV à 6000 trs/mn

Diagramme de distribution

Admission

A.O.A. 20°

R.F.A. 52°

Échappement

A.O.E. 52°

R.F.E.20°

Jeu aux culbuteurs pour le contrôle de la distribution : 1,5 mm.

Réglage des culbuteurs moteur froid: 0,22 mm.

Carburateurs

2 carburateurs type «Dell'Orto»

VHB 30 CD à droite

VHB 30 CS à gauche.

Lubrification

À pression avec pompe à engrenage.

Pression 3,8 à 4,2 kg/cm² (pour contrôle).

Allumage

Par batterie, rupteur avec avance automatique.

Avance initiale

8°

Avance automatique

26°

Avance totale

34°

Écartement rupteur

0,42 à 0,48 mm

Bougie

• Filet long : Ø 14 x 1,25

• Indice thermique : 240.

• Écartement électrode : 0,6 mm.

Démarrage

Par moteur électrique (12V - 0,7 CV) avec un relais électromagnétique, commande à droite sur le guidon

Embrayage

Par disque à sec avec levier de commande à gauche sur le guidon

Boîte de vitesse : 5 vitesses au pied

1^{re}

2^e

3^e

4^e

5^e

Transmission secondaire

Par cardan

Rapport couple conique : 1 :4,625 (Z=8/37).

Rapport total de transmission :

PARTIE CYCLE**Cadre**

Tubulaire à double berceau démontable.

Suspension

Avant, à fourche télescopique avec amortisseur hydraulique.

Arrière, par bras oscillant avec amortisseur réglable à 5 positions.

Roue

Jante à rayons. Avant et arrière

Pneumatique

Avant 3,50 H - 18" sculpté

Arrière 4,10 H - 18" sculpté

Pression

Avant

en solo 1,8 kg/cm²

en duo 1,8 kg/cm²

arrière

en solo 2,2 kg/cm²

en duo 2,5 kg/cm²

Note - Les valeurs indiquées sont valables pour une utilisation normale. Pour rouler à vitesse maximum ou continuellement sur autoroute, nous conseillons d'augmenter la pression de 0,2 kg/cm²

Frein

Avant :

- à disque (Ø du disque 300 mm)
- commande par levier à droite sur le guidon

Arrière :

- à tambour (Ø 220 mm, largeur 25 mm)
- commande par pédale, côté droit

Encombrement

Empattement 1,470 m

Longueur maximum 2,200 m

Largeur maximum 0,780 m

Hauteur maximum 1,060 m

Poids en ordre de marche 235 kg environ

PERFORMANCES

1 ^{re} vitesse.....	66 km/h
2 ^e vitesse	95 km/h
3 ^e vitesse	126 km/h
4 ^e vitesse	152 km/h
5 ^e vitesse	184 km/h

Consommation de carburant (Norme CUNA) 7,27 litres pour 100 km.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

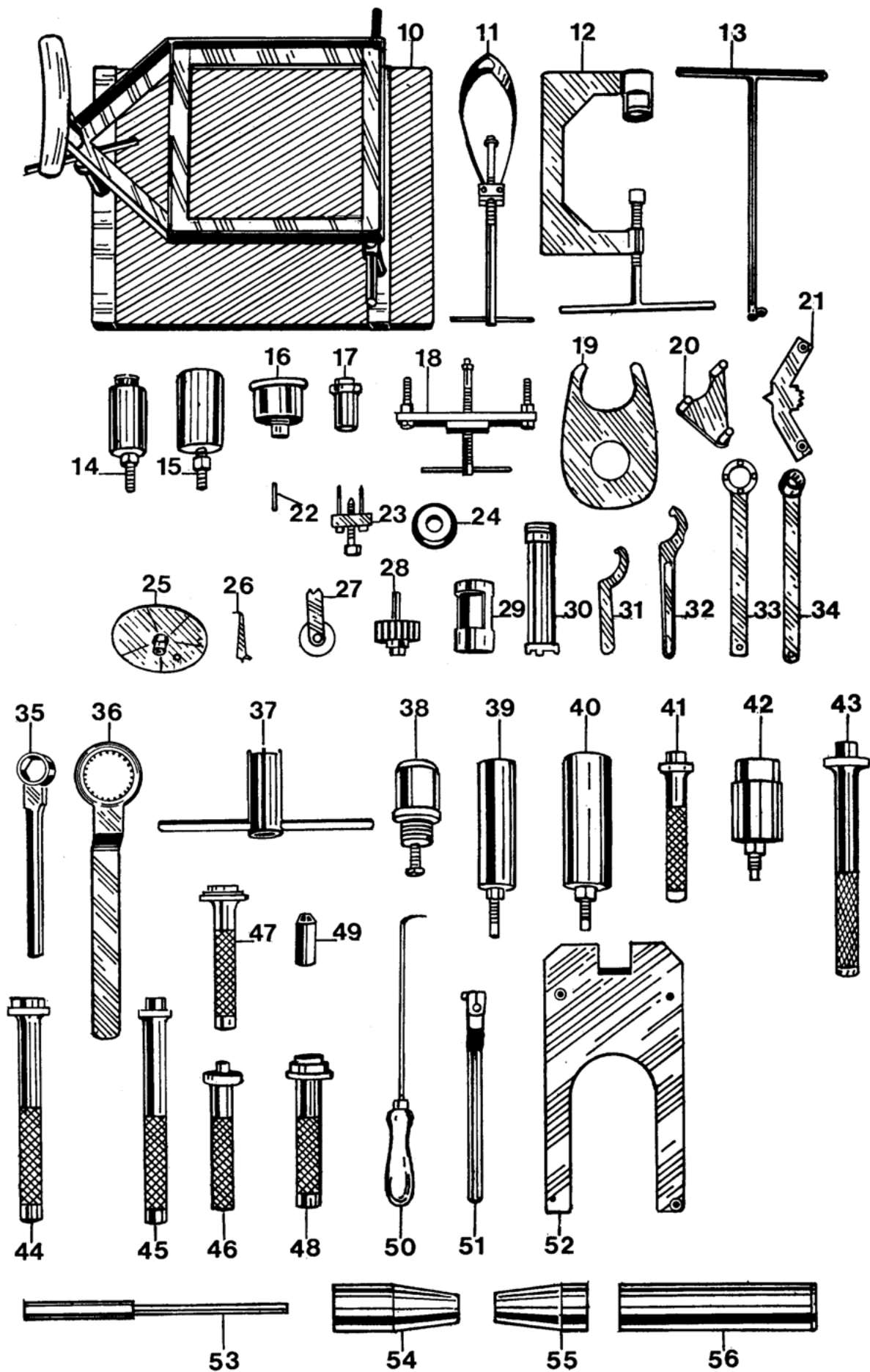
Batterie	12V - 32 Ah
Phare avant (lampe) code phare - feu de route	12V - 45/40 W
Feu de ville	12V - 5 W
Feu arrière (lampe): position et stop	12V - 5/20 W
Clignotants (lampes).....	12V - 21 W
Tableau de bord (lampes)	4 (12V - 1,2 W)
Avertisseur sonore	12V

CONTENANCE

Organe à approvisionner	Quantité (litres)	Ravitaillement
Réservoir d'essence	25	Essence Super (98/100 NO-RM)
Réserve	4	
Huile moteur	3,5	Agip Sint 2000 SAE 10W50
Huile de boîte	0,750	Agip F.1 Rotra MP SAE 90
Pont arrière	0,360 dont	
	0,340	Agip F.1 Rotra MP SAE 90
	0,020	Molykote Type A
Fourche télescopique (par bras)	0,050	Agip F.1 ATF Dexron
Frein à disque		Agip F.1 Brake Fluid

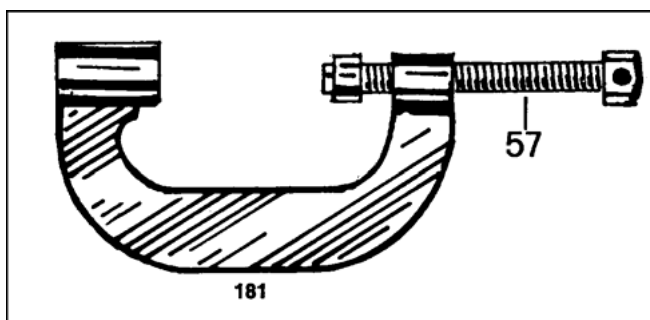
OUTILLAGE SPÉCIAL

10	14912400	Support moteur
11	26907800	Extracteur axe de piston
12	10907200	Outil pour le démontage et le montage des soupapes
13	14927000	Clé pour le réglage et démontage du distributeur
14	12904700	Extracteur pour bague externe du roulement conique du bras oscillant
15	12906900	Extracteur pour roulement du pont AR.
16	14927100	Outil de montage du joint coté volant
17	14927200	Outil de montage du joint spi couvercle de distribution
18	12913600	Outil de démontage du palier arrière de vilebrequin
19	14912900	Outil pour tenir engrenage de distribution
20	14927300	Outil pour tenir l'arbre à came
21	12911801	Outil pour bloquer le volant moteur et la couronne d'embrayage
22	14906600	Tige pour extraire le rotor d'alternateur
23	32906302	Extracteur pour pignon d'entraînement de la pompe à huile
24	12912000	Outil pour le montage de palier côté volant sur le vilebrequin
25	14927400	Disque de contrôle pour la distribution et l'allumage
26	14927500	Jeu de cale
27	12913800	Outil pour repérage de la distribution (distribution à engrenage)
28	12906500	Outil de montage de l'embrayage
29	12905900	Outil pour le démontage de l'arbre d'embrayage
30	14927600	Clé de montage et démontage de l'écrou du pignon de distribution sur le vilebrequin
31	14912701	Clé pour le réglage de la suspension
32	14927700	Clé de serrage d'écrou échappement
33	12905400	Clé à ergot pour le démontage de l'arbre secondaire
34	12907100	Outil cannelé pour le démontage et le remontage de l'écrou de l'arbre conique du pont AR.
35	14905400	Clé pour blocage de l'écrou pour l'arbre secondaire
36	14912800	Clé de maintien de la noix d'embrayage
37	14912600	Clé de blocage de l'écrou de la noix d'embrayage
38	14928500	Extracteur pour la bague intérieur du roulement d'arbre d'embrayage
39	14913100	Extracteur de roulement de boîte de vitesses
40	14913700	Extracteur de roulement de boîte de vitesses
41	14929200	Outil pour poser les roulements de boîte de vitesses
42	14907000	Extracteur pour roulement de boîte de vitesses
43	14928900	Outil pour poser les roulements de boîte de vitesses
44	14929100	Outil pour poser le joint spi sur la boîte de vitesses
45	14928800	Outil pour poser le joint spi sur la boîte de vitesses
46	14929000	Pose joint spi de différents diamètre sur la boîte de vitesses
47	14929400	Pose joint spi de différents diamètre sur la boîte de vitesses
48	14929500	Pose joint spi de différents diamètre sur la boîte de vitesses
49	14928600	Pose joint
50	14929300	Crochet pour placer les fourchettes sur le tambour de sélection
51	14928700	Outil pour sélectionner les vitesses
52	14929600	Support boîte de vitesses à l'étai
53	14926400	Outil pour le démontage pompe de frein hydraulique.
54	14926500	Outil pour le montage du joint de piston de frein hydraulique
55	14926600	Outil pour le montage de joint du réservoir du frein hydraulique
56	14926700	Outil pour le montage de la bague de fixage sur la pompe de frein hydraulique
		PRODUITS SPÉCIFIQUES
	00010000	Téflon (923.499.909)
	00010100	Molykote Type «A»
	00010200	Devcon «F»
	00010400	Loctite 601 (804.585.601)



Pour 850 T

57	13907860	Extracteur d'axe de piston (figure 181)
----	----------	--



COUPLES DE SERRAGE DE LA BOULONNERIE

DÉSIGNATION	RÉFÉRENCE	Ø (mm)	Pas (mm)	Clé (mm)	Couple (kgm)
CARTER ET COUVERCLE					
Écrou de culasse	92751103	10	1,5	17	4 à 4,5
Écrou de culasse	13021900	10	1,5	10 es	4 à 4,5
Écrou de fixation boîte de vitesses	92602208	8	1,25	13	2,5
Vis de fixation de palier AV	98054425	8	1,25	13	3
Vis de fixation de palier AR	98054425	8	1,25	13	3
Vis courte de fixation carter distribution	98620325	6	1	5 chc	1
Vis longue de fixation carter distribution	98620335	6	1	5 chc	1
Vis longue de couvercle alternateur	98620325	6	1	5 chc	1
Bouchon de vidange	12003701	20	1,5	22	5
Vis de fixation carter d'huile	98052340	6	1	10	1
Vis pour reniflard	98054316	6	1	10	1
Bouchon remplissage d'huile	14004900	20	1,5	22	3
Vis de maintien reniflard	98054316	6	1	10	1
Vis creuse de fixation reniflard	12006600	12	1,5	17	4
CULASSE ET CYLINDRE					
Vis de fixation axe de culbuteur	98054312	6	1	10	0,6 à 0,8
Vis de fixation du cache culbuteur	98620330	6	1	10 chc	1
EMBIELLAGE					
Écrou autobloquant de tête de bielle	92731090	9	1	14	4,6 à 4,8
Vis pour volant moteur	12067701	8	1,25	13	4,2
Vis pour couronne dentée	98054425	8	1,25	13	3
DISTRIBUTION					
Vis de fixation flasque arbre à came	98054320	6	1	10	1
Écrou de fixation engrenage	92701187	18	1,5	26	15
DÉMARREUR ÉLECTRIQUE					
Vis fixation moteur BOSCH	98052480	8	1,25	13	3
Vis fixation moteur BOSCH	98052490	8	1,25	13	3
Vis fixation moteur BOSCH	98054420	8	1,25	13	3
Vis fixation moteur MARELLI	98052475	8	1,25	13	3
Écrou de fixation moteur MARELLI	92602208	8	1,25	13	3
Écrou pour vis fixation relais éclairage	92602206	6	1	10	1
ALIMENTATION					
Vis de fixation pipe admission	98620435	8	1,25	6 chc	2
LUBRIFICATION					
Vis courte de fixation pompe à huile	98108042	8	1,25	13	3
Vis longue de fixation pompe à huile	98022455	8	1,25	13	3
Vis de fixation couvercle filtre à huile	98024310	6	1	10	1
Vis de fixation du filtre à huile	98020435	8	1,25	13	3
Vis de fixation canalisation d'huile	98054430	8	1,25	13	3

Vis creuse fixation canalisation flexible	95990037	8	1,25	13	1,5 à 1,8
ALLUMAGE					
Vis de fixation du stator d'alternateur	98620245	5	0,8	4 chc	0,5
Vis de fixation du distributeur d'allumage	98052430	8	1,25	13	3
PARTIE RELIANT MOTEUR-CADRE					
Écrou de fixation avant	92602312	12	1,25	19	8
Écrou de fixation arrière	92602312	12	1,25	19	8
BOITE DE VITESSES					
Vis de plaquette maintien roulement	98054316	6	1	10	1
Écrou de blocage arbre secondaire	14219310	22	1	27	16 à 18
Bouchon de remplissage d'huile	12003701	20	1,5	22	3
Bouchon de niveau	95980610	10	1,5	17	2
Vis de fixation couvercle	98054316	6	1	5 chc	1
Vis de fixation couvercle	98620325	6	1	5 chc	1
Écrou de sécurité	14217410	16	1	24	7 à 8
PONT ARRIÈRE					
Vis de fixation carter de refroidissement	98622320	6	1	5 chc	1
Bouchon de remplissage d'huile	12003701	20	1,5	22	3
Bouchon de niveau et de vidange	95980610	10	1,5	17	2,5
Écrou de blocage du pignon d'attaque	12356700	25	1,5	36	18 à 20
Vis de fixation de la couronne	12356300	8	1,25	13	4,2
Vis de fixation de la flasque	98054425	8	1,25	13	2,5
CADRE					
Vis fixation berceau et cadre	98663630	12	1,25	5 chc	8
Écrou et vis	92602312	12	1,25	19	8
Vis de fixation support	98052545	10	1,5	17	3,5
Écrou	92602210	10	1,5	17	3,5
Écrou pour vis repose pied	92602512	8	1,25	13	2
Vis pour attache	98062535	8	1,25	13	4,5
Écrou pour axe de bras oscillant	14547800	12	1,25	19	8
Vis fixation pour attache	98054520	10	1,5	17	4,5
Écrou	92602210	20	1	30	4,5
Écrou de fixation de boîte	92602208	10	1,5	17	3,5
Écrou pour vis fixation bras	92602206	10	1,5	17	1
Écrou pour vis fixation garde boue	92602208	8	1,25	13	3
Vis de fixation cache-roue	98054320	6	1	10	1
Écrou auto-bloquant	92630106	8	1,25	13	1
Écrou pour attache garde-boue mobile arrière	45403003	6	1	10	3
Vis de fixation pour garde-boue mobile	98052355	6	1	10	1
Écrou auto-bloquant	92630106	8	1,25	14	1
Écrou pour vis fixation de selle	92602208	6	1	10	
Écrou auto-bloquant fixation support batterie	98054416	6	1	10	0,3 à 0,5
FOURCHE TÉLESCOPIQUE					
Vis de fixation du bas de fourche	98662535	10	1,5	8 chc	4,5
Vis de fixation du haut de fourche	98662535	10	1,5	8 chc	4,5
Écrou supérieur pour fourche	14504500	29	1	32	12 à 15
Vis de fixation du tube pour articulation	98622535	10	1,5	8 chc	4,5
Vis de fixation amortisseur	14504800	8	1,25	13	3
Vis de fixation de jambière	98660540	10	1,5	8 chc	4,5
Vis de fixation de phare	98620325	6	1	5 chc	1
SUSPENSION ARRIÈRE					
Écrou inférieur	92603210	10	1,5	17	4,5
Vis supérieure	98064416	8	1,25	13	3

ROUE AVANT ET FREIN					
Vis de fixation de levier	98106022	6	1	10	1
Écrou pour axe de frein	92602206	6	1	10	1
Écrou pour broche de roue avant	92603316	16	1,5	24	14 à 15
ROUE ARRIÈRE ET FREIN					
Vis de fixation corps central	98108038	8	1,25	14	3
Écrou pour vis	92605008	8	1,25	13	3
Écrou	92603210	10	1,5	17	4
Vis de fixation de levier sur la came	98062325	6	1	10	1
Écrou sur tirant	92603206	6	1	10	1
Écrou pour vis patte d'ancrage	92602210	10	1,5	17	4,5
Écrou pour vis sur bras oscillant	92602210	10	1,5	17	4,5
Écrou pour broche de roue arrière	92603316	16	1,5	24	14 à 15
PÉDALIER ET COMMANDE					
Vis de fixation du levier de commande	98052325	6	1	10	1
Écrou de réglage du levier	92602206	6	1	10	1
Vis de fixation du collier	98622320	6	1	5 chc	1
Vis de blocage du levier	98052325	6	1	10	1
Écrou pour vis	92630106	6	1	10	1
Vis de blocage du sélecteur	98054425	8	1,25	13	3
Écrou pour vis	92602406	6	1	10	1
Vis de fixation du régulateur	98620330	6	1	5 chc	1
Écrou pour vis fixation levier commande embrayage	92602406	6	1	10	1
Vis de fixation attache régulateur	98620318	6	1	5 chc	1
DIRECTION - TABLEAU DE BORD					
Douille de blocage de direction	14516600	25	1	32	17 à 18
Écrou auto-bloquant	92630106	6	1	10	1
Écrou de fixation d'amortisseur de direction	92630106	6	1	10	1
Vis de fixation de cintre	98660450	8	1,25	6 chc	3
Vis de fixation de tableau de bord	98662414	8	1,25	6 chc	2,5
INSTALLATION ÉLECTRIQUE					
Écrou auto-bloquant fixation bobine	92630106	6	1	10	0,3 à 0,5
Écrou pour vis de fixation régulateur	92602206	6	1	10	1
Écrou pour vis de fixation du redresseur	92602205	5	0,8	8	0,3 à 0,5
Écrou auto-bloquant pour vis de fixation support	92630106	6	1	10	1
Écrou pour vis avertisseur	92602208	8	1,25	13	3
Écrou auto-bloquant pour vis de fixation de plaque arrière	92630106	6	1	10	1
Écrou pour centrale clignotante	92602206	6	1	10	1
INSTALLATION CARBURATEUR					
Vis ancrage de réservoir	98062430	8	1,25	13	3
Écrou pour vis tampon du réservoir	92602206	6	1	10	1
INSTALLATION ÉCHAPPEMENT					
Écrou pour vis fixation silencieux	92602208	8	1,25	13	3
Écrou pour vis du collier	92603206	6	1	10	1
Écrou pour vis de fixation arrière échappement	92603206	6	1	10	1

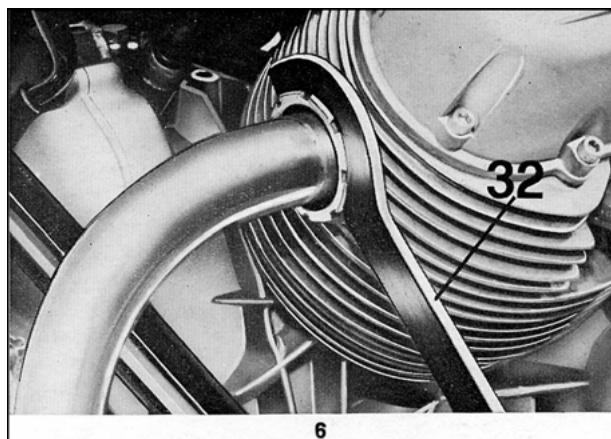
AVIS IMPORTANT

Durant toute l'opération de démontage, il est conseillé de tenir séparés les groupes de pièces avec toutes leurs vis, joints et boulonnerie.

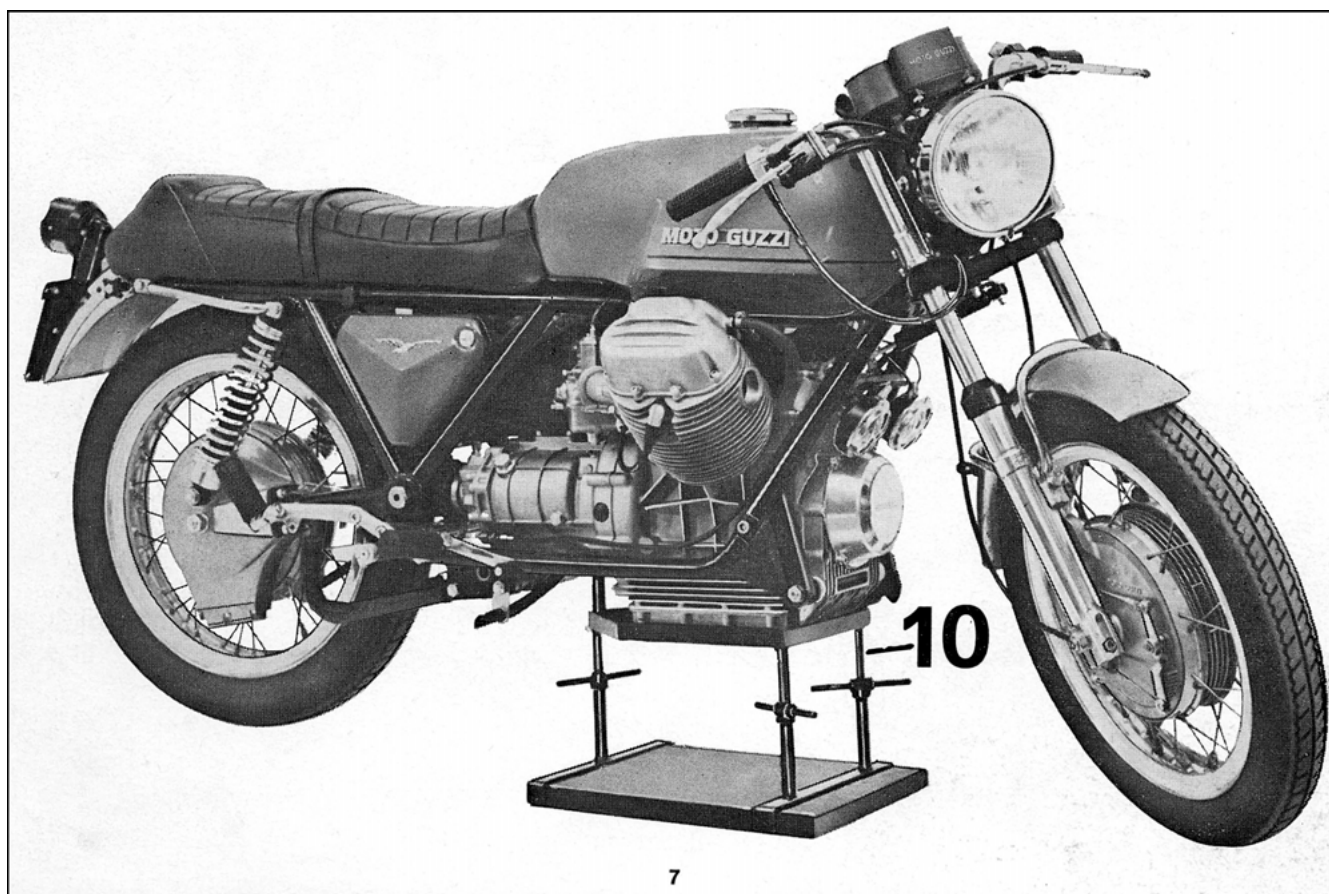
DÉPOSE DE L'ENSEMBLE MOTEUR-BOÎTE DU CADRE

Déposer les échappements.

- Dévisser l'écrou d'échappement de la culasse à l'aide de la clé N° 14927700 (**32** fig. 6)
- Défaire le boulon de fixation du silencieux au cadre
- Déposer l'ensemble tube silencieux.

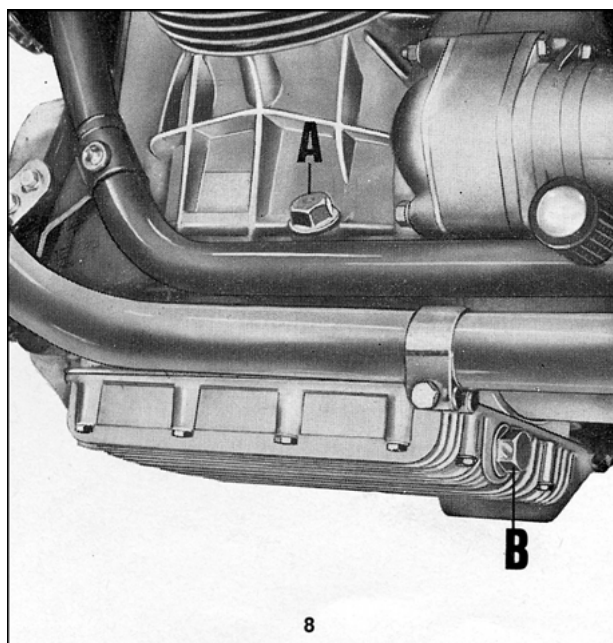


Ensuite mettre le support moteur sous le carter d'huile (N° 14912400 - **10** fig. 7).



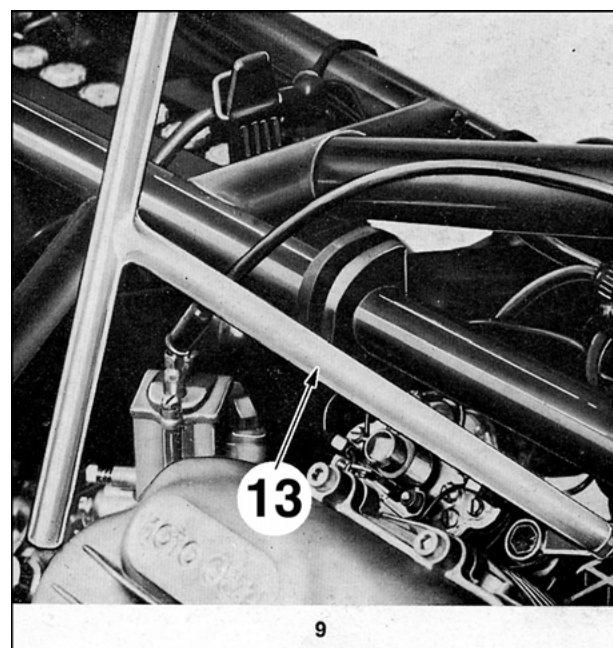
- Détacher les plaques de palier du frein arrière et du sélecteur, le câble d'embrayage de la boîte et détacher la transmission du tube de cadre inférieur.
- Débrancher tous les fils électriques arrivant au moteur.
- Déposer les carburateurs, les fixations moteur et les vis de fixation de la boîte sous la batterie, déposer la roue arrière et le bras oscillant.
- Soulever la partie cycle et la dégager du moteur.
- Déposer la partie inférieure du cadre.

Avant tout démontage moteur, vidanger celui-ci en dévissant les bouchons **A** et **B** fig. 8.

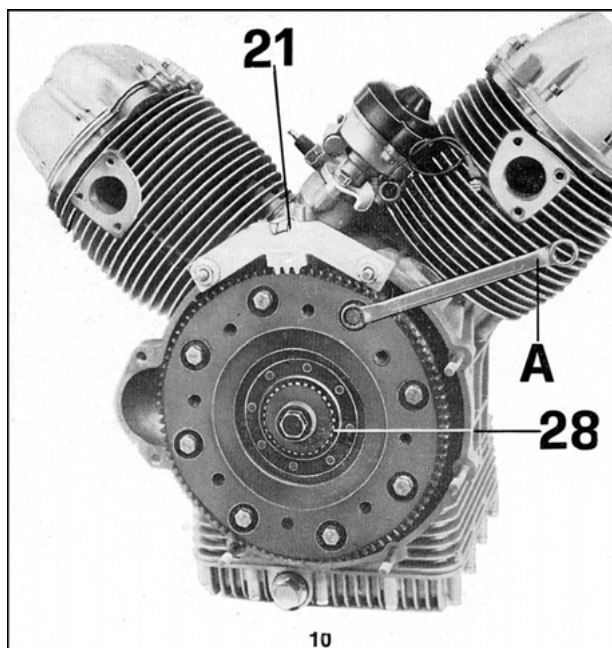


DÉMONTAGE DU MOTEUR

Déposer le distributeur d'allumage à l'aide de la clé N° 14927000 (13 fig. 9).



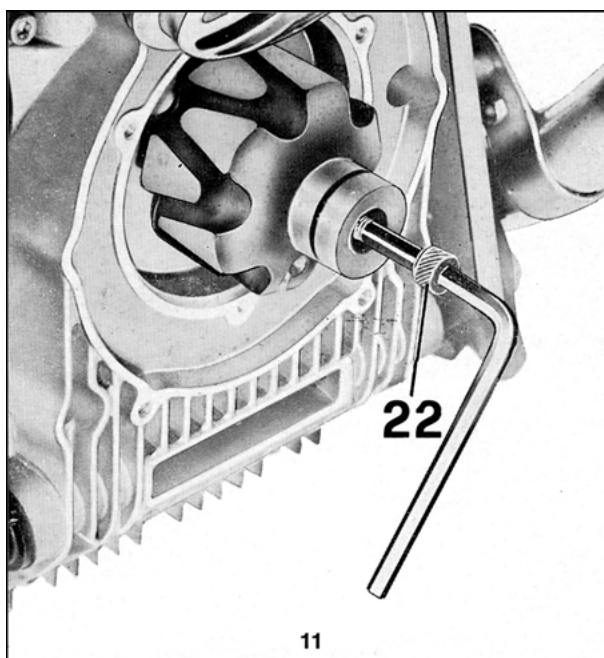
Déposer l'embrayage du volant moteur en immobilisant celui-ci en rotation à l'aide de l'outil N° 12911801 (**21** fig. 10).



Déposer l'alternateur.

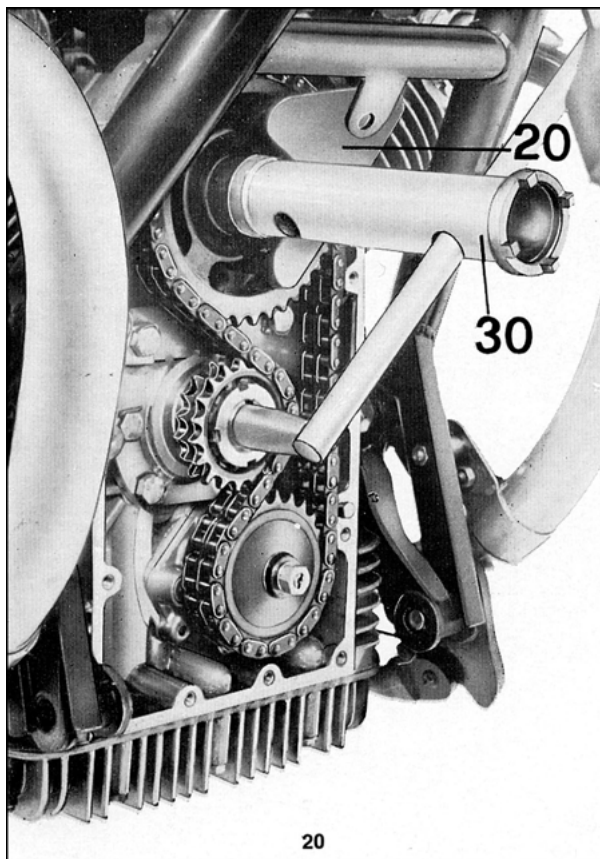
Pour le rotor, procéder comme suit :

- dévisser la vis «6 pans creux» de fixation du rotor
- introduire la tige N° 14906600 dans le trou de la vis
- revisser la vis sur le rotor pour l'extraire (**22** fig. 11)

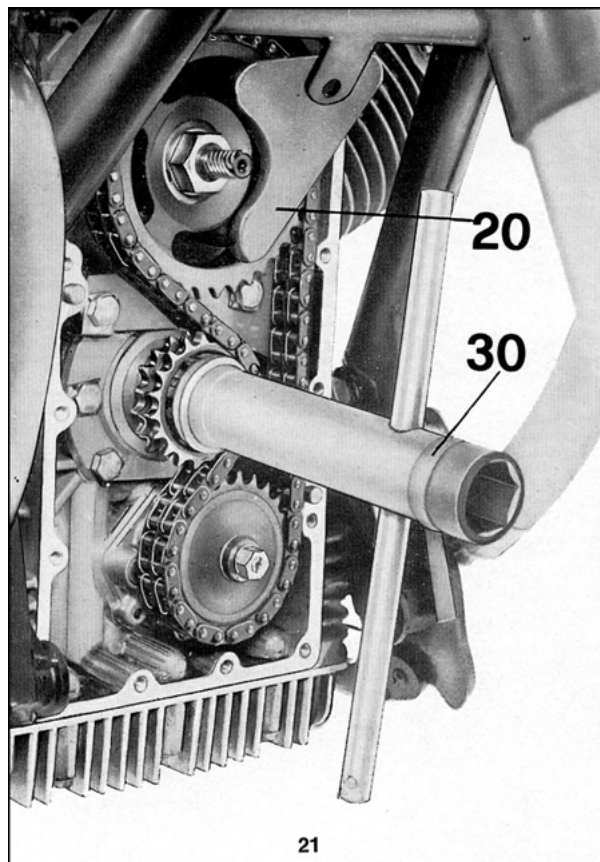


Déposer le carter de distribution.

Après avoir posé l'outil N° 14927300 (**20** fig. 20), dévisser l'écrou de pompe à l'huile, l'écrou à créneau du vilebrequin avec la clé 14927600 (**30** fig. 20), après avoir redressé la rondelle de blocage.



Dévisser l'écrou d'arbre à came avec l'outil N° 14927600 (**30** fig. 21).



Poser l'outil N° 12911801 (**21** fig. 15) sur les goujons du carter-moteur redresser les plaquettes et dévisser les vis de fixation du volant moteur.

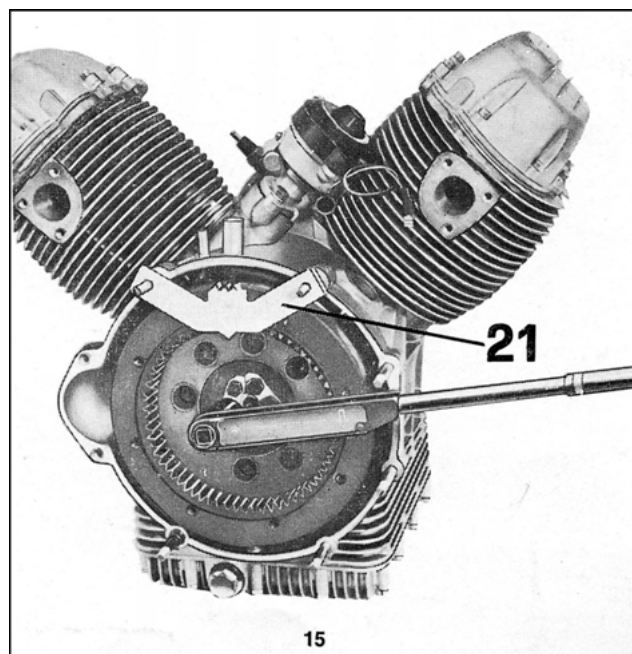
Déposer les canalisations de lubrification et les cache culbuteurs.

Dévisser les vis de fixation d'axe de culbuteur et déposer les axes, les culbuteurs, les ressorts et les rondelles.

Déposer les tiges de culbuteur.

Déposer la bougie et l'écrou-cache (clé 6 pans creux de 10).

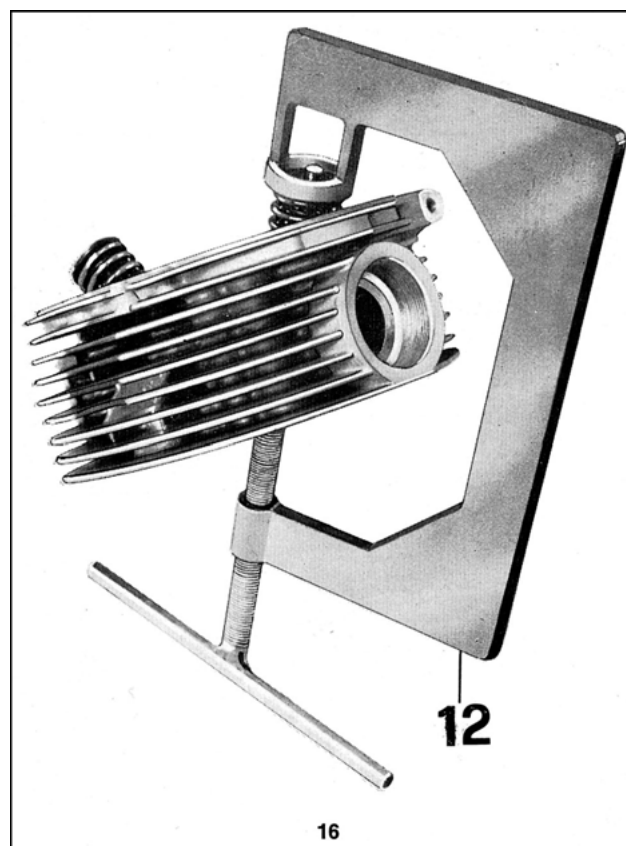
Dévisser les écrous de culasse et déposer le support culbuteur, la culasse, le cylindre et les joints.



Pour le démontage de la culasse, utiliser l'outil N° 10907200 (**12** fig. 16) en opérant comme suit :

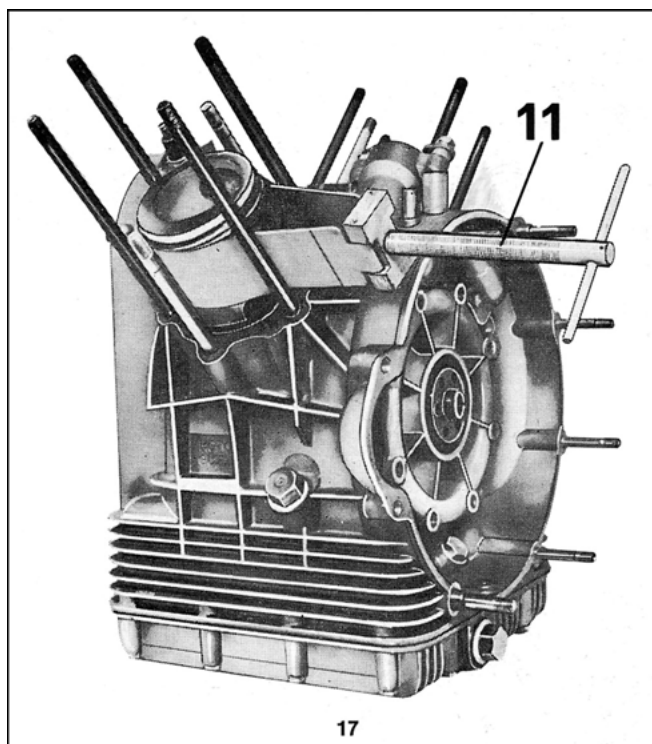
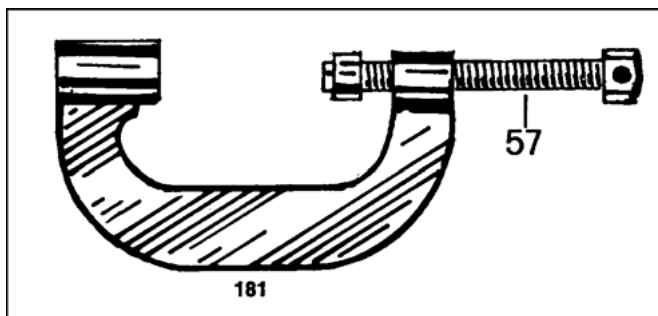
- mettre l'outil sur la coupelle et la tête de soupape
- visser l'outil pour comprimer les ressorts et déposer les 2 demi-lunes
- dévisser l'outil et déposer la coupelle, les ressorts et la soupape.

Déposer les poussoirs et les repérer.



Déposer les pistons, pour cela sortir l'axe à l'aide de l'outil N° 26907800 (11 fig. 17).

Pour la **850 T**, après avoir ôté les 2 ressorts de maintien de l'axe, sortir l'axe du piston et du pied de bielle à l'aide de l'outil N° 13907860 (fig. 181).



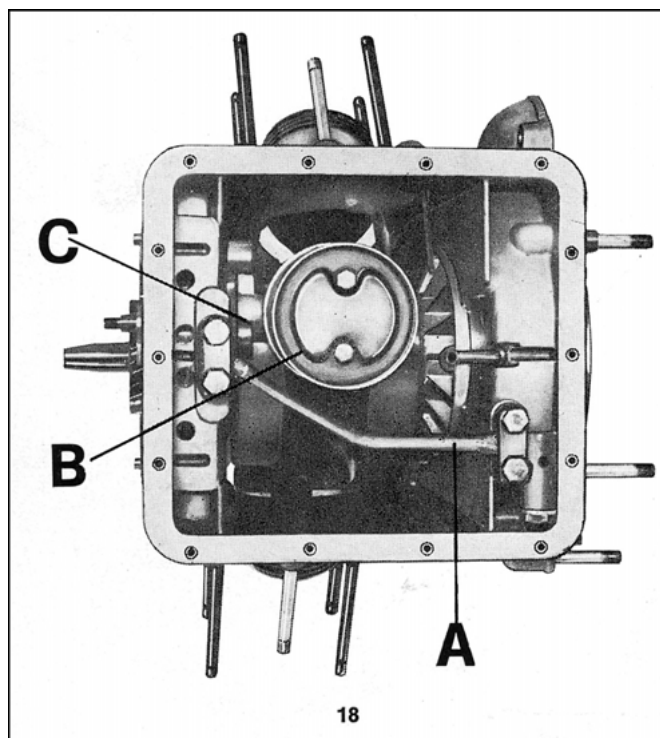
Déposer le carter d'huile.

Déposer la canalisation d'huile **A**, le filtre à huile en déposant la plaque **B** (fig. 18).

Déposer la pompe à huile.

Déposer les bielles : pour cela dévisser les 2 écrous, puis sortir le chapeau par la partie inférieure et la bielle par le trou du cylindre.

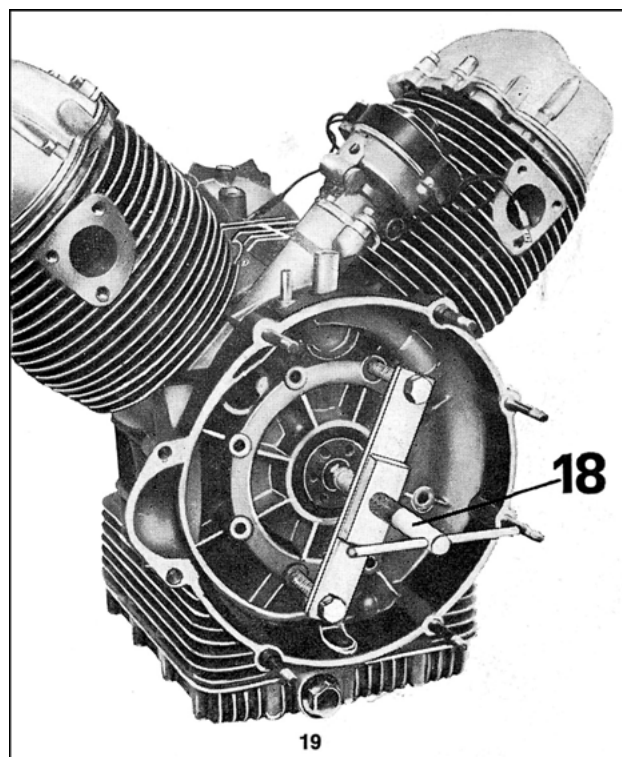
Déposer le flasque de maintien de l'arbre à came et l'arbre à came.



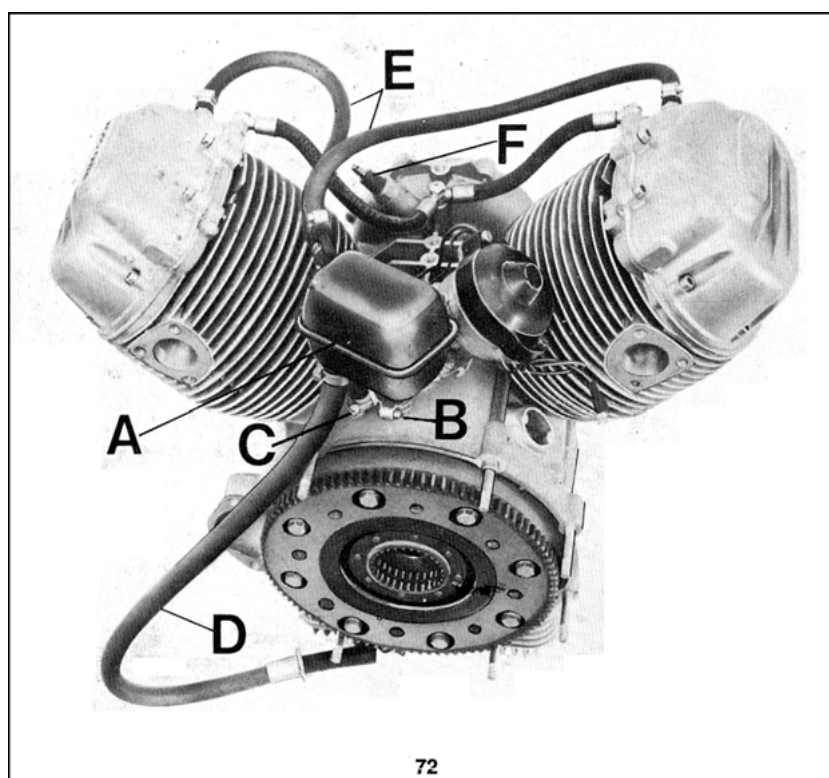
Déposer le palier arrière de vilebrequin à l'aide de l'outil N° 12913600 (**18** fig. 19) après avoir dévissé ses vis de fixation.

Déposer le vilebrequin.

Déposer le palier avant.



Dévisser le manocontact de pression d'huile (**F** fig. 72).



RÉVISION ET VÉRIFICATION DU MOTEUR**CACHE-CULBUTEURS - CULASSE - SOUPAPE - RESSORT****CACHE-CULBUTEURS**

Vérifier que le plan de joint n'est pas déformé ou fissuré. Le changer si besoin est.

CULASSE

Contrôler que les ailettes de refroidissement ne soient pas cassées, que les surfaces de plan de joint ne soient pas rayées ou déformées, que les guides soupapes soient dans les tolérances.

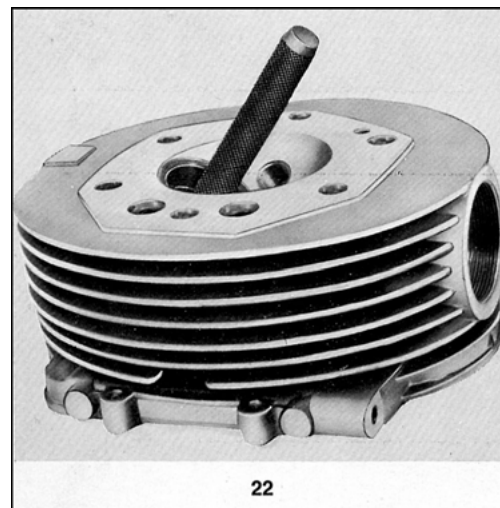
L'état des soupapes (\varnothing de la queue, état de la tête de soupape).

L'état des ressorts.

GUIDE SOUPAPE

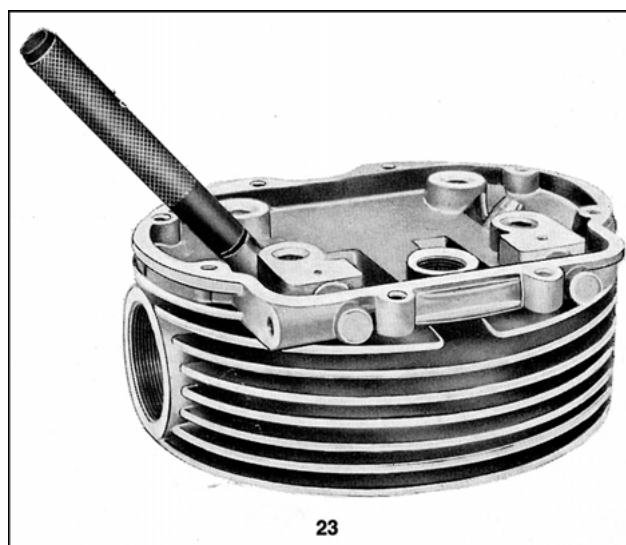
Pour enlever le guide soupape de la culasse, utiliser un chasse-axe spécial (fig. 22).

Le guide soupape sera à remplacer quand le jeu entre guide et soupape ne pourra être éliminé en changeant uniquement la soupape.

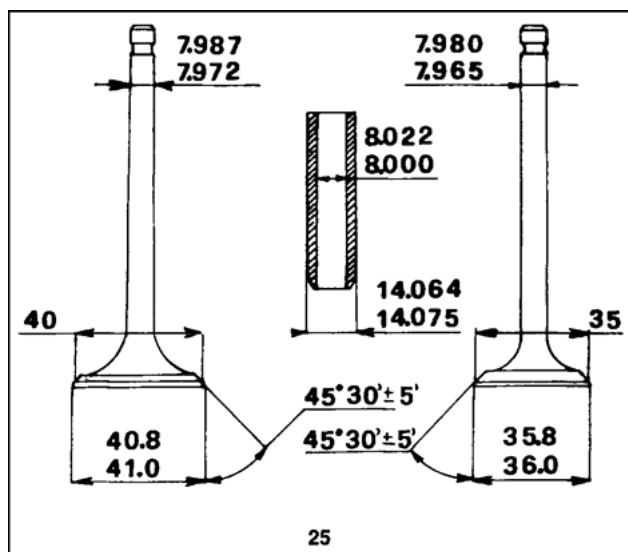


Pour poser le guide de soupape sur la culasse, utiliser un pose-guide spécial (fig. 23).

Chauffer légèrement la culasse (pas à la flamme) ensuite lubrifier le guide et le monter dans la culasse.



À l'aide d'un alésoir cylindrique (fig. 24) retravailler l'intérieur du guide de façon à amener son \varnothing au \varnothing prescrit dans le tableau.



L'alésage des guides dans la culasse doit être plus petit que le diamètre extérieur des guides, d'une valeur de 0,046 à 0,075 mm.

JEUX ENTRE GUIDE ET QUEUE DE SOUPE

	\varnothing intérieur des guides (mm)	\varnothing queue de soupape (mm)	Tolérances (mm)
Admission	8,000 à 8,022	7,972 à 7,987	0,013 à 0,050
Échappement		7,965 à 7,980	0,020 à 0,057

VÉRIFICATION DES SIÈGES DE SOUPE

Dans le but d'obtenir une parfaite portée des soupapes, les sièges doivent être rectifiés. Les angles d'inclinaison sont les suivants : soupape admission et échappement : $45^{\circ} 30' \pm 5'$

CONTRÔLE DES SOUPE

Contrôler le jeu des soupapes existant entre la queue et le guide (se référer au tableau et fig. 25 ci-dessus).

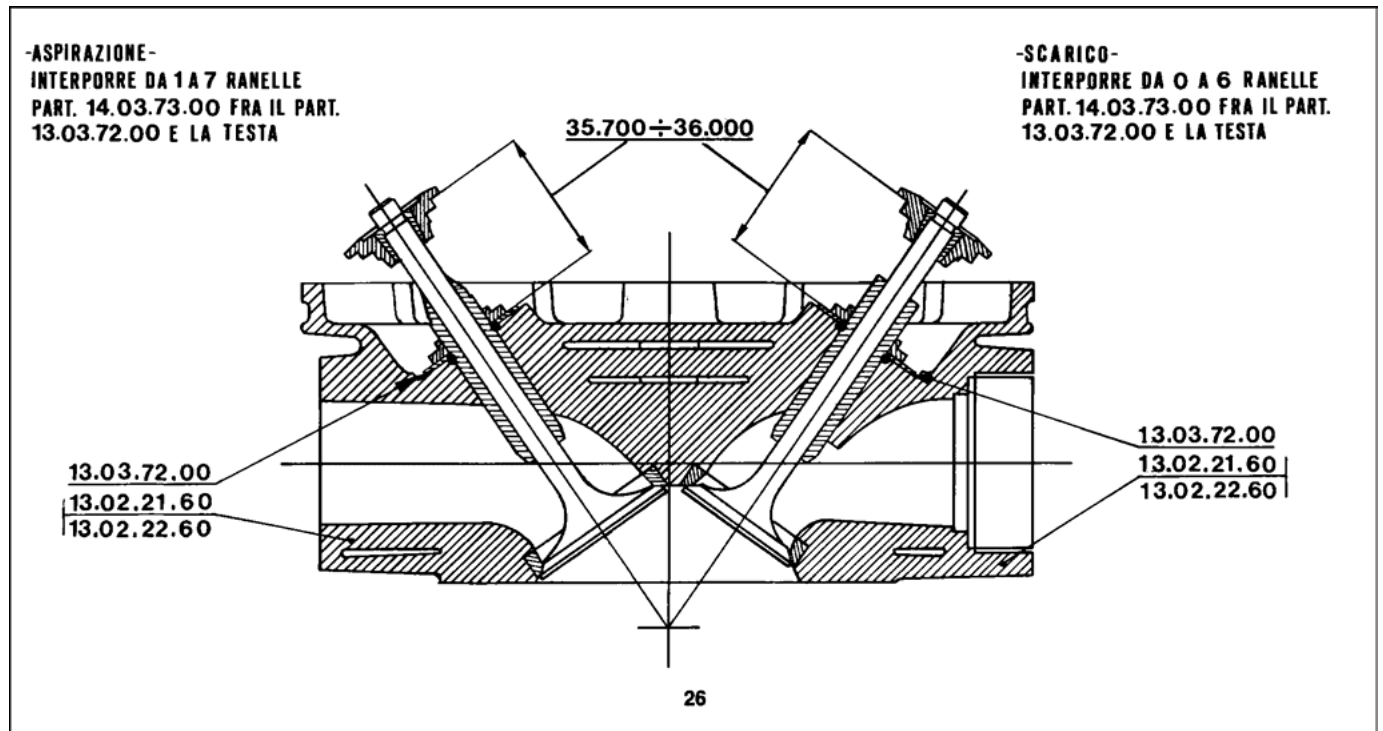
Rectifier les soupapes en observant les mêmes angles que pour les sièges.

Après avoir rectifié, contrôler l'épaisseur de la tête de soupape qui ne doit pas avoir moins de 0,80 mm.

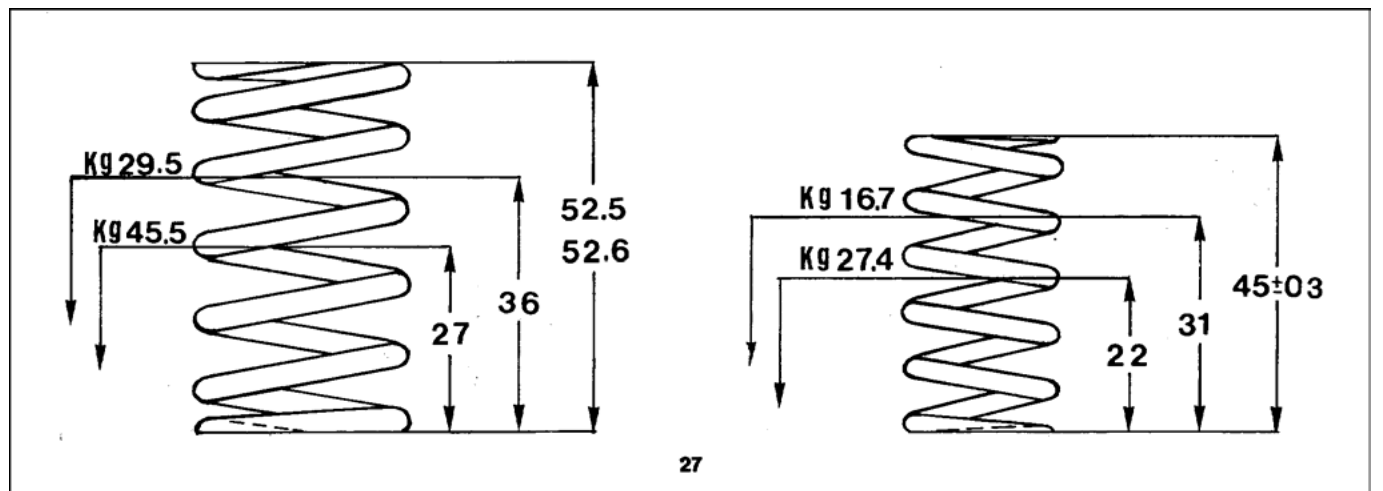


CONTRÔLE DE L'OUVERTURE DES SOUPAPES ADMISSION ET ÉCHAPPEMENT (FIG. 26)

Après chaque rectification des sièges de soupape, contrôler si les ressorts comprimés ont une hauteur comprise entre 35,7 et 36 mm. Ajuster au besoin en interposant des rondelles entre la coupelle inférieure et le ressort.



VÉRIFICATION DES RESSORTS DE SOUPAPE (FIG. 27 - 28)

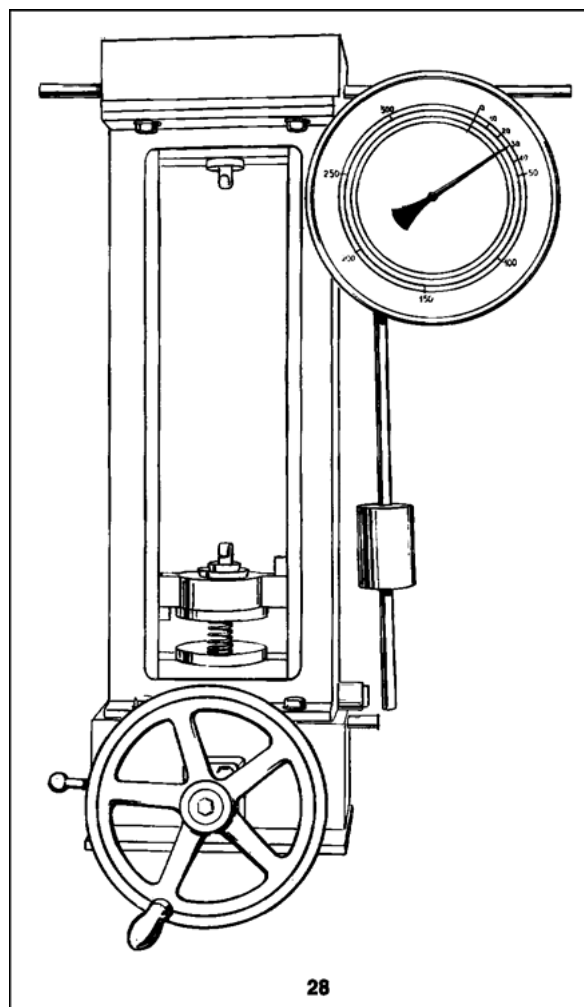


Ressort extérieur :

- libre, doit avoir une longueur de 52,5 à 52,6 mm
- soupape fermée, doit avoir une longueur de 36 mm sous une charge de 29,5 kg \pm 3 %
- soupape ouverte, doit avoir une longueur de 27 mm sous une charge de 45,5 kg \pm 3%

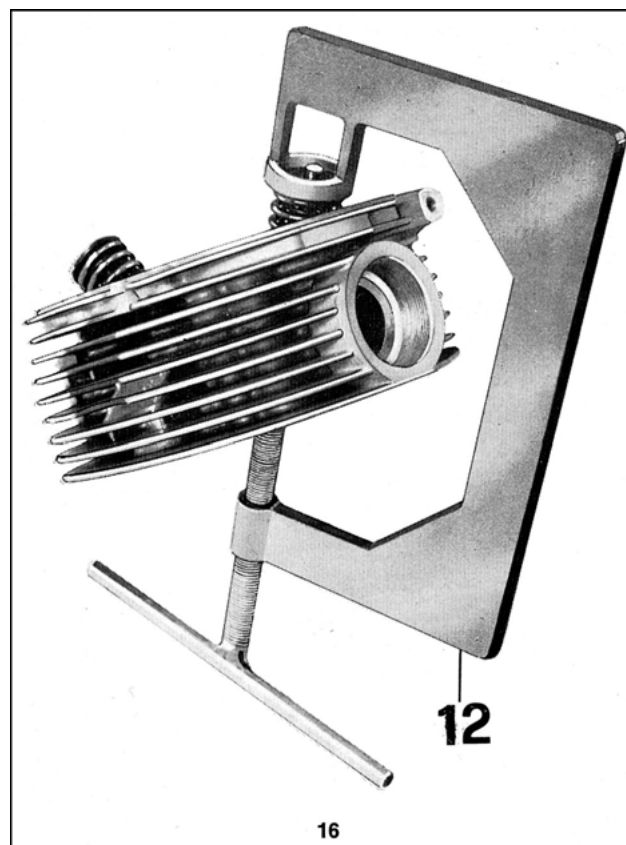
Ressort intérieur :

- libre, doit avoir une longueur de 44,7 à 45 mm
- soupape fermée, doit avoir une longueur de 31 mm sous une charge de 16,7 kg \pm 3%
- soupape ouverte, doit avoir une longueur de 22 mm sous une charge de 27,4 kg \pm 3%
- comprimé au maxi, doit avoir une longueur de 19,75 à 20,25 mm

**MONTAGE DE L'ENSEMBLE RESSORT SOUPAPE SUR LA CULASSE**

Pour remonter l'ensemble ressort soupape sur la culasse, opérer comme suit :

- mettre la soupape dans son guide
- mettre sur le guide soupape la rondelle joint
- sur le queue de soupape :
 - la rondelle d'appui du ressort extérieur
 - la coupelle inférieure
 - le ressort intérieur
 - le ressort extérieur
 - la coupelle extérieure
- ensuite avec l'outil N° 10907200 (**12** fig. 16), comprimer l'ensemble et remonter les 2 demi-lunes sur la queue de soupape.

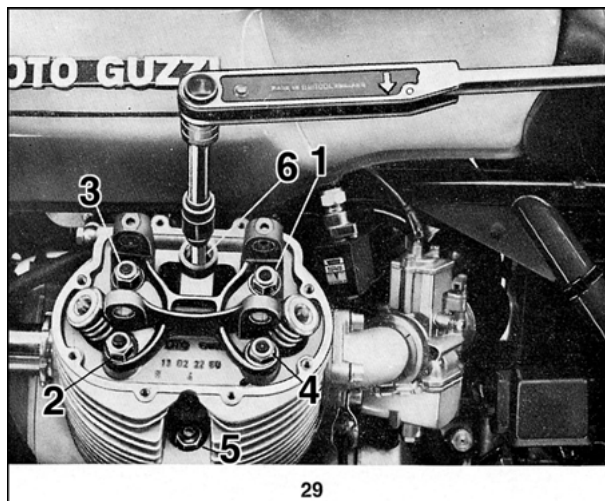


MONTAGE DE LA CULASSE SUR LE CYLINDRE

Dans le but d'éviter toute déformation des arbres lors de l'assemblage, suivre strictement les instructions.

Après avoir vérifié sur un marbre la planéité du plan de joint :

- mettre des joints de culasses neufs. Bien les disposer dans le bon sens pour ne pas obstruer l'orifice de retour d'huile
- introduire les culasses dans les six goujons
- positionner les supports de culbuteurs avec leurs joints toriques
- respecter l'ordre de serrage de la fig. 29 en serrant à 4 à 4,5 kgm.



CYLINDRE - PISTON - SEGMENTS

CONTRÔLE D'USURE DES CYLINDRES

Le contrôle de l'alésage des cylindres se fait à trois hauteurs différentes, à l'aide d'un comparateur d'intérieur (fig. 30) dans le sens axe de piston puis à 90°.

L'ovalisation ne doit pas excéder 0,10 mm.

Au delà de cette valeur, le cylindre chromé ne pouvant supporter un réalésage doit être changé.

Au remontage des cylindres, mettre le joint d'embase dans le bon sens de manière que l'orifice de retour d'huile ne soit pas obstrué, ainsi que les 2 joints toriques qui seront introduits sur les 2 goujons courts après mise en place du joint de cylindre.

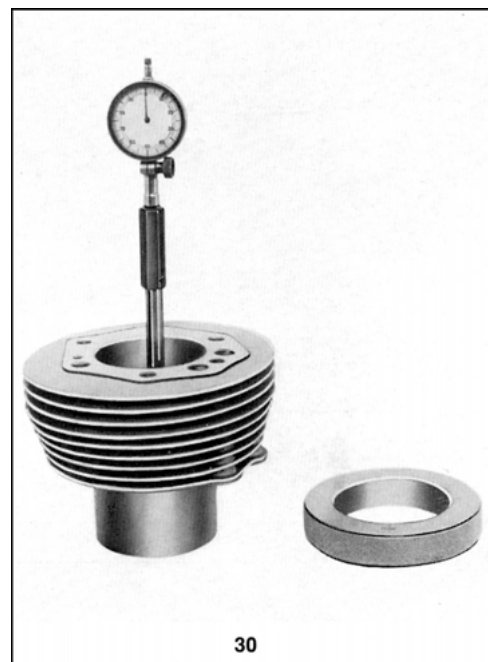
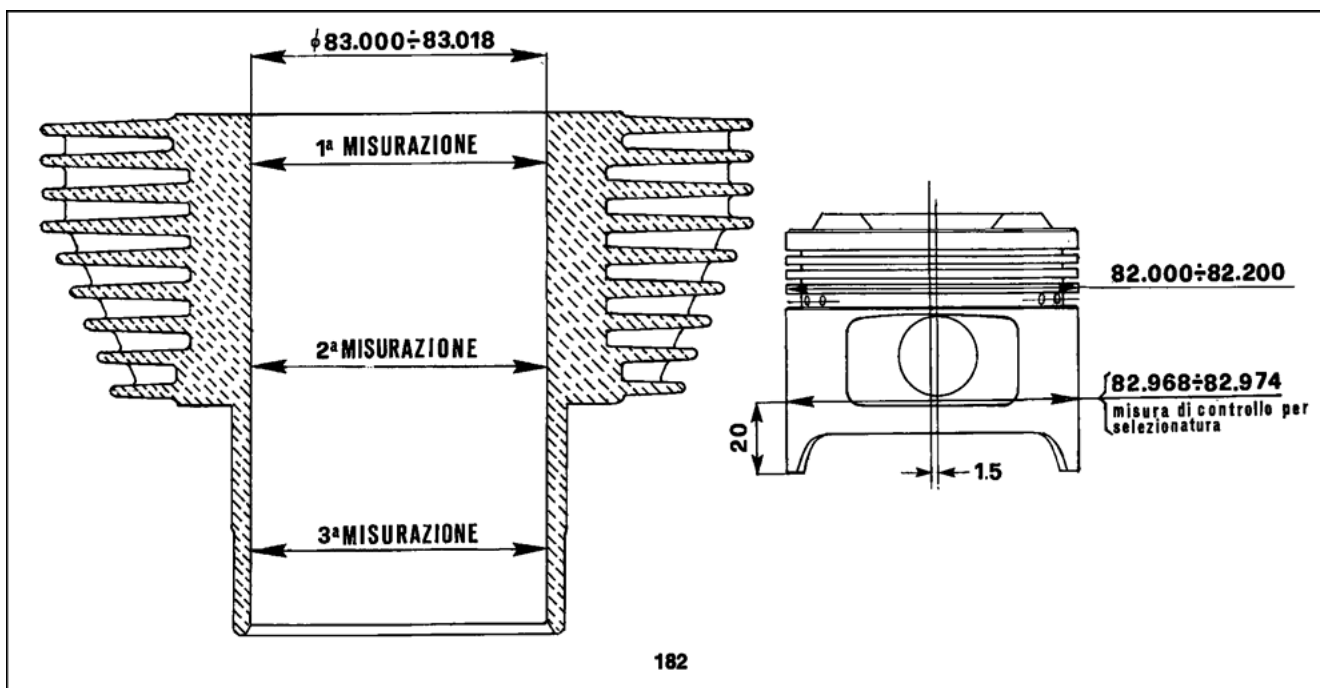
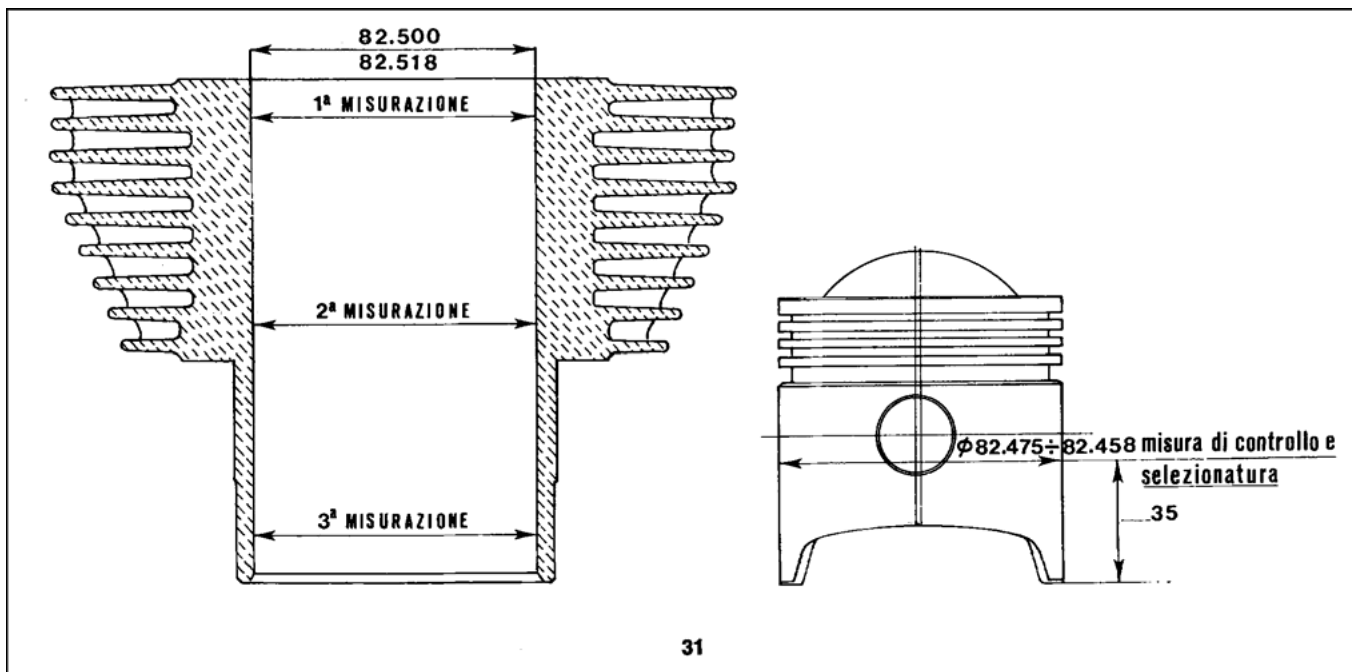


TABLEAU DU Ø DES CYLINDRES (MM)

Repère A	Repère B	Repère C
V7 SPORT - 750 S (fig. 31)		
82,500 à 82,506	82,506 à 82,512	82,512 à 82,518
850 T (fig. 182)		
83,000 à 83,006	83,006 à 83,012	83,012 à 83,018



N.B. - Les cylindres «A-B-C» accompagnent les pistons marqués «A-B-C».

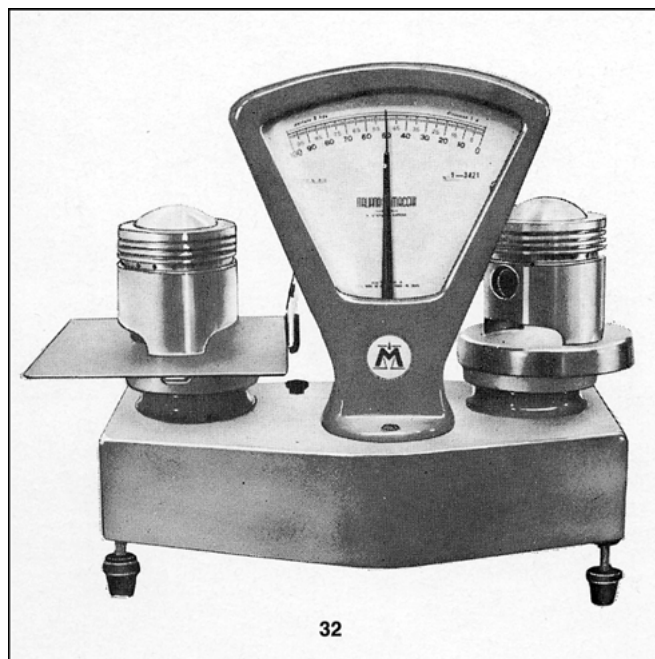
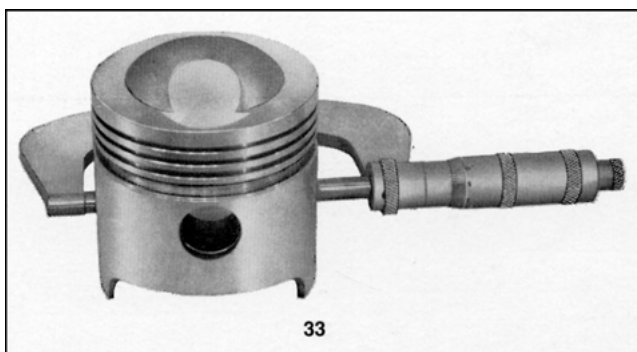
PISTON

Décalaminer la calotte et nettoyer les gorges des segments.
Vérifier le jeu entre le piston et le cylindre.

Si le jeu est excessif, remplacer cylindres et pistons de préférence des 2 côtés pour garder un bon équilibre. Le maximum de différence de poids autorisé entre les 2 pistons est de 1,5 gramme (fig. 32).

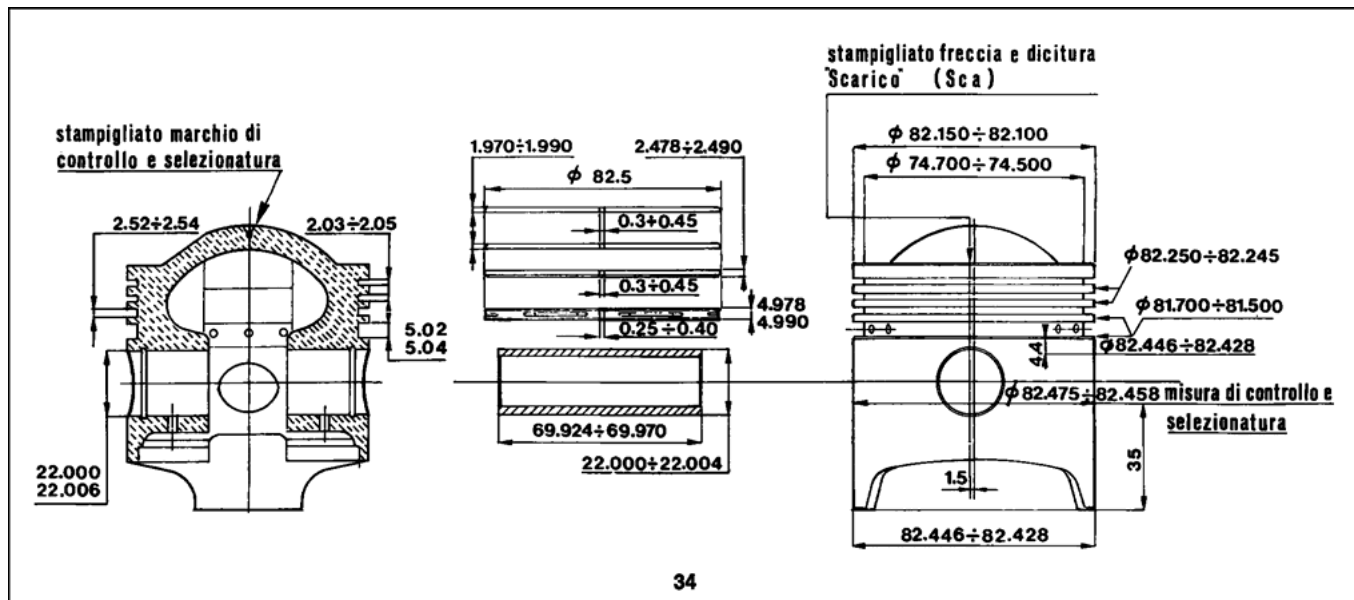
Pour mesurer l'usure du piston, positionner les 2 pointes d'un palmer à 35 mm (**V7 Sport-750S**) ou 20mm (**850 T**) du bas de la jupe, effectuer une mesure dans l'axe du piston et une autre à 90°.

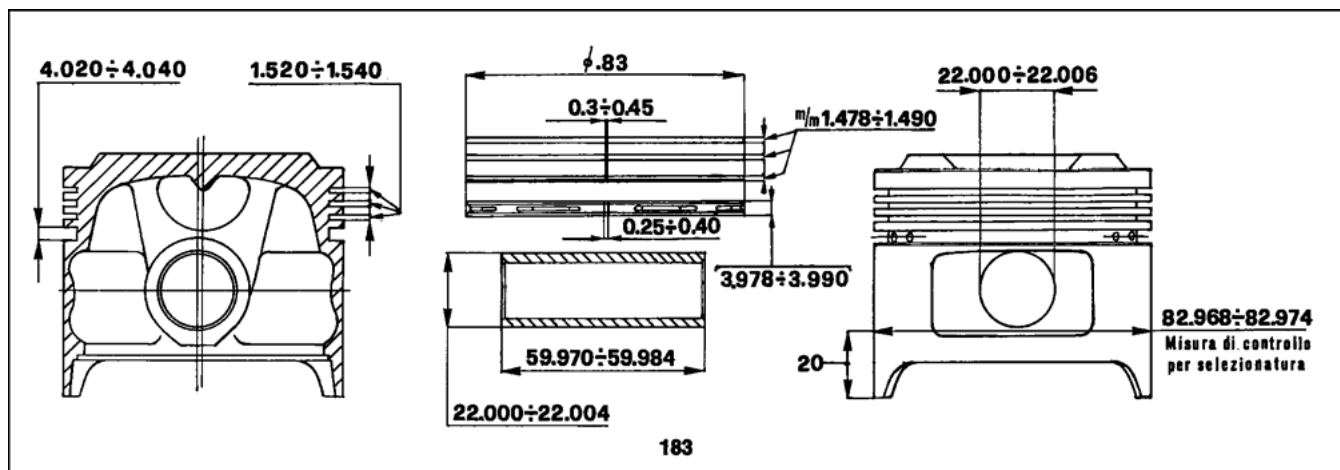
L'ovalisation ne doit pas dépasser 0,055 à 0,065 mm (fig. 33).



SÉLECTION DU Ø DES PISTONS

Repère A	Repère B	Repère C
V7 SPORT - 750 S (fig. 34)		
82,458 à 82,464	82,464 à 82,470	82,470 à 82,476
850 T (fig. 183)		
82,968 à 82,974	82,974 à 82,980	852,980 à 82,986





N.B. - Les pistons «A-B-C» accompagnent les cylindres marqués «A-B-C».

MONTAGE DU PISTON SUR LE PIED DE BIELLE

Le piston doit être chauffé à 60° C (pas à la flamme) pour faciliter le montage de son axe.

JEU ENTRE AXE ET PISTON

De 0,004 à 0,006 mm.

SEGMENTS DE FEU, D'ÉTANCHÉITÉ ET RACLEUR

Au remontage, tiercer les coupes des segments à 90° les uns par rapport aux autres.

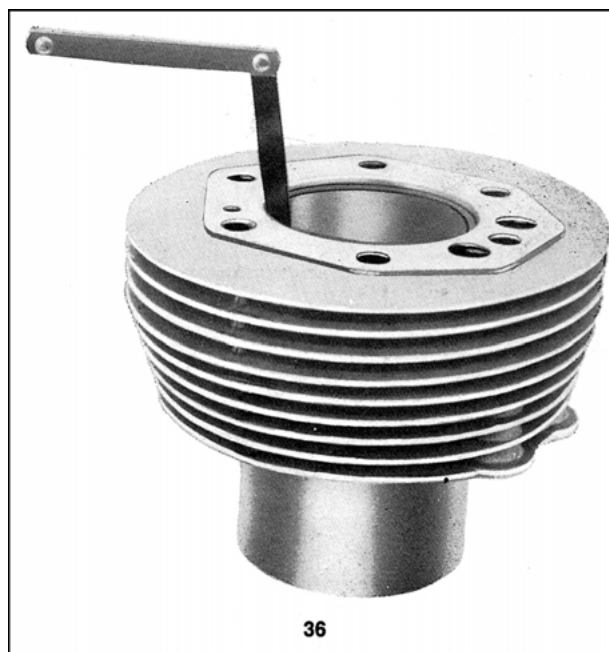
Vérifier le jeu entre segment et gorge du piston (fig. 35) : pour tous les segments: 0,030 à 0,062 mm.



VÉRIFICATION DU JEU A LA COUPE (FIG. 36)

Pour les segments de feu et d'étanchéité: 0,30 à 0,45 mm.

Segment racleur: 0,25 à 0,40 mm.



BIELLE - VILEBREQUIN - PALIERS**BIELLE**

Lors du démontage, contrôler :

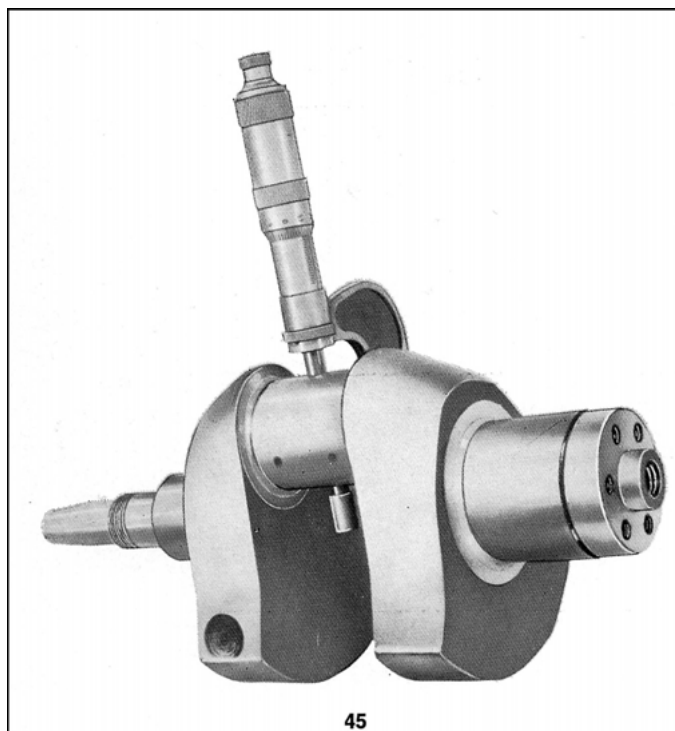
- l'état des bagues de pied de bielle et le jeu avec l'axe du piston
- la différence de poids des deux bielles
- le parallélisme des axes de pied et de tête de bielle
- l'état des coussinets de bielle

COUSSINETS

Les coussinets minces sont en matière antifriction et ne supportent pas de jeu. De ce fait, après une longue utilisation ou un grippage, il est nécessaire de les remplacer.

Avant remplacement, mesurer à l'aide d'un palmer le Ø du maneton central à plusieurs endroits, pour détecter une usure anormale (fig. 45).

Si c'est le cas, il est nécessaire de rectifier le maneton aux cotes réparation indiquées ci-dessous et de changer les coussinets dont l'épaisseur varie en conséquence.



Rectification sur le Ø du maneton (mm)	Origine	1 ^{re} 0,254	2 ^e 0,508	3 ^e 0,762
V7 SPORT - 750 S (fig. 48)				
Ø du maneton	43,983 à 43,994	43,729 à 43,740	43,475 à 43,486	43,221 à 43,232
Épaisseur des coussinets correspondants	1,537 à 1,543	1,664 à 1,670	1,791 à 1,797	1,918 à 1,924
850 T (fig. 184)				
Marque «A» en bleu sur épaule coté Volant	44,008 à 44,014	43,754 à 43,766	43,500 à 43,512	43,246 à 43,258
Marque «B» en blanc sur épaule coté Volant	44,014 à 44,020			

850 T : Nota - Pour les vilebrequins traités au nitrure, n'apporter aucune cote réparation mais les renvoyer à SEIMM MOTO GUZZI. Ces arbres ont été montés sur les véhicules selon les listes qui sont déjà en vos mains.

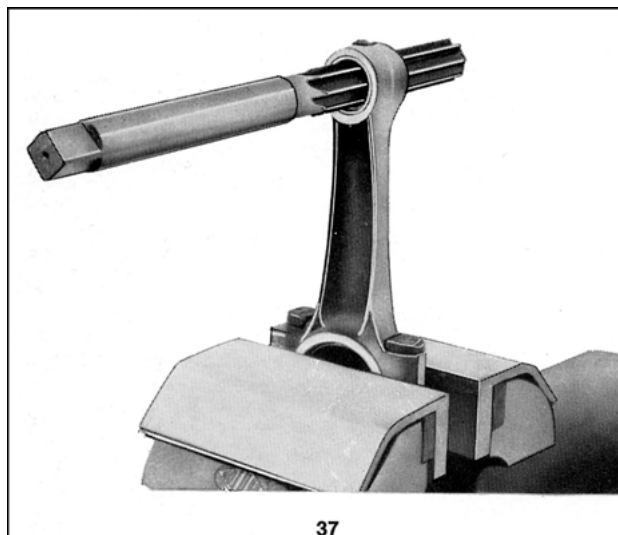
BAGUE DE PIED DE BIELLE

Cette bague ne doit pas présenter de marque d'usure anormale ni de grippage.

A remplacer si besoin est.

Ne pas oublier de percer les trous de graissage.

Passer un alésoir (fig. 37) pour amener le \varnothing de la bague aux côtes du tableau ci-dessous.



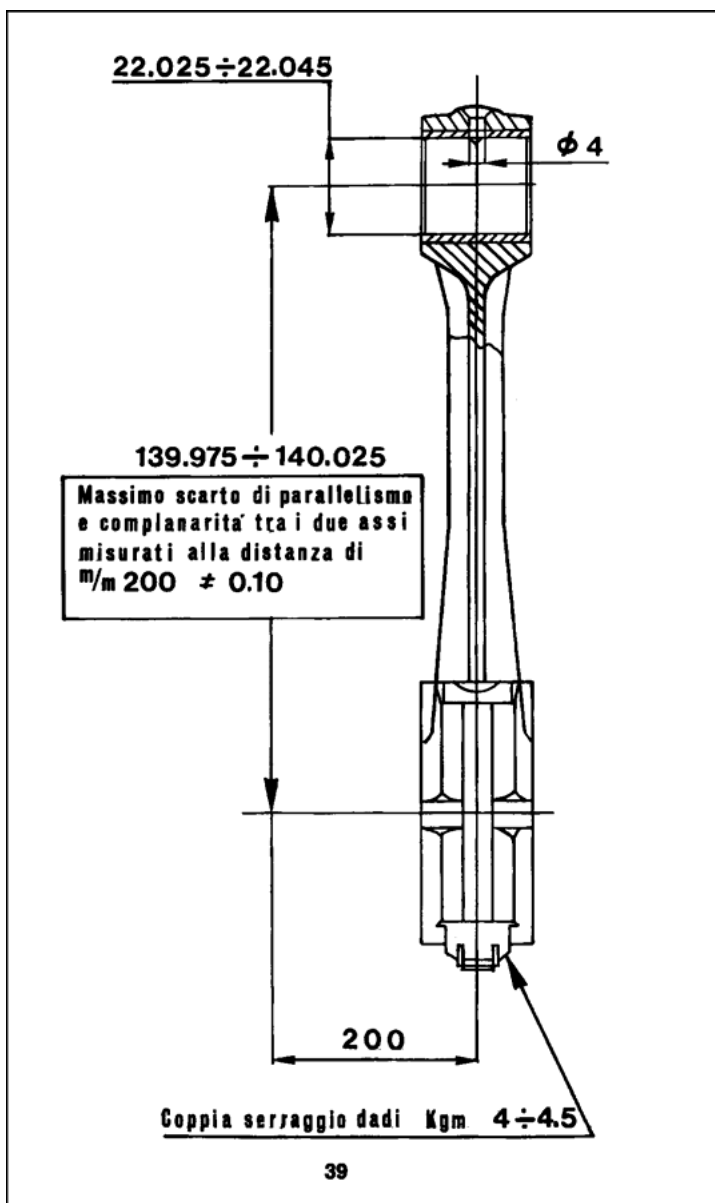
37

\varnothing intérieur de la bague (mm)	\varnothing de l'axe (mm)	Jeu entre axe et bague (mm)
22,025 à 22,045	22,000 à 22,004	0,021 à 0,045

CONTRÔLE DU PARALLÉLISME DES AXES DE PIED ET DE TÊTE DE BIELLE

Avant le montage définitif de la bielle sur le vilebrequin, vérifier si les axes de pied et de tête sont bien parallèles.

Le maximum de différence entre les 2 lectures à 200 mm est de $\pm 0,10$ (fig. 39).

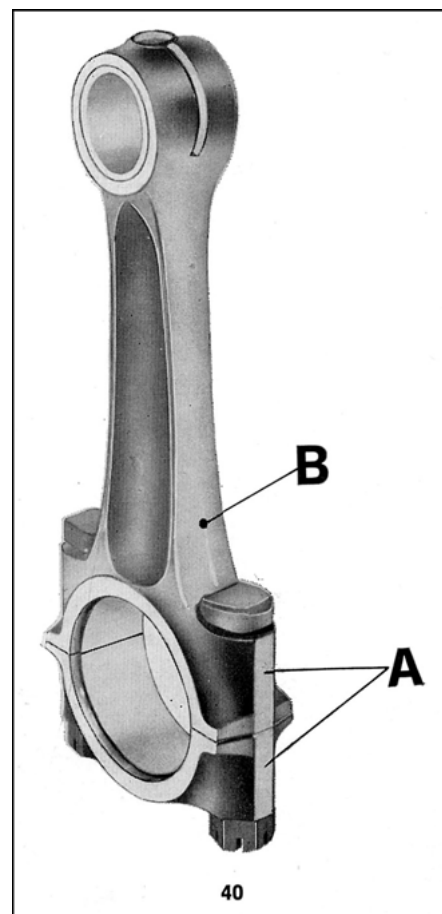


MONTAGE DE LA BIELLE SUR LE VILEBREQUIN

À leur montage, faire attention que les orifices de graissage (**B** fig. 40) débouchant extérieurement soient disposés comme suit :

- pour la bielle du cylindre gauche, orifice dirigé vers le haut;
- pour la bielle du cylindre droit, orifice dirigé vers le bas.

Pour le montage du chapeau sur la bielle, mettre les repères en correspondance (**A** fig. 40).

**CONTRÔLE DE L'ÉQUILIBRAGE DES BIELLES (FIG. 38)**

Chaque bielle entièrement équipée pèse 560 grammes (+ 0 + 10).

Une différence de 3 grammes entre les deux bielles est permise. En cas de différence supérieure, meuler légèrement la bielle sur toute la hauteur.

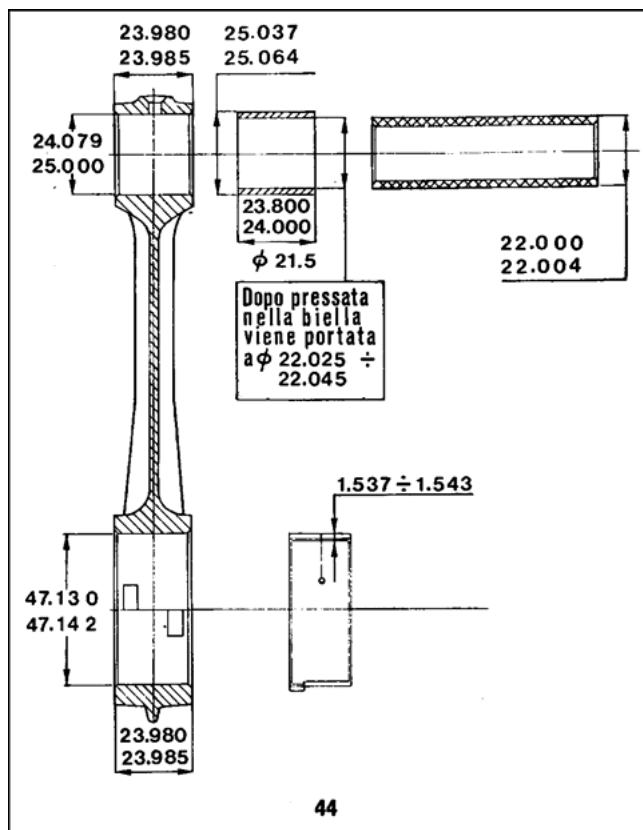
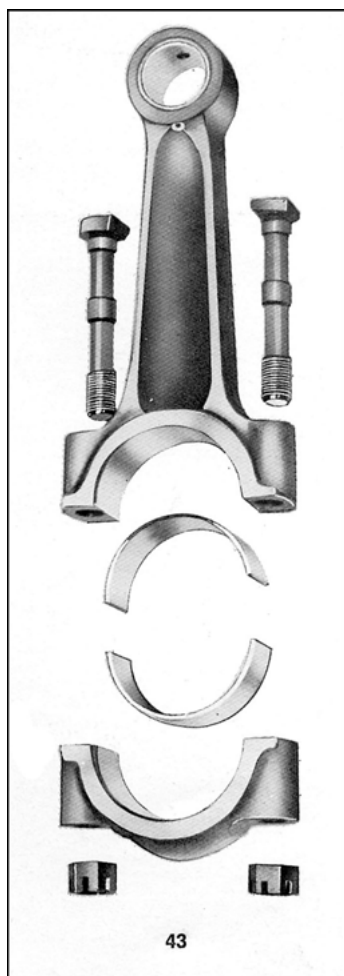
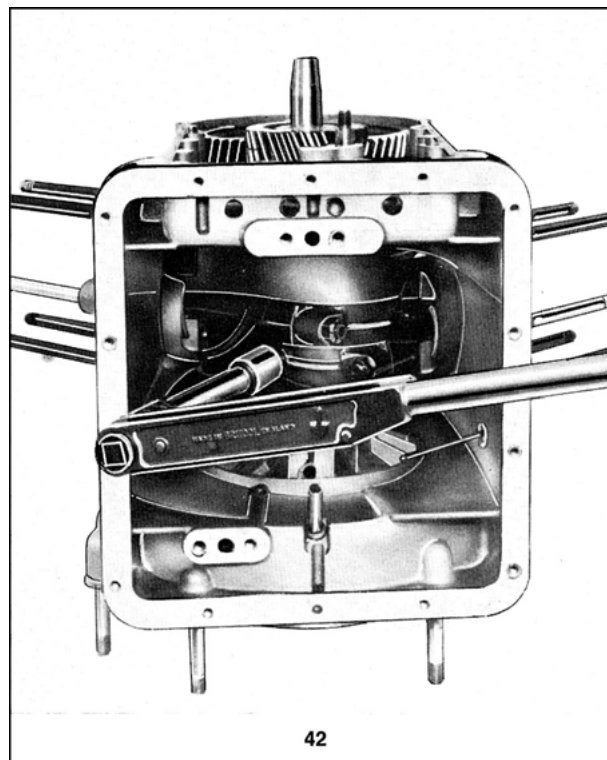
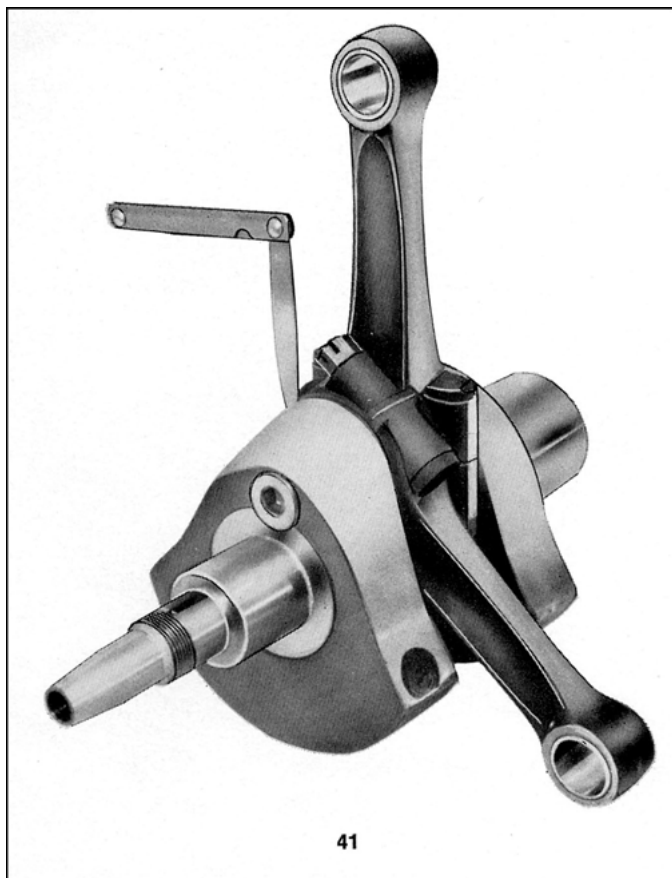


V7 Sport - 750 S : le jeu de montage entre coussinet et maneton est au minimum 0,050 mm et au maximum 0,085 mm (voir fig. 48 page 38).

850 T : le jeu de montage entre coussinet et maneton est au minimum 0,030 mm et au maximum 0,054 mm (voir fig. 184 page 38).

Le jeu latéral des têtes de bielles 0,030 à 0,040 mm (fig. 41).

Bloquer les écrous de fixation des chapeaux de bielle à l'aide de la clé dynamométrique, à un couple de serrage de 4,6 à 4,8 kgm (fig. 42).



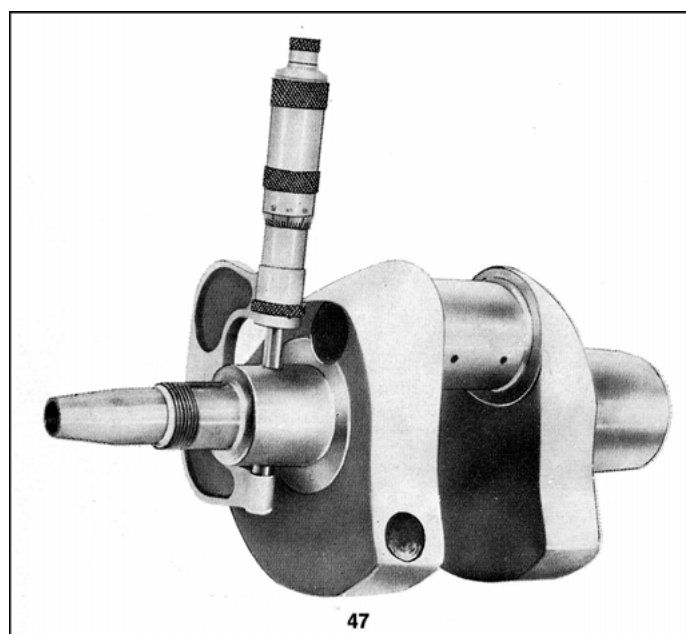
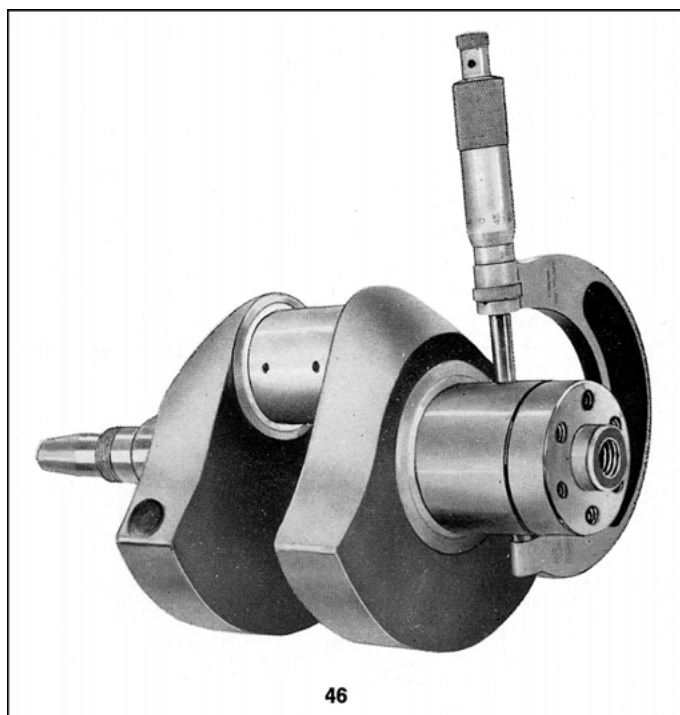
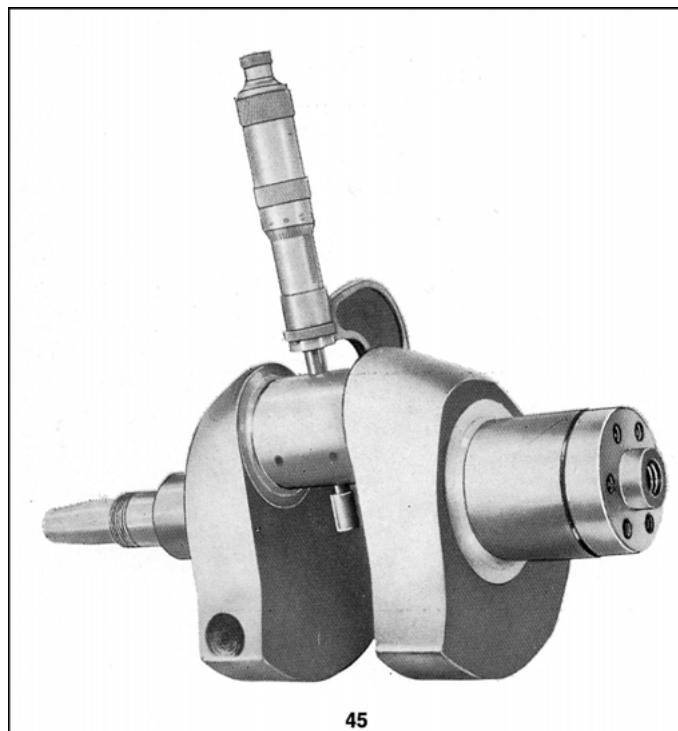
VILEBREQUIN

Contrôle du maneton et des tourillons du vilebrequin.

Si de très légères traces sont détectées sur les surfaces des tourillons, les éliminer avec une pierre au carbure de silicium très fine.

S'il y a ovalisation, après contrôle au palmer (fig. 45 - 46 - 47), faire rectifier les tourillons et utiliser les coussinets de palier avant et arrière aux cotes réparation de 0,2 - 0,4 - 0,6 mm.

850 T : Nota - Pour les vilebrequins traités au nitrure, n'apporter aucune cote réparation mais les renvoyer à SEIMM MOTO GUZZI. Ces arbres ont été montés sur les véhicules selon les listes qui sont déjà à vos mains.



Les coussinets des paliers de vilebrequin font partie intégrante des flasques rapportés avant et arrière.

Jeux de montage :

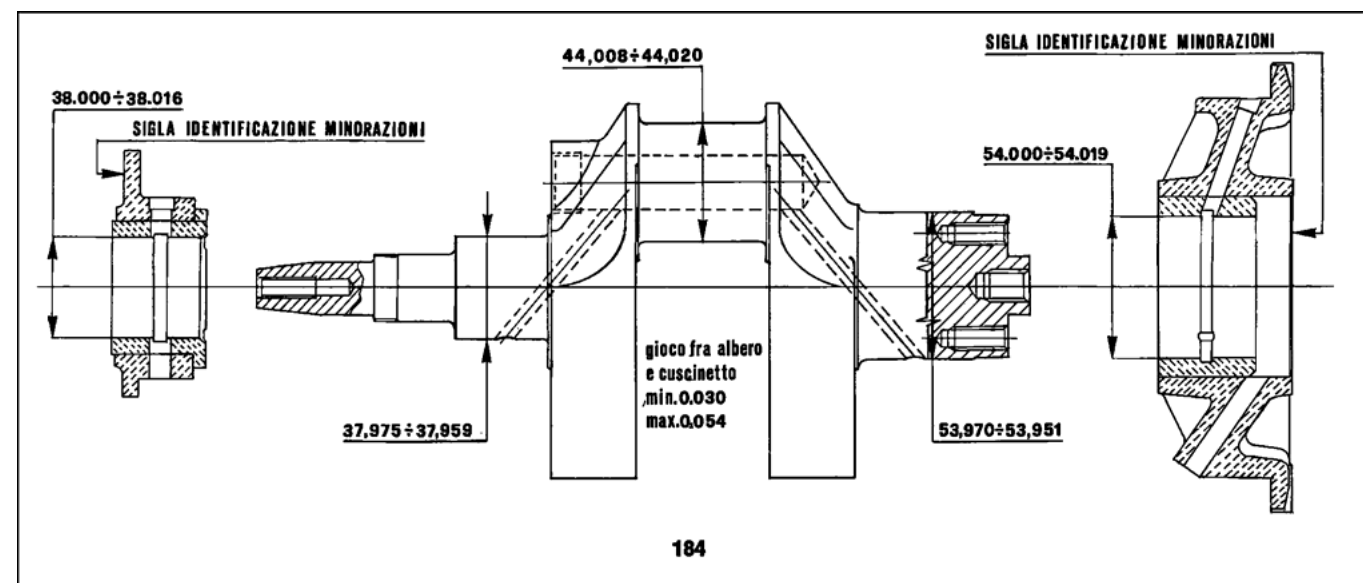
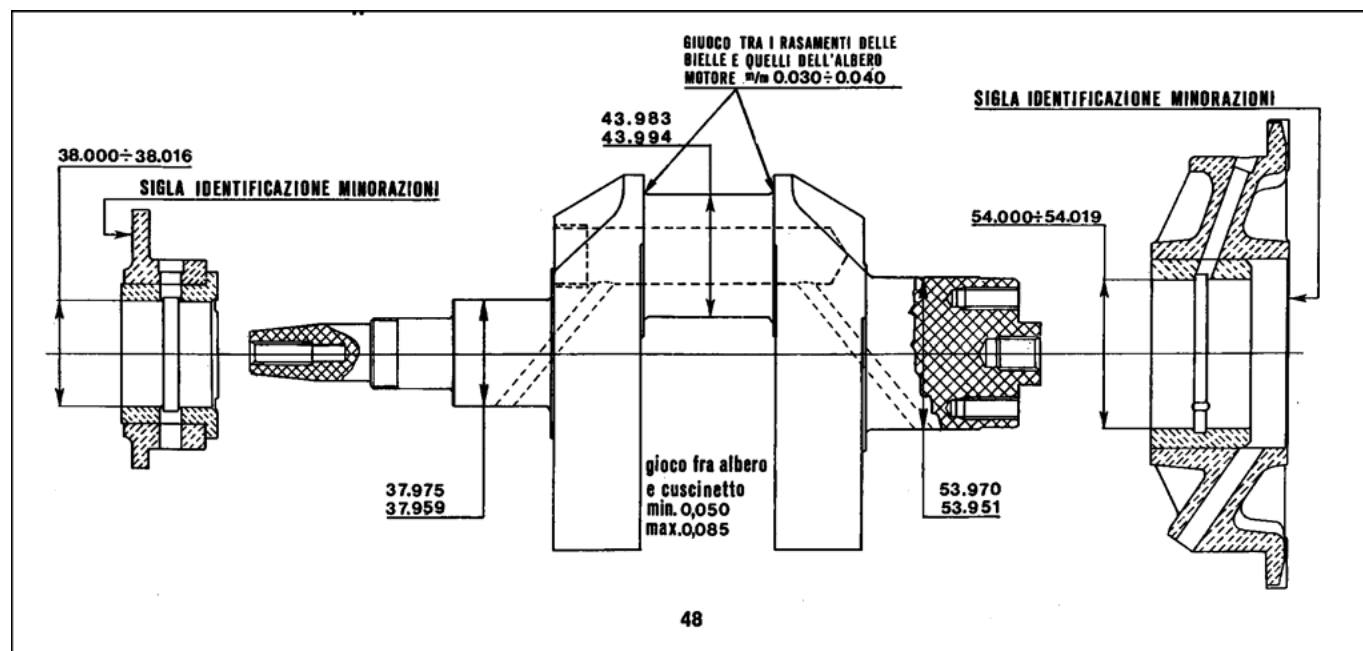
Au palier de vilebrequin côté distribution0,025 à 0,057 mm
 Au palier de vilebrequin côté embrayage0,030 à 0,068 mm
 Au coussinet de tête de bielle (**V7 Sport - 750 S**)0,050 à 0,085 mm
 Au coussinet de tête de bielle (**850 T**)0,030 à 0,054 mm

V7 Sport - 750 S : l'équilibrage statique du vilebrequin peut être fait par rapport à un poids de 1,571 à 1,601 kg sur le maneton pour compenser le poids des bielles.

850 T : l'équilibrage statique du vilebrequin peut être fait par rapport à un poids de 1,586 à 1,616 kg sur le maneton pour compenser le poids des bielles. Jeu maximum du parallélisme entre axe du maneton et axe du tourillon: 0,02 mm à l'écartement de 40 mm.

Quand on rectifie le vilebrequin, ne pas oublier de refaire les congés qui doivent être de 2 à 2,5 mm pour le maneton, 3 mm le tourillon côté volant moteur, 1,5 à 1,8 mm pour le tourillon côté distribution.

850 T : Nota - Pour les vilebrequins traités au nitrure, n'apporter aucune cote réparation mais les renvoyer à SEIMM MOTO GUZZI. Ces arbres ont été montés sur les véhicules selon les listes qui sont déjà à vos mains.



DIAMÈTRE DU TOURILLON COTÉ VOLANT

Normal (mm)	Minoré de 0,2 mm	Minoré de 0,4 mm	Minoré de 0,6 mm
53,970 à 53,951	53,770 à 53,751	53,570 à 53,551	53,370 à 53,351

DIAMÈTRE DU TOURILLON COTÉ DISTRIBUTION

Normal (mm)	Minoré de 0,2 mm	Minoré de 0,4 mm	Minoré de 0,6 mm
37,975 à 37,959	37,775 à 37,759	37,575 à 37,559	37,375 à 37,359

DIAMÈTRE INTÉRIEUR DU PALIER COTÉ VOLANT

Normal (mm)	Minoré de 0,2 mm	Minoré de 0,4 mm	Minoré de 0,6 mm
54,000 à 54,019	53,800 à 53,819	53,600 à 53,619	53,400 à 53,419

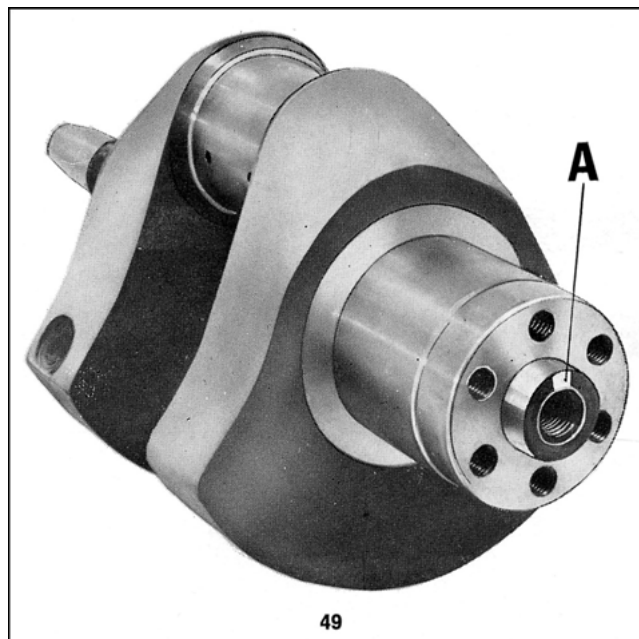
DIAMÈTRE INTÉRIEUR DU PALIER COTÉ DISTRIBUTION

Normal (mm)	Minoré de 0,2 mm	Minoré de 0,4 mm	Minoré de 0,6 mm
38,000 à 38,016	37,800 à 37,816	37,600 à 37,616	37,400 à 37,416

MONTAGE VOLANT MOTEUR SUR LE VILEBREQUIN

Lorsqu'on monte le volant moteur sur le vilebrequin, il faut faire attention au repère du vilebrequin: un point de peinture, (A fig. 49) et aligner ce repère avec la flèche du point mort en haut du volant moteur.

Si le point de peinture est parti, mettre le vilebrequin au point mort haut sur un cylindre et mettre la flèche en face du bossage situé en face du cylindre dans le carter d'embrayage.

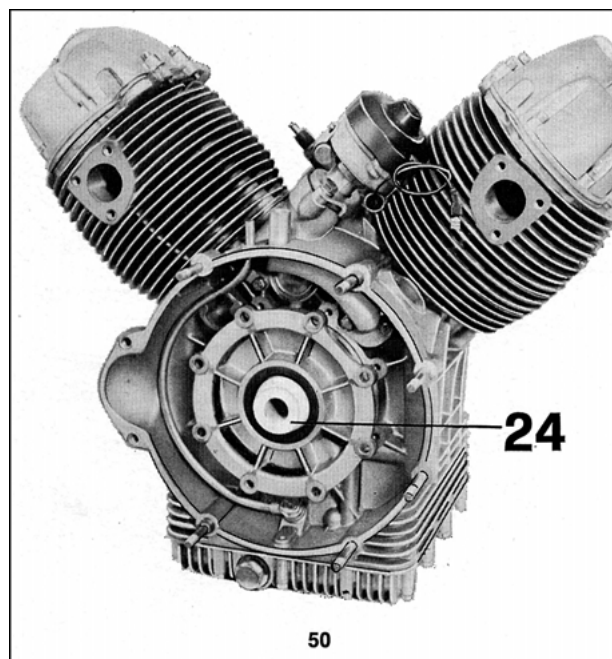


PALIER COTÉ VOLANT

Contrôler la propreté des surfaces en contact avec le carter moteur.

Au remontage, mettre les tétons de centrage creux qui permettent la lubrification en coïncidence avec les conduits du carter moteur et s'aider de l'outil N° 12912000 (24 fig. 50). Cet outil permet une pose facile du joint d'étanchéité sur le flasque du carter en évitant d'endommager le joint ou la portée.

Mettre du frein filet Loctite sur les boulons de serrage et rabattre les plaquettes-freins neuves.

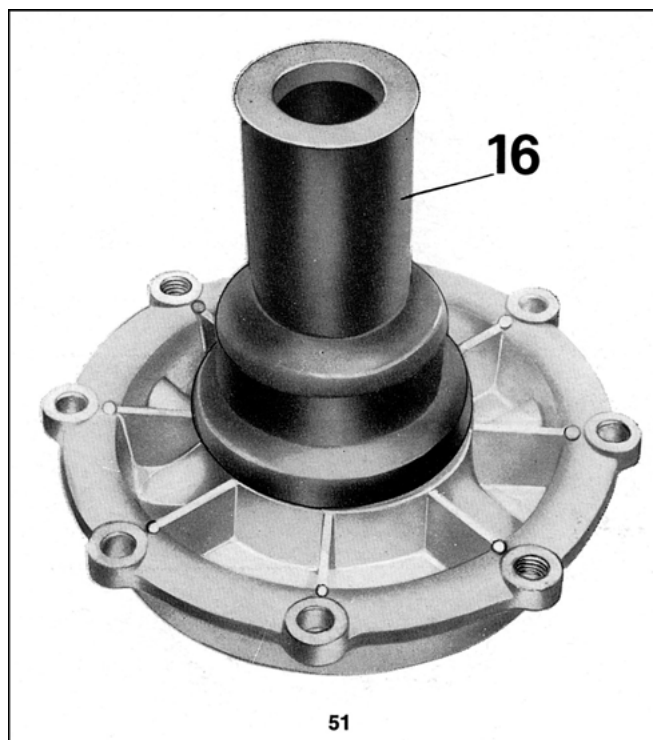


JOINT SPI POUR PALIER COTÉ VOLANT

Lors des révisions examiner soigneusement ce joint et le changer dès qu'il semble douteux.

MONTAGE DU JOINT SPI SUR LE PALIER COTÉ VOLANT

Utiliser l'outil N° 14927100 pour monter ce joint (16 fig. 51).

**PALIER COTÉ DISTRIBUTION**

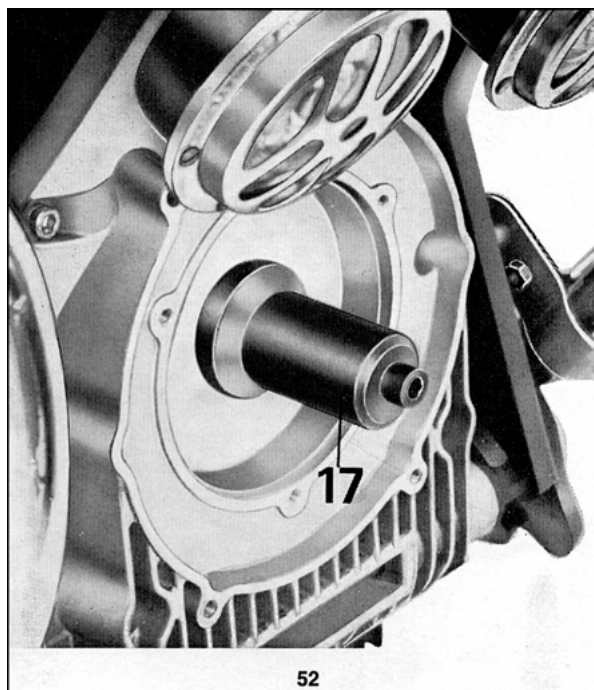
Vérifier que le palier n'est pas arrivé à la limite d'usure (consulter le tableau).

CARTER COTÉ DISTRIBUTION

Contrôler que le plan de joint est absolument propre et ne présente aucune rayure.

MONTAGE DU JOINT SPI SUR LE CARTER COTÉ DISTRIBUTION

Pour monter le joint spi sur le carter côté distribution, utiliser l'outil N° 14927200 (17 fig. 52).

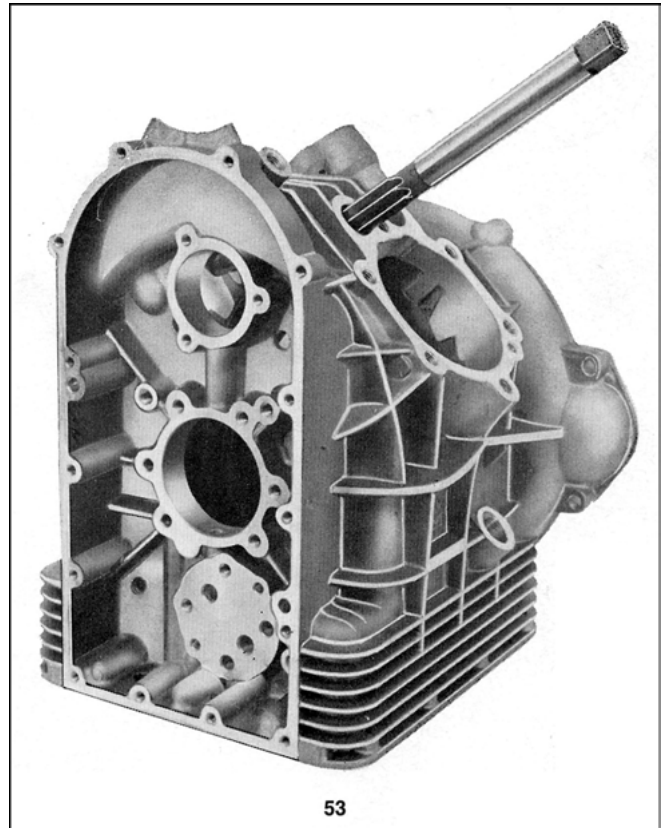


CARTER MOTEUR

Contrôler les poussoirs et leurs guides dans le bloc à l'aide des cotes du tableau (chapitre "Distribution").

S'il y a usure dépassant la tolérance, réaléser les guides (fig. 53) et mettre des poussoirs à la cote réparation (voir tableau au chapitre "Distribution").

Si les parties des poussoirs sur l'arbre à cames présentent des traces d'écaillage, changer les poussoirs.



RÉSUMÉ DES COTES DES ORGANES TOURNANTS

V7 SPORT - 750 S

Diamètre du cylindre	82,500 à 82,518 mm
Diamètre du piston à 35 mm au dessus du bas du piston.....	82,548 à 82,476 mm
Diamètre pour axe du piston	22,000 à 22,006 mm
Diamètre de l'axe de piston.....	22,000 à 22,004 mm
Diamètre du tourillon côté volant	53,970 à 53,951 mm
Diamètre du tourillon côté distribution.....	37,975 à 37,959 mm
Diamètre intérieur des paliers de vilebrequin :	
côté volant	54,000 à 54,019 mm
côté distribution	38,000 à 38,016 mm
Cote de minoration pour tous les coussinets	0,2 - 0,4 - 0,6 mm
Diamètre de la tête de bielle.....	47,130 à 47,142 mm
Épaisseur des coussinets de bielle.....	1,537 à 1,543 mm
Cote de minoration des demi-coussinets de bielle	0,254 - 0,508 - 0,762 mm
Diamètre intérieur de la bague du pied de bielle.....	22,025 à 22,045 mm

850 T

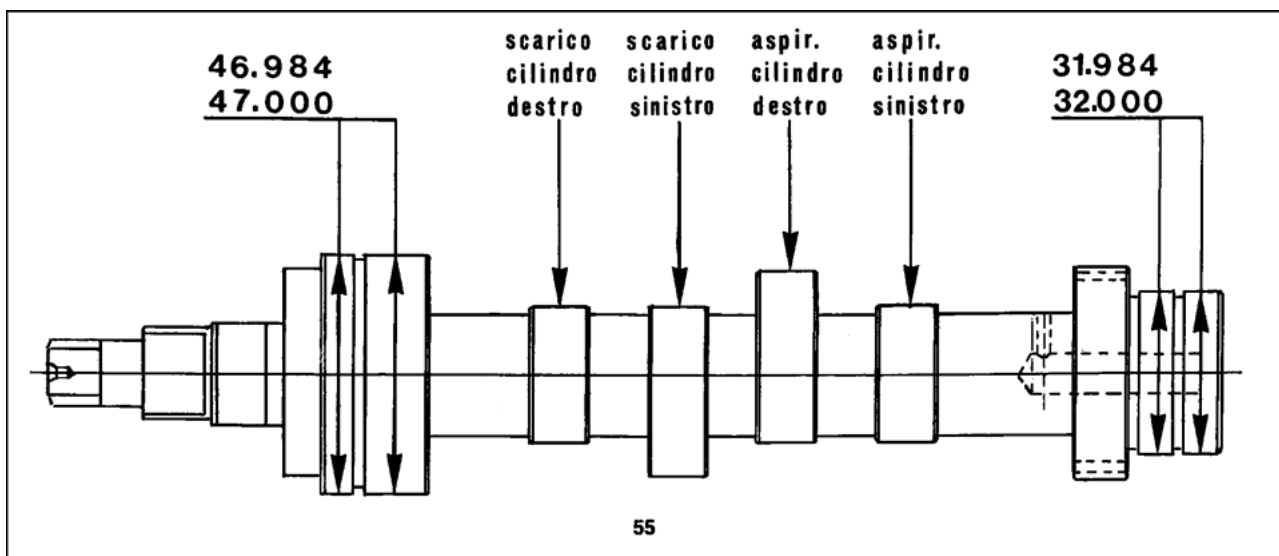
Diamètre du cylindre	83,000 à 83,018 mm
Diamètre du piston à 20 mm au dessus du bas du piston.....	82,968 à 82,476 mm
Diamètre pour axe du piston	22,000 à 22,006 mm
Diamètre de l'axe de piston.....	22,000 à 22,004 mm
Diamètre du tourillon côté volant	53,970 à 53,951 mm
Diamètre du tourillon côté distribution.....	37,975 à 37,959 mm
Diamètre intérieur des paliers de vilebrequin :	
côté volant	54,000 à 54,019 mm
côté distribution	38,000 à 38,016 mm
Cote de minoration pour tous les coussinets	0,2 - 0,4 - 0,6 mm
Diamètre de la tête de bielle.....	47,130 à 47,142 mm
Épaisseur des coussinets de bielle.....	1,537 à 1,543 mm
Cote de minoration des demi-coussinets de bielle	0,254 - 0,508 - 0,762 mm
Diamètre intérieur de la bague du pied de bielle.....	22,025 à 22,045 mm

DISTRIBUTION

V7 SPORT - 750 S	850 T
Jeu au culbuteur pour calage de la distribution : 0,5 mm.	Jeu au culbuteur pour calage de la distribution : 1,5 mm.
Admission A.O.A. 40° R.F.A. 70° Échappement A.O.E. 63° R.F.E. 29°	Admission A.O.A. 20° R.F.A. 52° Échappement A.O.E. 52° R.F.E. 20°
Réglage des culbuteurs moteur froid: admission 0,22 mm échappement 0,22 mm	Réglage des culbuteurs moteur froid: admission 0,22 mm échappement 0,22 mm

ARBRE A CAME (FIG. 55)

Arbre à came en acier. Monté dans le carter moteur. Il est entraîné par un pignon avec entraînement par chaîne.



DIAMÈTRE DES PORTÉES D'ARBRE À CAME SUR LE CARTER MOTEUR

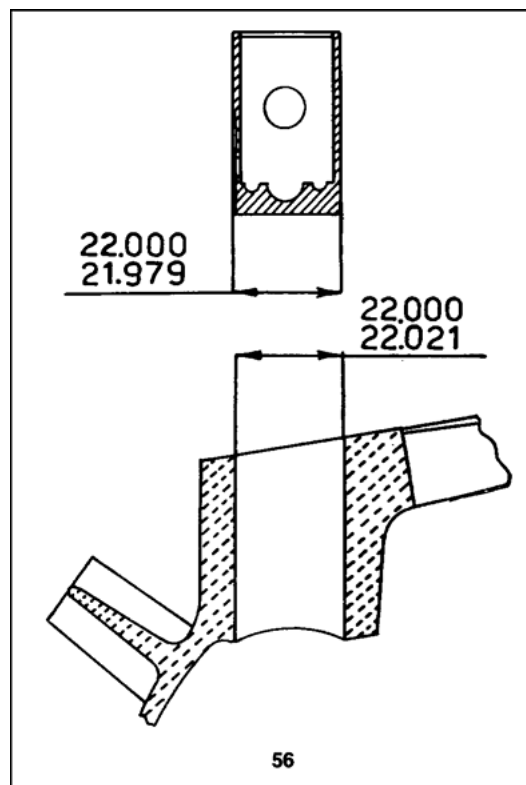
	Diamètre des portées (mm)	Diamètre intérieur carter moteur (mm)	Jeu de montage (mm)
Côté distribution	46,984 à 47,000	47,025 à 47,050	0,025 à 0,066
Côté volant	31,984 à 32,000	32,025 à 32,050	

POUSOIRS

Contrôler les poussoirs et leurs guides dans le bloc à l'aide des cotes du tableau ci-dessous.

S'il y a une usure dépassant la tolérance, réalésier les guides et mettre des poussoirs cote réparation.

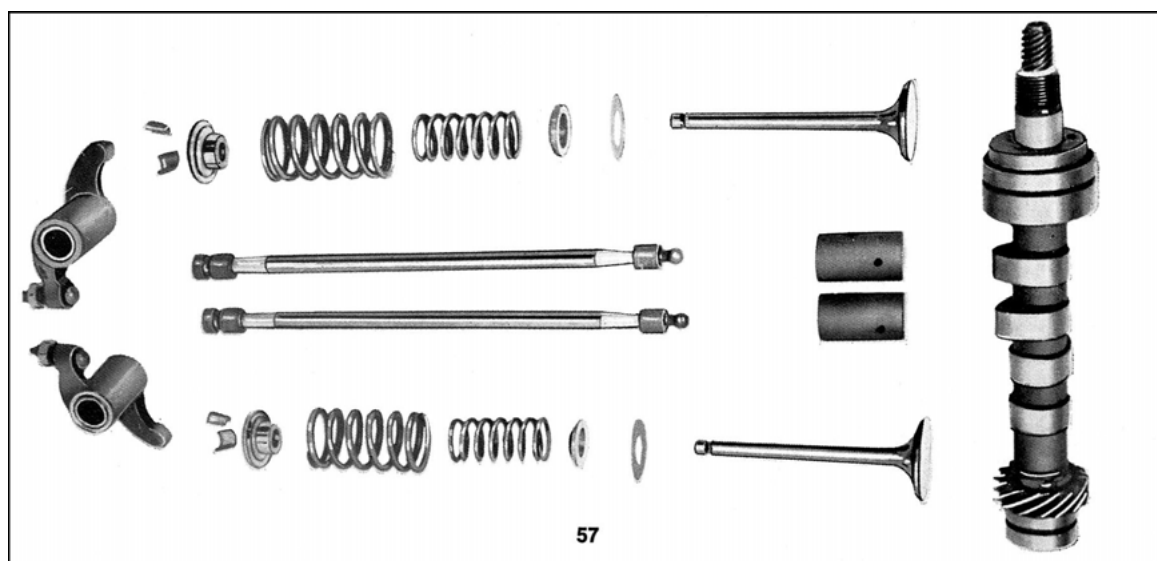
Si les parties des poussoirs frottant sur l'arbre à cames, présentent des traces d'écaillage, changer les poussoirs.



	Diamètre des guides (mm)	Diamètre des poussoirs (mm)	Jeu de montage (mm)
Cote d'origine	22,000 à 22,021	21,979 à 22,000	0 à 0,042
1 ^{re} cote réparation : 0,05 mm	22,050 à 22,071	22,029 à 22,050	
2 ^e cote réparation : 0,10 mm	22,100 à 22,121	22,079 à 22,100	

TIGES DE CULBUTEURS (FIG. 57)

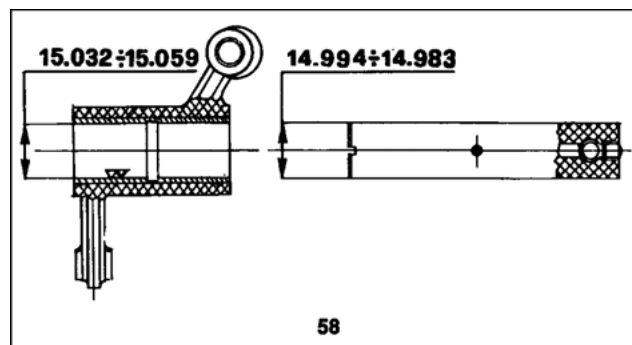
Les tiges de culbuteurs ne doivent pas présenter le moindre flambage ou la moindre usure, sinon il faut les remplacer.



CULBUTEURS (FIG. 58)

Lors du démontage, il est nécessaire de vérifier le jeu entre culbuteurs et axes.

Changer au besoin la bague bronze emmanchée dans le culbuteur.

**DIAMÈTRE DES CULBUTEURS ET DES AXES**

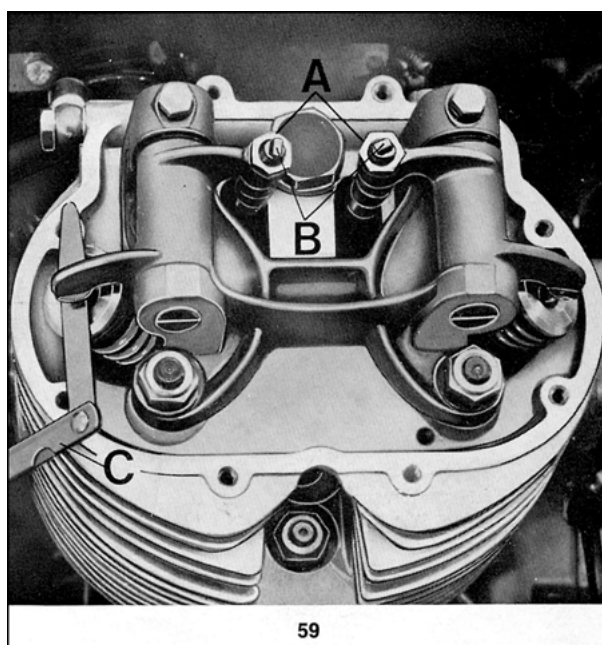
Alésage de la bague après emmanchement dans le culbuteur (mm)	Ø de l'axe (mm)	Jeu de montage (mm)
15,032 à 15,059	14,983 à 14,994	0,038 à 0,076

RÉGLAGE DES CULBUTEURS

Pour faire le réglage des culbuteurs, opérer comme suit :

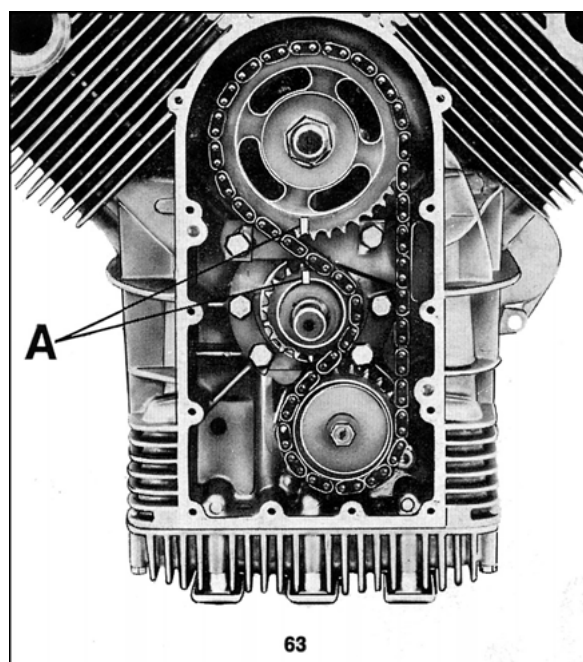
MOTEUR FROID

- Desserrer l'écrou «A» fig. 59;
- Agir sur la vis «B» fig. 59;
- Avec le jeu de cale, obtenir un jeu de 0,22 mm entre culbuteur et queue de soupape;
- Lorsque le jeu est obtenu, tenir la vis «B» et bloquer très fort l'écrou «A».

**MISE EN PLACE DE LA DISTRIBUTION AVEC COMMANDE PAR CHAÎNE**

La mise en place sur ce genre de distribution est facilitée par le fait qu'il est seulement besoin d'observer le montage du groupe de pignons avec la chaîne montée.

Faire attention que le trait tracé sur le pignon de vilebrequin soit en ligne avec le trait tracé sur le pignon monté sur l'arbre à cames («A» fig. 63).



RÉSUMÉ DES COTES DES ORGANES DE DISTRIBUTION

Diamètre des paliers de support de l'arbre à came :	
côté volant	32,025 à 32,050 mm
côté distribution	47,025 à 47,050 mm
Diamètre des tourillons d'arbre à came :	
côté volant	31,984 à 32,000 mm
côté distribution	46,984 à 47,000 mm
Diamètre des guides	22,021 à 22,000 mm
Diamètre des poussoirs.....	22,000 à 21,979 mm
Cote réparation des poussoirs	0,05 - 0,010 mm
Alésage de la bague après emmanchement dans le culbuteur	15,032 à 15,059 mm
Diamètre de l'axe culbuteur	14,983 à 14,994 mm
Diamètre extérieur des guides soupapes admission, échappement	14,000 à 14,018 mm
Diamètre extérieur des guides soupapes admission, échappement :	
origine	14,064 à 14,075 mm
réparation	14,107 à 14,118 mm
Diamètre intérieur des guides soupapes	8,000 à 8,022 mm
Diamètre des queues de soupapes :	
admission	7,972 à 7,987 mm
échappement	7,965 à 7,980 mm
Diamètre des têtes de soupape :	
admission	40,800 à 41,000 mm
échappement	35,800 à 36,000 mm

LUBRIFICATION DU MOTEUR

V7 SPORT - 750 S

DESCRIPTION

Le carter d'huile a une contenance de 3,5 L. Nous avons un système de lubrification sous pression par pompe à engrenage.

La pompe est fixée en bas et à gauche du bloc et est entraînée par la chaîne de distribution.

L'huile est pompée dans le carter. Elle est d'abord filtrée, puis envoyée sous pression pour lubrifier tous les organes en mouvement du moteur.

Sur le carter est monté un manostat relié électriquement à un témoin de pression d'huile pour avertir l'utilisateur si une baisse de pression survient dans le circuit d'huile.

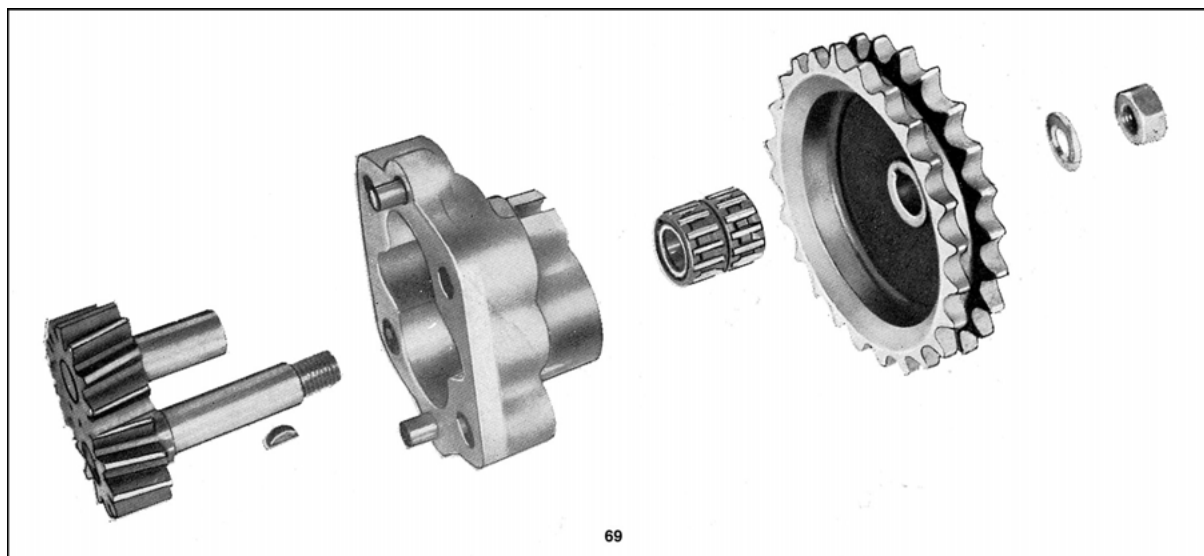
Une tuyauterie à clapet de décharge est montée dans le circuit de graissage pour éviter une pression trop forte.

Le système de lubrification comprend :

- une pompe à huile
- un filtre à huile
- une canalisation à clapet de décharge
- une canalisation de retour d'huile
- une canalisation pour graissage des rampes de culbuteurs
- deux canalisations de récupération de vapeur d'huile
- un reniflard
- une canalisation de mise à l'air de reniflard
- un manostat de pression d'huile

POMPE A HUILE AVEC ENTRAÎNEMENT PAR CHAÎNE DE DISTRIBUTION (FIG. 69)

L'arbre d'entraînement de la pompe est monté sur 2 roulements à aiguille du type «Durkopp Naf 10x22x20».

**VÉRIFICATION ET CONTRÔLE**

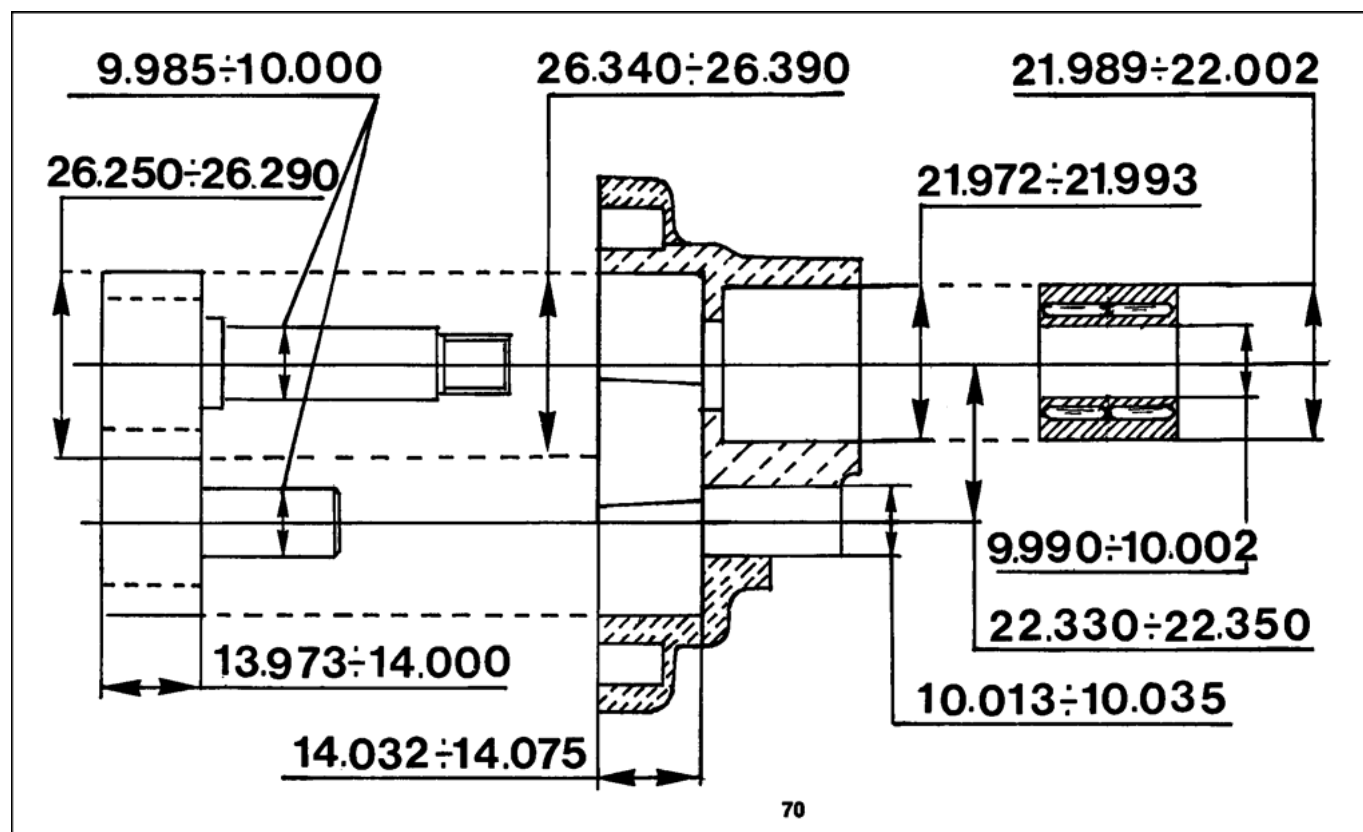
S'il y a insuffisance de pression imputable à la pompe, vérifier comme suit :

- l'épaisseur des pignons doit être de 13,973 à 14,000 mm
- la profondeur des logements dans lesquels tournent les 2 pignons doit être de 14,032 à 14,075 mm

Au cas où ces cotes seraient différentes, il faut changer les pièces.

Une autre cote importante est le diamètre extérieur des pignons qui doit être de 26,250 à 26,290 mm.

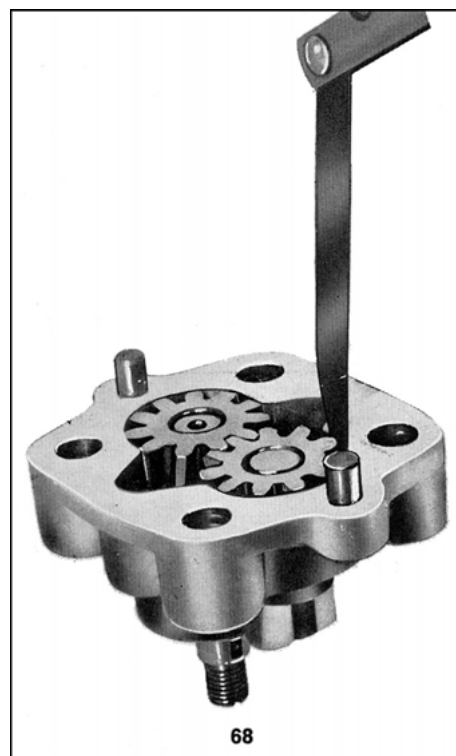
Les logements du corps de pompe dans lesquels ils tournent doivent avoir un diamètre de 26,340 à 26,390 mm.



JEUX

Le jeu entre arbre de commande et engrenage (9,985 à 10,000 mm) sur le corps de la pompe (10,013 à 10,035 mm) doit être de 0,013 à 0,050 mm.

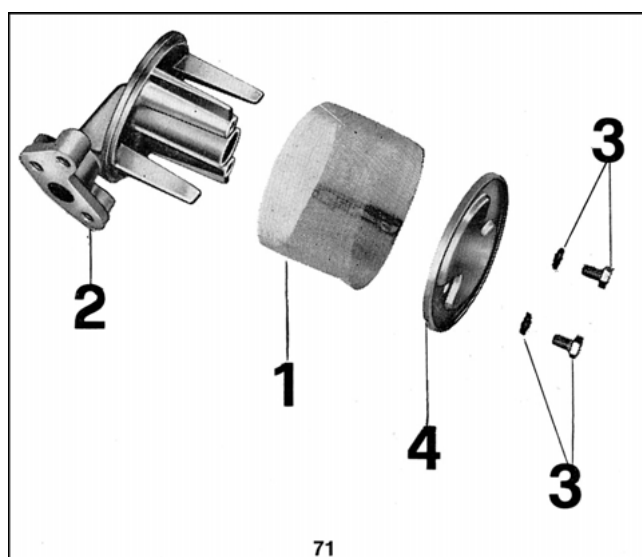
Le jeu entre les dents des pignons et le corps de la pompe doit être de 0,050 à 0,140 mm (fig. 68).

**FILTRE A HUILE (FIG. 71)**

Lors du démontage moteur, il faut démonter le filtre et le nettoyer dans l'essence et le souffler à l'air comprimé.

Le filtre comprend:

1. un tamis;
2. corps de filtre;
3. rondelles et boulons de fixation de plaque;
4. une plaque inférieure.

**CANALISATION D'HUILE**

Nettoyer les canalisations d'huile à l'essence et après les sécher à l'air comprimé.

CLAPET DE DÉCHARGE

Il est monté sur la canalisation d'huile et permet de maintenir une pression d'huile de 3,8 à 4,2 kg/cm².

Nous recommandons vivement de faire un montage permettant de vérifier avec un manomètre que le clapet de décharge est bien taré entre 3,8 et 4,2 kg/cm².

RENIFLARD («A» FIG. 72)

C'est un boîtier comprenant une petite membrane, avec un ressort initialement taré en fabrication.

Sur ce reniflard viennent se raccorder les canalisations suivantes :

- une canalisation de mise à l'air;
- une canalisation de retour d'huile;
- une canalisation de récupération des vapeurs d'huile de la boîte;
- deux canalisations de récupération de vapeur d'huile des culasses.

Le reniflard sert à récupérer les vapeurs d'huile et à réguler la pression du carter.

Il entre en action quand la membrane de régularisation s'ouvre pour renvoyer la pression créée dans le bas moteur, ainsi que dans les rampes de culbuteurs.

Dans le cas où la machine est restée trop longtemps sans rouler, il peut arriver qu'un dépôt vienne gommer la membrane et que celle-ci reste collée, causant un mauvais fonctionnement du reniflard et une consommation d'huile excessive.

Avant la remise en route de la machine, il faut vérifier que tout soit régulier et opérer comme suit :

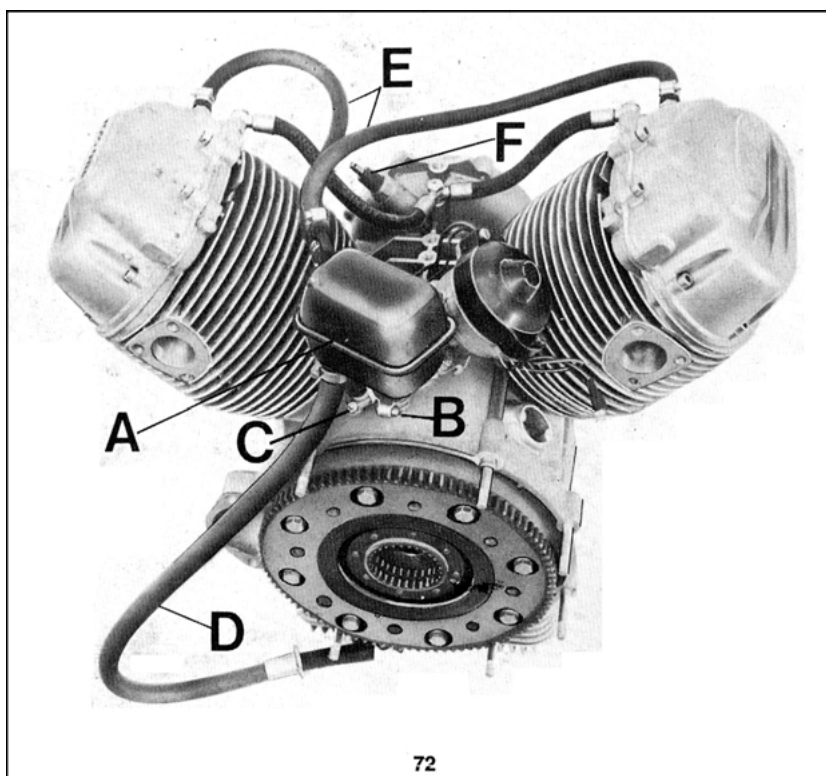
- Déposer le réservoir;
- Dévisser la vis de fixation support
- Défaire le collier qui maintient la canalisation d'amenée d'huile.
- Enlever le reniflard.
- Contrôler que la soupape interne du reniflard soit libérée.
- À l'aide d'une tige introduite dans le tuyau central du reniflard, vérifier si la soupape est bloquée. En cas de blocage, la débloquer, la nettoyer avec un mélange huile et essence, puis la souffler à l'air comprimé.

MANOCONTACT DE PRESSION D'HUILE («F» FIG. 72)

Il est situé sur la partie supérieure du moteur côté gauche et est relié électriquement à un voyant sur le tableau de bord.

Le témoin s'éteint quand la pression dépasse une pression comprise entre 0,8 et 1 kg/cm².

Si le témoin s'allume quand le moteur est en régime, il est impératif d'arrêter immédiatement le moteur et d'y remédier.

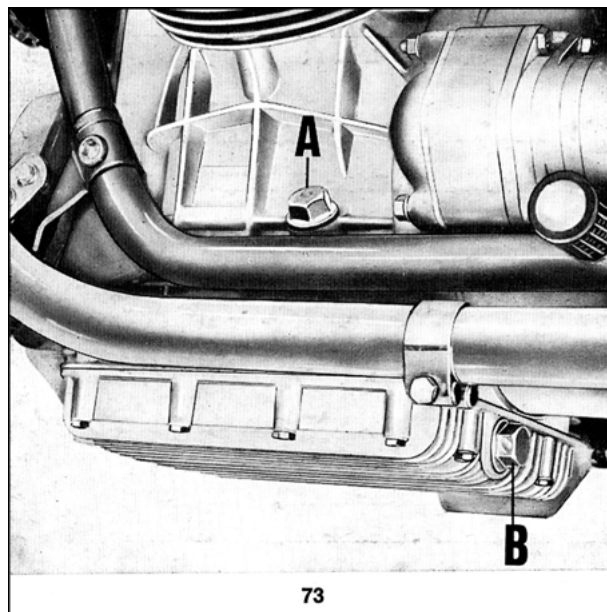


CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE

Tous les 300 à 500 km vérifier le niveau de l'huile dans le carter moteur à l'aide de la jauge soudée au bouchon de remplissage «A».

Le niveau idéal se trouve presque à l'encoche du niveau maximum.

Pour ce contrôle, le bouchon avec jauge doit être vissé d'un tour.



VIDANGE DE L'HUILE (FIG. 73)

Après les premiers 300 à 500 km et ensuite tous les 3000 km environ vidanger l'huile du carter moteur.

Cette vidange doit être effectuée à moteur chaud. Se rappeler de bien laisser écouler le carter avant d'introduire de l'huile fraîche.

- «A» Bouchon de remplissage (la tige soudée au bouchon est pourvue de 2 encoches indiquant le niveau minimum et maximum).
- «B» Bouchon magnétique de vidange de l'huile.

Remplissage : 3,5 litres d'huile «AGIP Sint 2000 SAE 10W50».

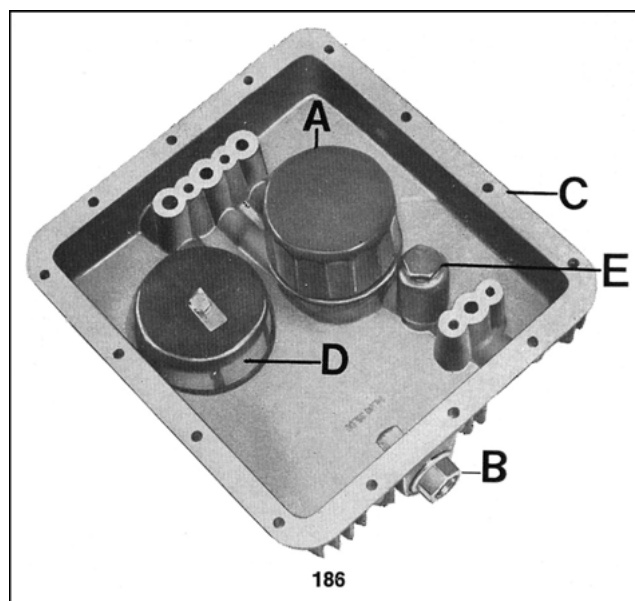
PARTICULARITÉS DE CERTAINES 850 T

LUBRIFICATION PAR FILTRE À CARTOUCHE

Ce système de lubrification est monté sur une certaine quantité de véhicules. L'huile passe par une crépine ainsi que par un filtre à cartouche cela permettant une filtration presque intégrale avant le passage par la pompe et les canalisations de lubrification.

CARTER D'HUILE (FIG. 186)

- «A» Filtre à cartouche, démontable.
- «B» Bouchon magnétique de vidange d'huile.
- «C» Carter
- «D» Filtre à tamis.
- «E» Clapet de décharge.



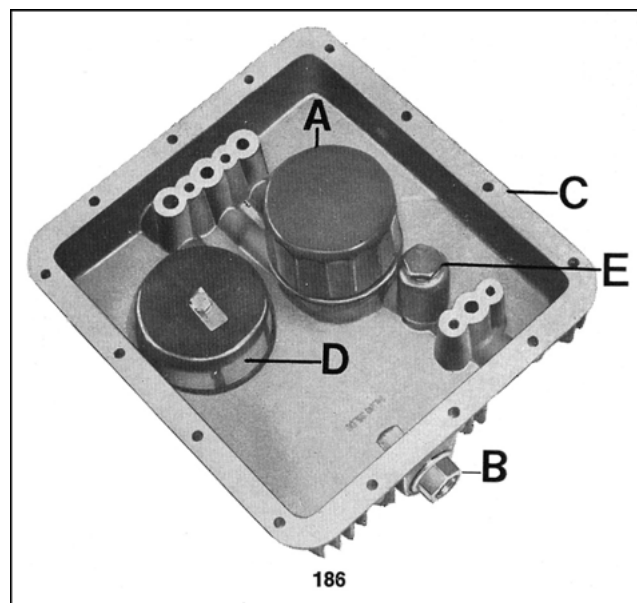
FILTRE À CARTOUCHE, DÉMONTABLE (FIG. 186)

Pour déposer le filtre à cartouche «A» procéder comme suit :

- dévisser le bouchon «B» et laisser bien écouler l'huile
- déposer le corps «C» avec filtre à cartouche «A», crépine «D» et clapet «E»
- déposer la cartouche «A» et la remplacer

On recommande de nettoyer et sécher à l'air comprimé aussi la crépine «D» et de remplacer le joint entre carter d'huile et carter moteur.

Ravitaillement : 3,5 litres d'huile Agip Sint 2000 SAE 10W50 après mise en place du bouchon «B».

**CRÉPINE (VOIR «D» FIG. 186)**

À l'occasion de tout remplacement du filtre «A», la déposer, la nettoyer à l'essence et la sécher à l'air comprimé.

CLAPET DE DÉCHARGE (VOIR «E» FIG. 186)

Il est monté sur le carter d'huile et permet de maintenir une pression d'huile de 3,8 à 4,2 kg/cm².

CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE

Tous les 500 km vérifier le niveau de l'huile dans le carter moteur à l'aide de la jauge «A» (fig. 73). Le niveau idéal se trouve presque à l'encoche du niveau maximum. Pour ce contrôle la jauge doit être vissée d'un tour.

MONTAGE DU MOTEUR

Avant le remontage, il faut nettoyer toutes les pièces à l'essence pure et les sécher à l'air comprimé.

Pour le remontage opérer de la manière suivante :

- monter le flasque avant de palier de vilebrequin
- monter le vilebrequin
- monter le flasque arrière. Se servir de l'outil N° 12912000 (24 fig. 50 page 39) pour ne pas détériorer le joint
- monter l'arbre à came
- monter le flasque d'arbre à came
- monter les bielles (trou de graissage côté droit)
- monter la pompe à huile
- monter le filtre à huile
- monter la canalisation à clapet («A» fig. 18 page 23)
- monter le bas carter moteur
- monter les pistons à l'aide des outils décrits page 17
- monter les poussoirs
- monter le joint d'embase (attention au sens pour le trou de retour d'huile)
- monter les deux joints toriques sur les 2 goujons courts
- monter le cylindre
- monter le joint de culasse (attention au sens pour le trou de retour d'huile)
- monter la culasse
- monter quatre joints toriques sur les 4 goujons longs
- monter le support culbuteurs
- mettre les 6 rondelles et les 6 écrous de culasse, les serrer au couple de 4 à 4,5 kgm
- mettre les tiges de culbuteur
- mettre les basculeurs avec leurs ressorts et leurs rondelles (ressort entre rondelle et basculeur)
- monter le volant moteur (flèche en correspondance avec le maneton), bloquer les vis au couple 4,2 kgm en immobilisant le volant à l'aide de l'outil N° 12911801 (21 fig. 15 page 22)
- enfiler la distribution. Pour cela, mettre les pignons d'arbre à came et de pompe à huile dans la chaîne. Mettre le repère de l'arbre à came en dessus d'une demie dent par rapport au pignon d'entraînement du vilebrequin et enfiler
- mettre les trois pignons sur le moteur
- mettre les rondelles et écrous de fixation des trois pignons
- régler le jeu des culbuteurs
- monter le carter de distribution
- monter le rotor d'alternateur
- monter le stator
- monter le distributeur d'allumage et régler l'allumage
- monter le manocontact de pression d'huile
- monter les joints de cache-culbuteurs et les cache-culbuteurs
- mettre 3,5 litres d'huile «Agip Sint 2000 SAE 10W50» dans le moteur.

ALIMENTATION DU MOTEUR

RÉSERVOIR A ESSENCE

V7 SPORT - 750S : capacité 19 litres - réserve 2 litres.

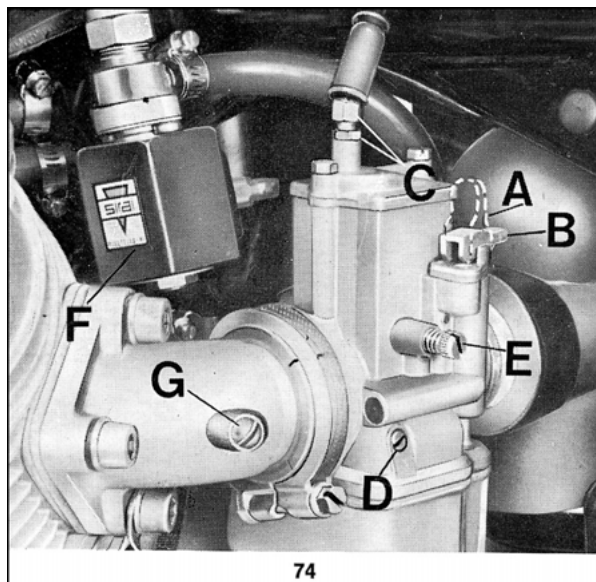
850 T : capacité 25 litres - réserve 4 litres.

Il est monté sur la cadre, maintenu à l'arrière par une sangle élastique, et à l'avant par 2 crochets munis de tampon caoutchouc.

ÉLECTROVANNE - V7 SPORT ET 750 S («F» FIG. 74)

À action directe pour l'alimentation des carburateurs. Celle-ci est montée sous le réservoir d'essence du côté gauche, et sert à alimenter les carburateurs.

Elle entre en action lorsque la clé du commutateur général est en position de démarrage.



74

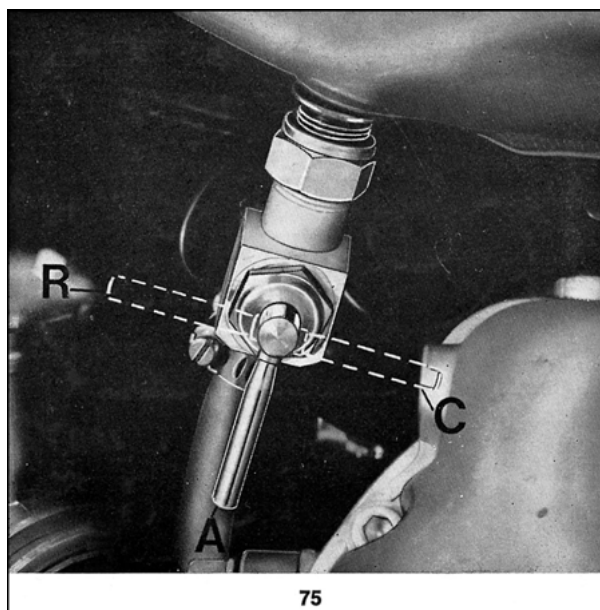
ROBINET D'ESSENCE (FIG. 75)

Sur les V7 Sport et 750 S, il sert uniquement pour la réserve ou en cas de dépannage, lorsque l'électrovanne est détériorée.

«A» Ouvert (position verticale).

«R» Réserve (position horizontale vers l'avant).

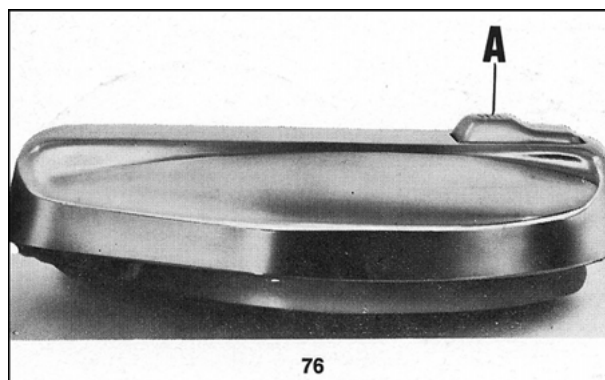
«C» Fermé (position horizontale vers l'arrière).



75

BOUCHON A ESSENCE (FIG. 76)

Pour l'ouvrir, appuyer sur le bouton supérieur.



76

CARBURATEUR

Carburateur droit : Dell'Orto VHB 30 CD

Carburateur gauche : Dell'Orto VHB 30 CS

Poignée de commande des gaz à droite sur le guidon.

Manette du dispositif de starter pour démarrage du moteur froid à gauche sur le carburateur gauche, et à droite sur le carburateur droit.

DONNÉES DE RÉGLAGE

Venturi	Ø 30 mm
Boisseau	40
Puits.....	265
Gicleur principal	142
Gicleur de ralenti	50
Gicleur de démarrage	80
Aiguille	V9 (2 ^e cran)
Flotteur.....	10 gr
Vis de richesse :	
carburateur gauche.....	déviscée de 2 tours à 2 tours 1/2
carburateur droit.....	déviscée de 2 tours 1/4 à 2 tours 3/4

RÉGLAGE DE LA CARBURATION (FIG. 74)

Le réglage de la carburation doit être fait moteur chaud.

Après avoir contrôlé et réglé le jeu aux culbuteurs, on procède de la façon suivante :

1. Contrôler la synchronisation des boisseaux de gaz. Cette opération est faite manchon de raccordement des carburateurs déposé. En faisant tourner la poignée de commande des gaz et en tenant les doigts en contact avec les boisseaux de gaz, on doit déterminer si les boisseaux montent en même hauteur. Les éventuelles différences d'ouverture peuvent être corrigées en agissant sur le tendeur de gaz «C» d'un des carburateurs jusqu'au moment où l'on constate la parfaite synchronisation des boisseaux.
2. Régler la richesse en agissant sur la vis «D». En la dévissant on augmente l'arrivée d'essence, en la vissant on la diminue. Pour le réglage, visser complètement la vis et ensuite la dévisser de 2 tours à 2 tours 1/2 pour le carburateur de gauche, et de 2 tours 1/4 à 2 tours 3/4, sur le carburateur de droite.

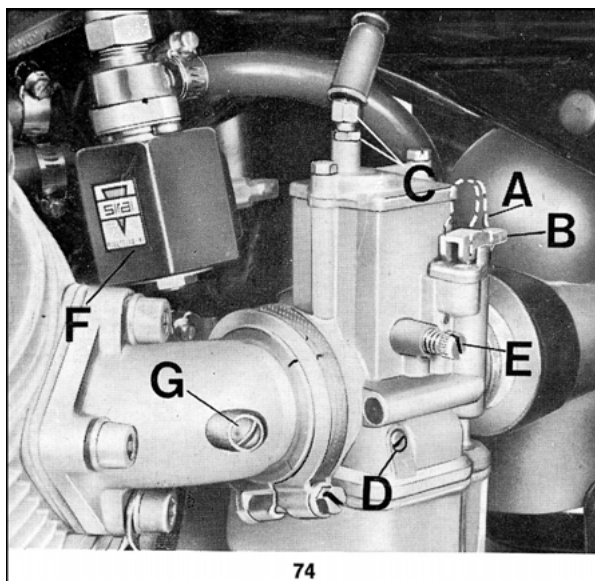
Moteur tournant à environ 1000/1200 trs/mm, ôter la bougie d'un des 2 cylindres et agir sur la vis «C» du carburateur du cylindre opposé, en la vissant ou la dévissant jusqu'à ce qu'on atteigne le point de meilleur rendement, c'est-à-dire une légère augmentation du nombre des tours.

Répéter la même opération sur le carburateur du cylindre opposé. On obtiendra ainsi un bon réglage du ralenti, en évitant les ratés.

RALENTI: Compte tenu des caractéristiques de ce moteur, il faut se rappeler que, pour le réglage du ralenti, il est conseillé de ne pas descendre au dessous de 1000/1100 tours.

Pour obtenir un bon réglage du ralenti, procéder de la façon suivante :

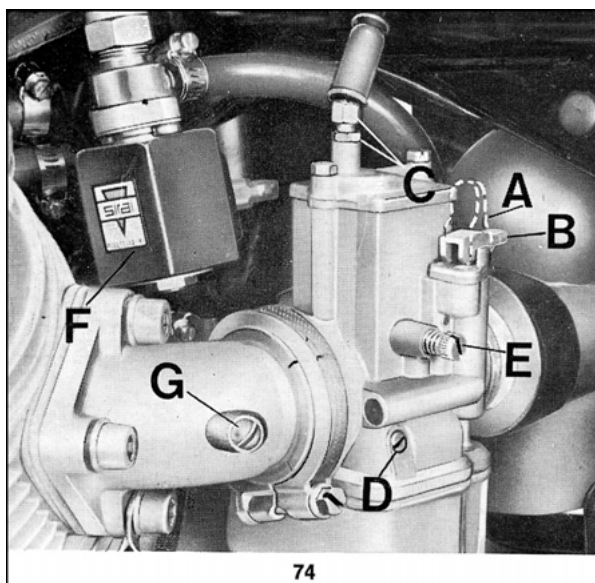
3. Détacher le câble de la bougie du cylindre droit, s'assurer que le moteur s'arrête après 4 ou 5 tours. S'il s'arrête avant ou après, agir sur la vis de réglage «E» jusqu'à ce que le moteur s'arrête après le nombre de tours indiqué. Rebrancher l'antiparasite et répéter la même opération sur le cylindre gauche.
4. Remonter le manchon de raccordement sur les tuyaux des carburateurs.



74

RÉGLAGE DE LA CARBURATION AU DÉPRESSIOMÈTRE (FIG. 74)

1. **Préréglage de la vis de richesse.** Agir sur la vis «D» : en la dévissant on augmente l'essence et en la vissant on diminue celle-ci. Pour régler les vis de richesse, visser à fond et les desserrer de 1,5 à 2 tours pour le carburateur gauche et de 2 à 2,5 tours pour le droit.
2. Dévisser les 2 vis sur les pipes «G» et monter les deux raccords vissants du dépressiomètre.
3. **Réglage des vis de ralenti (moteur chaud).** Démarrer le moteur gaz à 0. Vérifier que les tendeurs de gaine «C» aient une garde de 1 à 1,5 tours. Mettre le ralenti entre 800 et 900 tours mn en agissant sur la vis «E» de butée de boisseau.
4. **Réglage de la vis de richesse.** Rectifier la position de la vis de richesse «D» de façon à avoir le ralenti le plus rapide possible et régler la vis de butée de boisseau de façon à équilibrer les deux colonnes du dépressiomètre.
5. **Synchronisation des carburateurs.** Il faut que les tendeurs de gaine «C» aient environ 1 à 1,5 tours de garde. Démarrer le moteur et accélérer progressivement. Il faut que les deux colonnes du dépressiomètre montent en même temps. Sinon agir sur les vis de réglage «C».
6. Enlever les deux raccords des pipes et revisser les deux vis «G» avec leurs rondelles.

**COMMANDE «STARTER» (VOIR FIG. 74)**

Levier de commande «starter» pour démarrage à moteur froid :

- à gauche sur le carburateur gauche
- à droite sur le carburateur droit

«A» Démarrage.

«B» En marche.

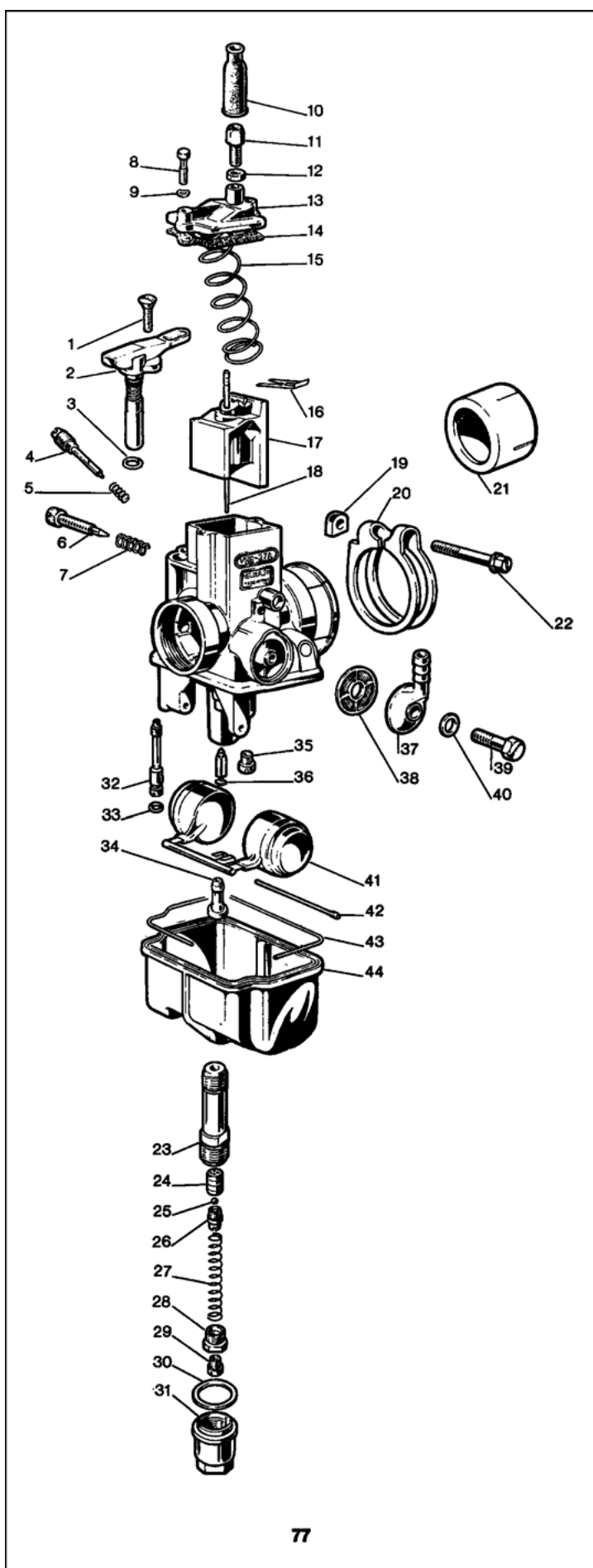
DÉMONTAGE DU CARBURATEUR (VOIR FIG. 77)

Pour démonter le carburateur, procéder de la manière suivante :

- dévisser la vis de commande starter (1)
- ôter le starter (2) du carburateur et le joint (3) du starter (2)
- dévisser la vis de richesse (4) et ôter le ressort (5)
- dévisser la vis de butée de boisseau (6) et ôter le ressort (7)
- dévisser la vis de couvercle de boisseau (8) et ôter la rondelle (9)
- ôter le couvercle de -boisseau (13) et le boisseau (17)
- désaccoupler le câble du boisseau (17) et ôter le ressort (15) et l'aiguille (18) après avoir déposé le clips (16)
- déposer le collier (20) du carburateur
- ôter la bague d'isolation thermique (21)
- dévisser l'écrou de fixation de cuve (31) et retirer la cuve avec le joint (44 et 43). Démontez la pompe de reprise composée du corps de pompe (23), du clapet (24) d'une bille (25) située dans le siège du clapet (26) du ressort (27) et de l'écrou porte gicleur (28) et du gicleur de marche (29)
- déposer le diffuseur (34)
- dévisser le gicleur de starter (32) et ôter le joint torique (33)
- retirer le pointeau (36) après avoir déposé l'axe de flotteur (42) et le flotteur (41)
- dévisser la vis (39) du filtre d'arrivée d'essence (38).

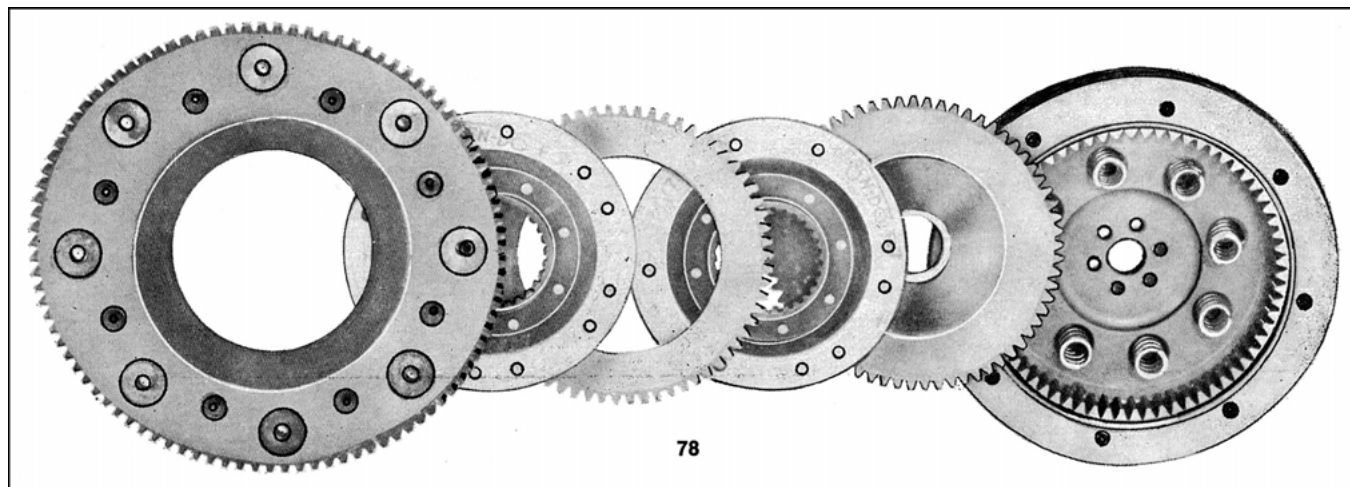
Une fois le carburateur démonté, nettoyer toutes les pièces à l'essence pure et les passer à la soufflette.

Ne pas oublier de souffler tous les conduits du corps de carburateur ainsi que tous les gicleurs.



EMBRAYAGE

Embrayage à sec à 2 disques garnis (voir fig. 78).

**DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE**

Il faut désaccoupler la boîte du moteur.

Poser l'outil N° 12911801 pour immobiliser le volant d'embrayage. Dévisser les 8 boulons de fixation de la couronne de démarreur.

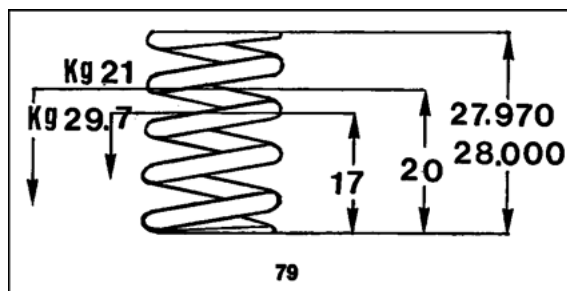
Déposer :

- la couronne de démarreur
- le disque garni
- le disque intermédiaire
- le disque garni
- la butée d'embrayage
- le disque de poussée
- les 8 ressorts.

CONTRÔLE DES RESSORTS D'EMBRAYAGE (VOIR FIG. 79)

Contrôler le ressort visuellement et en élasticité sous charge.

- Sous une charge de 21 à 21,5 kg le ressort doit faire 20 mm.
- Sous une charge de 28,7 à 29,7 kg le ressort doit faire 17 mm.

**CONTRÔLE DU DISQUE DE POUSSÉE**

Vérifier si le disque ne présente pas de crique ou d'usure anormale au niveau du trou où porte la butée d'embrayage.

Vérifier la planéité de la portée de ce disque sur le disque garni. Contrôler aussi l'état de la denture extérieure de ce disque.

CONTRÔLE DES DISQUES GARNIS

L'épaisseur d'origine est de 8 mm. A 7,5 mm échanger les disques. Vérifier l'état des cannelures du moyeu des disques garnis.

CONTRÔLE DU DISQUE INTERMÉDIAIRE

Contrôler l'état de surface des portées de ce disque et sa planéité. Contrôler aussi l'état des dents.

CONTRÔLE DE LA COURONNE DE DÉMARREUR

Contrôler l'état de surface de la portée de la couronne avec le disque garni. Contrôler l'état des dents de la couronne.

MONTAGE DE L'EMBRAYAGE SUR LE VOLANT D'EMBRAYAGE

Sur le volant moteur il existe une flèche servant à repérer le P.M.H. Cette flèche sert aussi de repère pour le montage du disque de poussée.

Mettre les 8 ressorts sur le volant.

Monter le disque de poussée en mettant le point de repère de ce disque en face de la flèche du volant.

Monter sur le vilebrequin l'outil N° 12906500 (**28** fig. 10) pour centrer les disques garnis et compresser les 8 ressorts.

Monter un disque garni l'épaulement du moyeu vers l'arrière, le disque intermédiaire et le 2ème disque garni l'épaulement du moyeu aussi vers l'arrière.

Monter la couronne et les 8 boulons avec leurs rondelles.

Mettre l'outil N° 12911801 (**21** fig. 10) de maintien de l'embrayage et serrer les boulons à 3 kgm.

Poser la butée.

CONTRÔLE DE LA TRANSMISSION

Vérifier si le câble n'a pas de brins de cassés.

CONTRÔLE DE LA VIS AXE DE FIXATION DE LEVIER

Contrôler si cette vis n'est pas ovalisée.

CONTRÔLE DU RESSORT DE RAPPEL DU LEVIER

Vérifier s'il n'est pas déformé ou cassé.

CONTRÔLE DE LA VIS DE RÉGLAGE

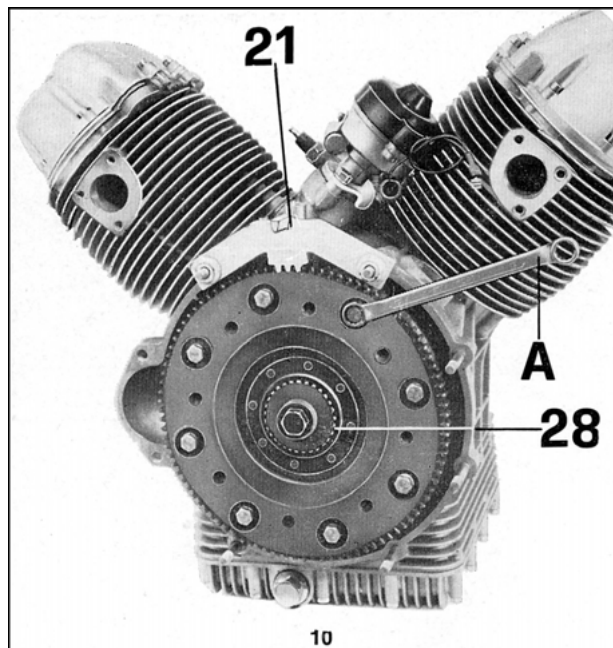
Vérifier son extrémité.

CONTRÔLE DE LA BUTÉE À AIGUILLE

Vérifier que toutes les aiguilles tournent et qu'elles ne se déboîtent pas.

CONTRÔLE DES TIGES INTERMÉDIAIRES

Vérifier leurs extrémités et leur rectitude.

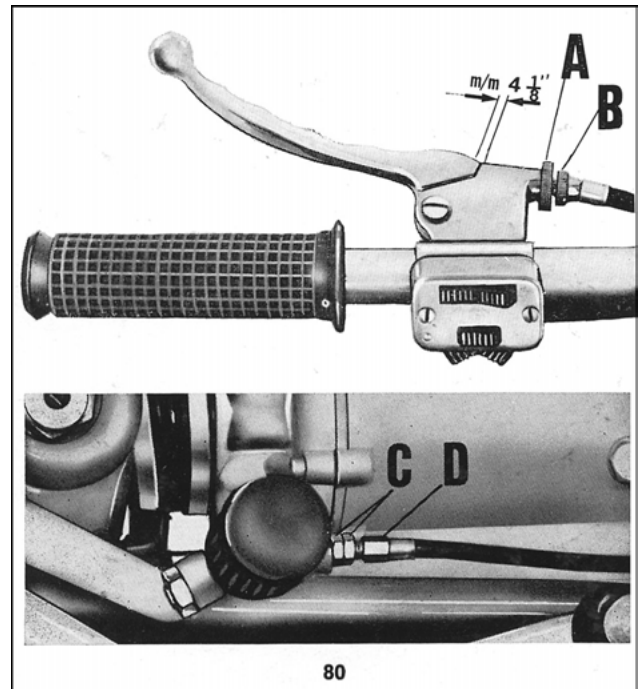


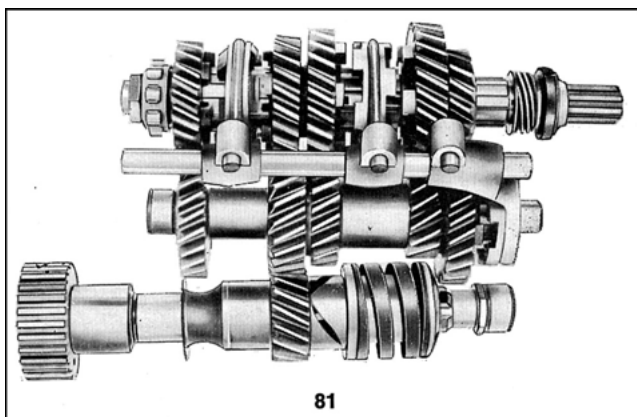
RÉGLAGE DE LA GARDE D'EMBRAYAGE (VOIR FIG. 80)

Il existe 2 réglages, 1 à la poignée et 1 au carter droit.

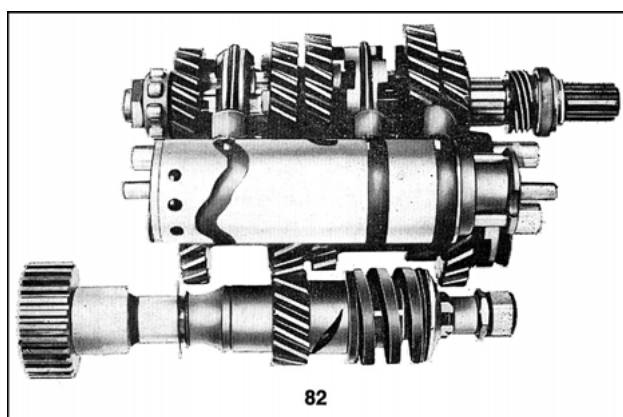
Il doit y avoir 4 mm de garde entre la cocotte et le levier.

Agir d'abord avec le réglage «**AB**», puis à fond de réglage de celui-ci, le ramener à zéro et rattraper avec «**CD**».



BOÎTE DE VITESSE (FIG. 81 ET 82)

81



82

C'est une boîte 5 vitesses dont les engrenages sont toujours en prise.

Rapport moteur - B.V.....1 : 1,235 (17-21)

B.V.

1^{re}.....1: 2,000 (14/28)

2^e.....1 : 1,388 (18/25)

3^e.....1 : 1,047 (21/22)

4^e.....1 : 0,869 (23/20)

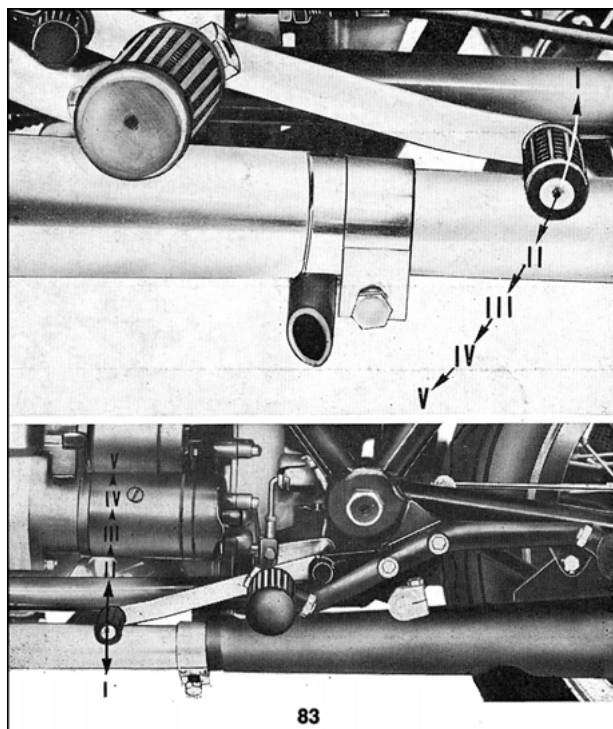
5^e.....1 : 0,750 (24/18)

SÉLECTEUR (FIG. 83)

Le sélecteur est commandé par une pédale située côté droit. La première est en haut et les autres vitesses en bas.

A partir du N° de cadre «VK 14000», la pédale peut être placée à droite ou à gauche.

850 T : pédale à gauche.

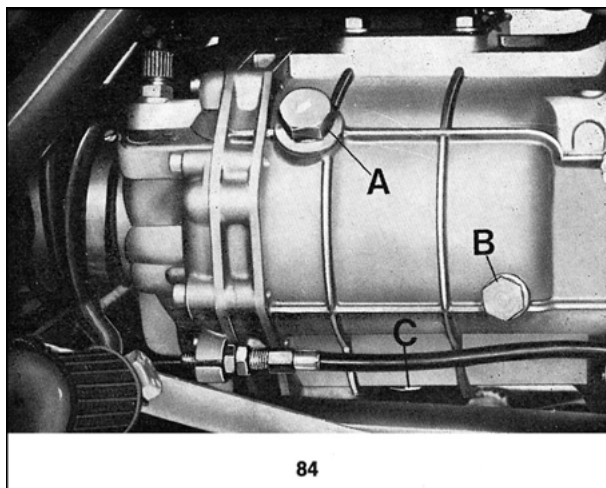


83

DÉMONTAGE DE LA BOÎTE

En premier lieu ,il faut vidanger la boîte.

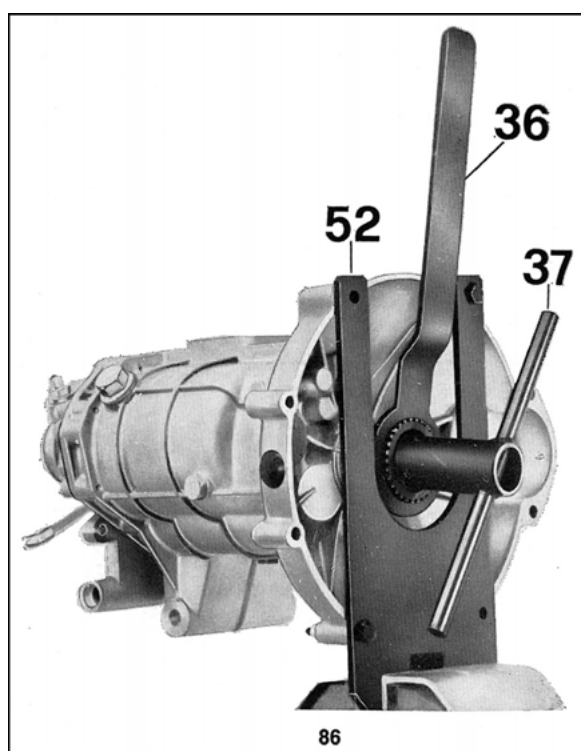
Pour cela dévisser le bouchon «A» de remplissage et «C» de vidange. «B» étant celui de niveau (fig. 84).

**DÉMONTAGE**

Monter le support boîte N° 14929600 (52 fig. 86) sur celle-ci

Déposer le levier de sélecteur

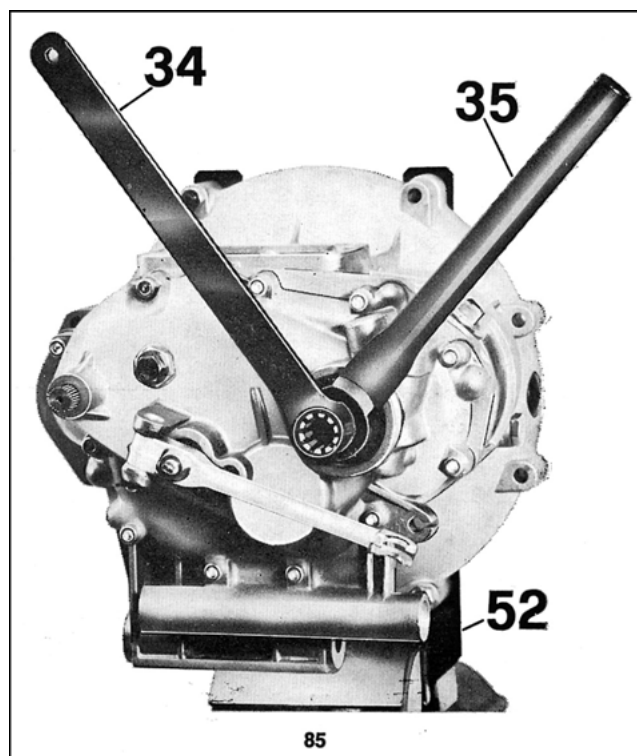
Déposer le renvoi de compteur (attention: il reste une rondelle dans le couvercle)



Dévisser l'écrou de sortie de boîte à l'aide des clés 12907100 (**34** fig. 85) et 14905400 (**35** fig. 85)

Déposer la bague du renvoi de compteur en faisant attention de ne pas égarer la bille de maintien en rotation

Déposer le levier de commande d'embrayage et son ressort, puis la butée à aiguille complète



DÉPOSE DU CARTER ARRIÈRE DE BOÎTE

La boîte doit être au point mort.

Dévisser les vis de fixation du carter et déposer celui-ci. Attention à la rondelle de renvoi de compteur à récupérer.

DÉMONTAGE DES ARBRES DE LA BOÎTE

Opérer de la façon suivante :

- déposer l'axe du barillet
- déposer la fourchette et le baladeur de 5°
- ôter de l'arbre secondaire le pignon de 5°
- ôter de l'arbre primaire le pignon de 5° avec sa cage à aiguille et la rondelle cannelée. Pour cela, avec une pointe, repousser le bonhomme de verrouillage de la rondelle et tourner celle-ci d'une cannelure. Avant de déposer les pièces, entourer l'arbre avec un chiffon pour ne pas perdre le bonhomme et le ressort.

DÉPOSE DU BARILLET DE SÉLECTION

Déposer le bonhomme de verrouillage du barillet situé sous le reniflard de boîte.

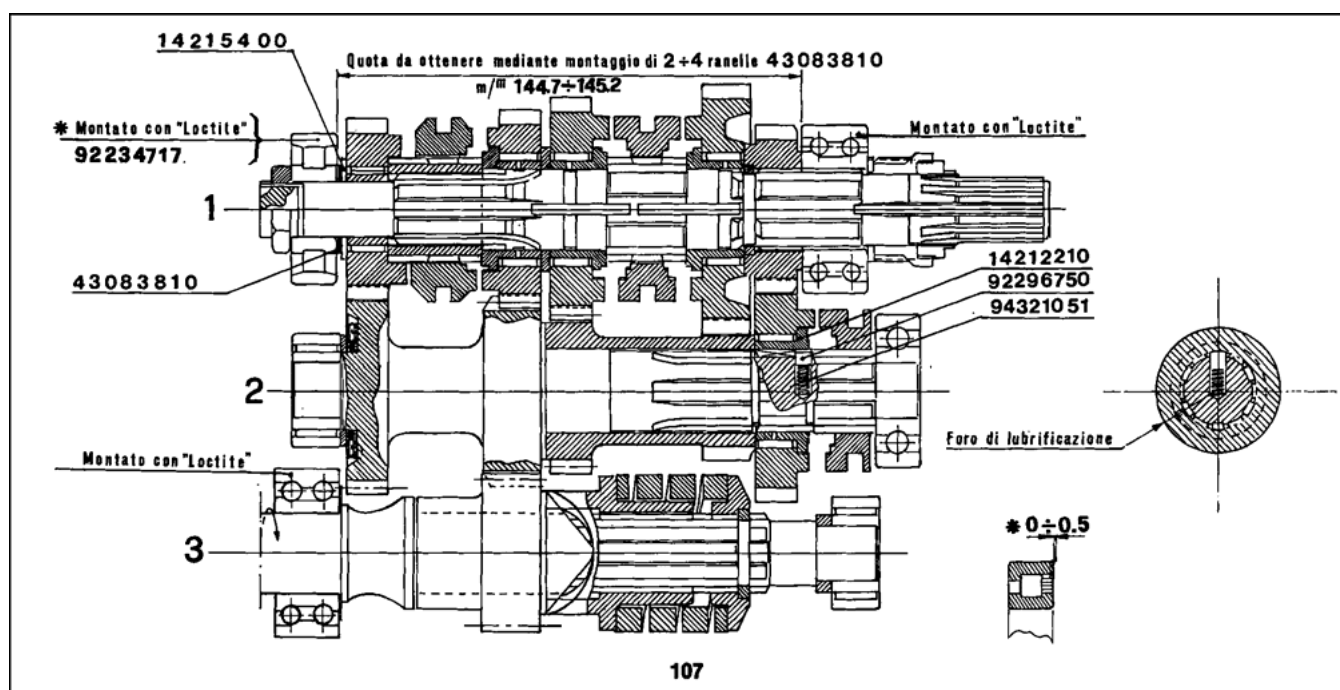
Déposer le contacteur de point mort.

Déposer le tambour. Repérer les rondelles de calage de celui-ci.

DÉPOSE DE L'ARBRE SECONDAIRE ET DÉMONTAGE (VOIR «1» FIG. 107)

Pour cela, déposer :

- le joint torique de l'arbre côté carter
- le pignon de 1^{re}
- la cage à aiguille et la douille
- le baladeur de 1^{re}-2^e
- de l'autre côté dévisser l'écrou
- déposer le roulement
- les 2 ou 4 rondelles de calage
- le pignon de 4^e
- le baladeur de 3^e-4^e
- le moyeu cannelé du baladeur
- le pignon de 3^e avec sa douille et sa bague
- la rondelle
- le pignon de 2^e
- la douille du pignon de 2^e
- la bague du pignon de 2^e



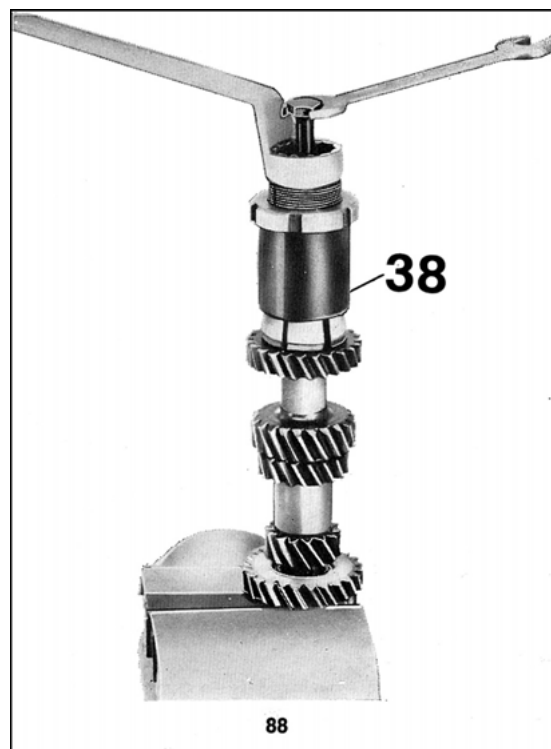
DÉMONTAGE DE L'ARBRE PRIMAIRE

Sortir l'arbre du carter.

Seul le pignon de 5° n'est pas solidaire de l'arbre.

Faire attention à la disposition des rondelles de calage.

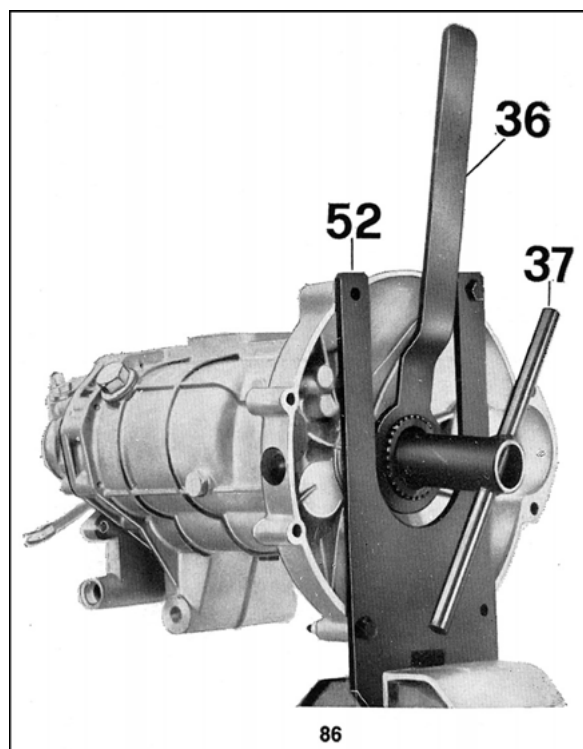
Pour déposer la bague intérieure du roulement, utiliser l'outil N° 14928500 (38 fig. 88).

**DÉPOSE DE L'ARBRE D'ENTRÉE DE BOÎTE (VOIR «3» FIG. 107)**

Déposer la noix d'embrayage avec l'outil 14912800 (36 fig. 86) et de la clé N° 14912600 (37 fig. 86).

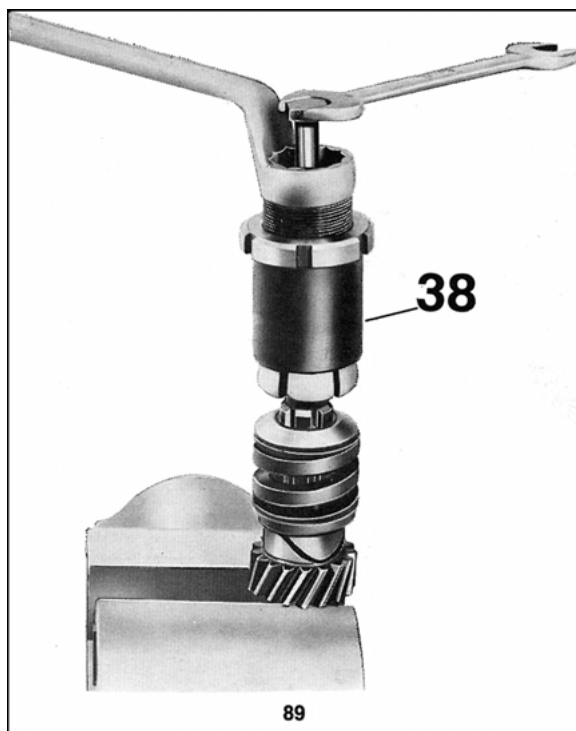
Attention à l'emplacement du joint entre l'arbre et le roulement et à celui du joint monté dans la gorge de l'arbre.

Déposer l'arbre (le roulement reste sur le carter).



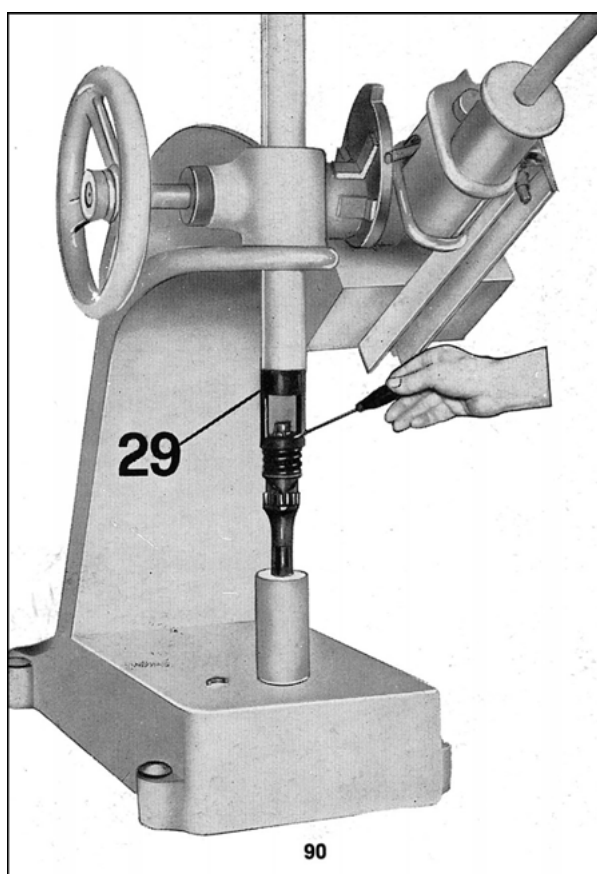
DÉMONTAGE DE L'ARBRE D'ENTRÉE DE BOÎTE

Déposer la bague intérieure du roulement à l'aide de l'outil N° 14928500 (38 fig. 89).



Mettre l'arbre sous une presse avec l'outil 12905900 (29 fig. 90) et comprimer le ressort.

Déposer les 2 demi-lunes, la coupelle, puis le ressort, le manchon d'entraînement et le pignon.

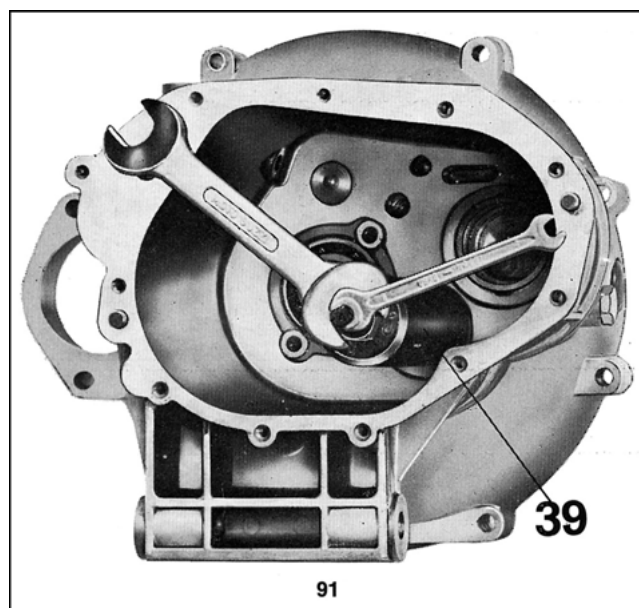


DÉPOSE DES ROULEMENTS DU CARTER

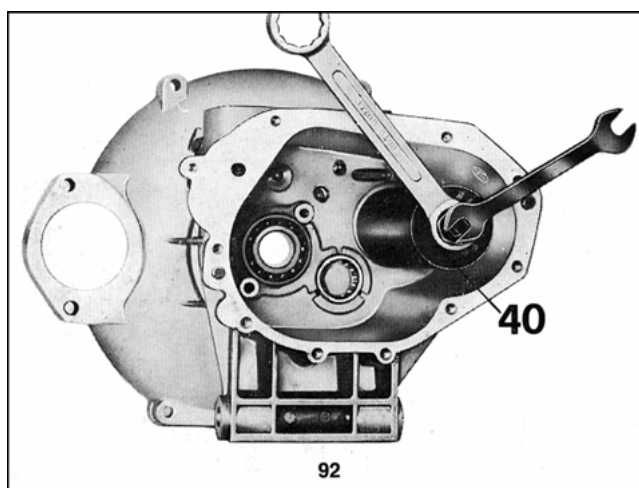
Les roulements sont montés au «Loctite» dans le carter.

Porter le carter à une température de 150 à 160° C

Déposer le roulement d'arbre primaire avec l'extracteur N° 14913100 (**39** fig. 91)



Déposer la bague extérieure du roulement d'arbre secondaire avec l'extracteur N° 14913700 (**40** fig. 92)

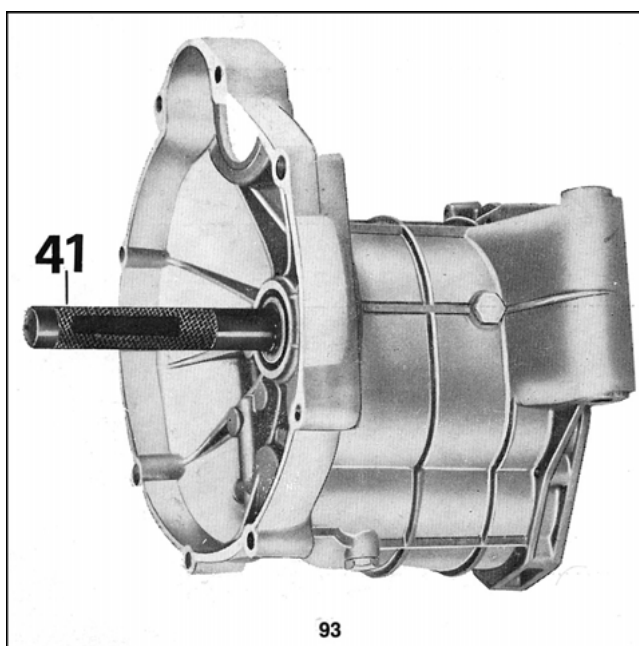


Déposer le joint de l'arbre d'entrée de boîte

Dévisser la vis de fixation de la plaquette.

Déposer la plaquette

Déposer le roulement de l'arbre d'entrée de boîte avec l'extracteur N° 14929200 (**41** fig. 93).



DÉMONTAGE DU COUVERCLE DE BOÎTE ET DU PRÉSÉLECTEUR

Déposer le présélecteur.

Démonter:

- le ressort
- la bague de guidage du ressort
- le doigt de commande du barillet et le ressort de rappel de ce doigt

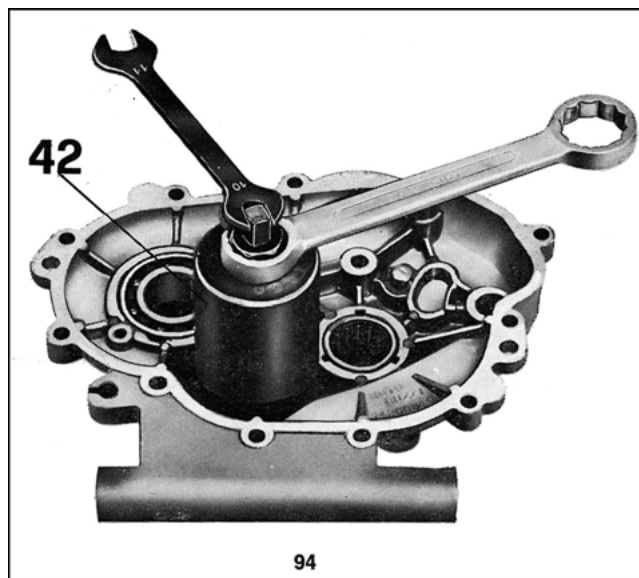
Du carter déposer l'excentrique et son contre écrou.

DÉPOSE DES ROULEMENTS DU COUVERCLE DE BOÎTE

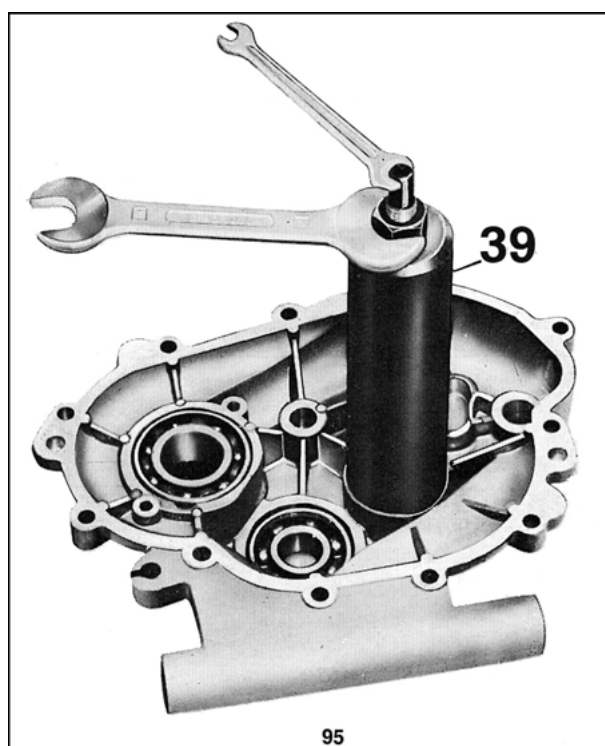
Les roulements sont montés au «Loctite» dans le couvercle.

Porter le couvercle à une température de 150 à 160° C.

Déposer le roulement d'arbre primaire avec l'extracteur N° 14907000 (**42** fig. 94)



Déposer le roulement de l'arbre d'entrée de boîte avec l'extracteur N° 14913100 (**39** fig. 95)

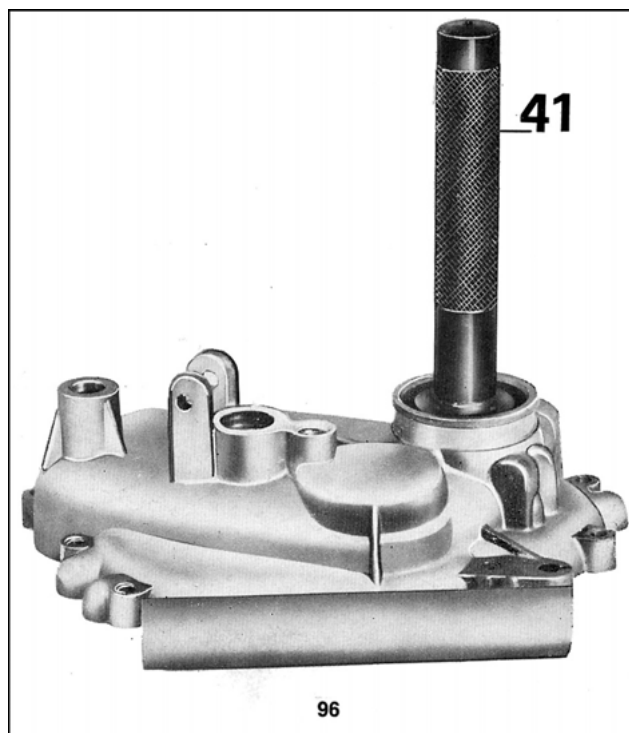


Déposer le joint de l'arbre secondaire;

Dévisser les vis maintenant la plaquette;

Déposer la plaquette;

Déposer le roulement d'arbre secondaire avec l'outil N° 14929200 (41 fig. 96).



CONTRÔLE DES DIFFÉRENTS ORGANES DE LA BOÎTE DE VITESSE

CARTERS

Les carters ne doivent pas présenter de fêlures. Vérifier la planéité des plans de joints et les filetages des bouchons.

JOINTS D'ÉTANCHÉITÉ

Chaque joint, en principe, doit être changé à chaque démontage.

ROULEMENTS

Les roulements ne doivent pas avoir trop de jeu. Il ne doivent pas présenter de matage ou billage sur les chemins de roulement.

ARBRE PRIMAIRE

Vérifier les dents de l'engrenage. Elles ne doivent pas être écaillées ou usées trop profondément.

PIGNON DE 5^E SUR L'ARBRE PRIMAIRE

Vérifier ses dents. Elles ne doivent pas être écaillées ou usées trop profondément.

BAGUES INTÉRIEURES DE ROULEMENT À AIGUILLE

Elles ne doivent présenter aucune usure et écaillage sur leurs portées.

ROULEMENT À AIGUILLE

Vérifier la tenue des aiguilles et l'usure de la cage.

RESSORT DU VERROUILLAGE DU PIGNON DE 5^E

Vérifier s'il n'est pas déformé ou s'il n'a pas perdu son élasticité. Il doit avoir une longueur de 8 mm sous une charge de 1,4 kg \pm 5%.

ARBRE SECONDAIRE

Les portées doivent être en bon état ainsi que les cannelures.

BALADEURS

Vérifier l'usure des crabots et des cannelures intérieures ainsi que la portée des fourchettes.

ENGRENAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE

Vérifier l'usure des dents et des crabots ainsi que l'alésage intérieur.

ÉCROU D'ARBRE SECONDAIRE

Vérifier son filetage.

FOURCHETTES

Vérifier l'usure de la partie portant dans le baladeur et de celle portant dans le barillet.

BARILLET

Contrôler les fentes et les colonnettes où s'engrène le présélecteur. Les fentes ne doivent pas présenter d'écaillage. Les colonnettes ne doivent pas être usées ou tordues.

AXES DE FOURCHETTE ET DE BARILLET

Vérifier la rectitude des axes et leurs usures.

ARBRE D'ENTRÉE DE BOÎTE

Vérifier les cannelures et le filetage.

ÉCROU À CRÉNEAU

Vérifier le filetage,

RONDELLE D'ARRÊT DE L'ÉCROU À CRÉNEAU

Vérifier si les ailettes ne sont pas cassées.

JOINTS TORIQUES

Vérifier qu'ils ne soient pas coupés ou durcis.

NOIX D'EMBRAYAGE

Vérifier les cannelures externes.

DEMI-LUNES DE L'ARBRE D'ENTRÉE

Elles ne doivent pas être embouties ou déformées.

COUPELLE D'ARBRE D'ENTRÉE DE BOÎTE

Vérifier les cannelures internes.

RESSORT D'AMORTISSEUR DE COUPLE

Vérifier qu'il ne soit pas déformé.

Il doit avoir une longueur de 37 mm sous une charge de 190 kg.

MOYEU D'ENTRAÎNEMENT D'AMORTISSEUR DE COUPLE

Vérifier les cannelures internes et la partie frottant sur le pignon récepteur.

PIGNON RÉCEPTEUR DE L'AMORTISSEUR DE COUPLE

Vérifier la denture et la partie frottant sur le moyeu d'entraînement.

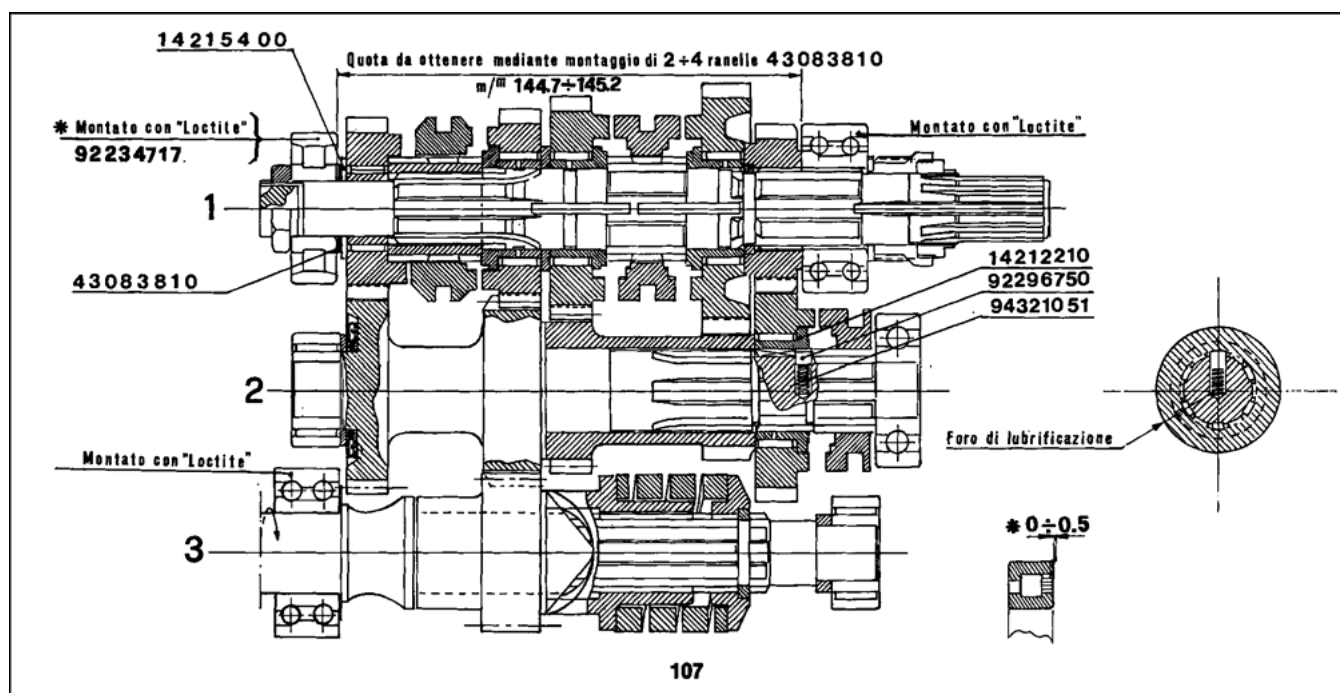
PRÉSÉLECTEUR

Vérifier que le doigt ait une course normale et que le ressort soit en bon état.

RÉGLAGE DE LA BOÎTE**RÉGLAGE DE LA LONGUEUR DE L'ARBRE SECONDAIRE**

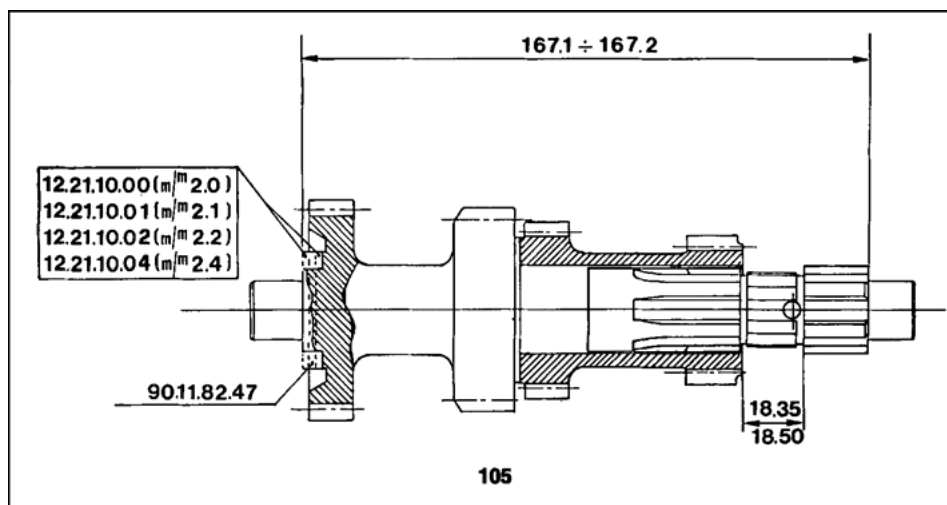
La cote prise du pignon de 5° à la rondelle de calage doit être comprise entre 144,7 et 145,2 mm (fig. 107).

Remettre le roulement, l'écrou (serrage 7 à 8 kgm) que l'on freinera.



RÉGLAGE DE LA LONGUEUR DE L'ARBRE PRIMAIRE

La cote prise entre les cannelures et la rondelle de calage doit être comprise entre 167,1 et 167,2 mm (fig. 105).
Pour obtenir cette cote utiliser des rondelles de calage qui vont côté carter.



RÉGLAGE LATÉRAL DU BARILLET

Prendre la cote du barillet.

Prendre la profondeur du carter et du couvercle au niveau du barillet et ajouter ces deux cotes.

Soustraire de ces deux cotes ajoutées la cote du barillet augmentée de 1/10ème pour le jeu.

Cette différence donne l'épaisseur des rondelles de calage à utiliser. **Elle ne nous donne pas le positionnement des rondelles par rapport au barillet.**

Pour cela, remonter sur le couvercle l'arbre secondaire, l'entraînement de compteur et l'écrou serré au couple (16 à 18 kgm).

Monter le barillet avec son axe. Positionner les rondelles de calage de façon que les 1, 2, 3, et 4^e vitesses passent correctement et que les baladeurs soient bien positionnés par rapport aux pignons.

MONTAGE DE LA BOÎTE

MONTAGE DES ROULEMENTS SUR LE CARTER ET LE COUVERCLE

Dégraissier les portées de roulement et les bagues extérieures des roulements. Mettre un peu de «Loctite» sur la bague extérieure des roulements.

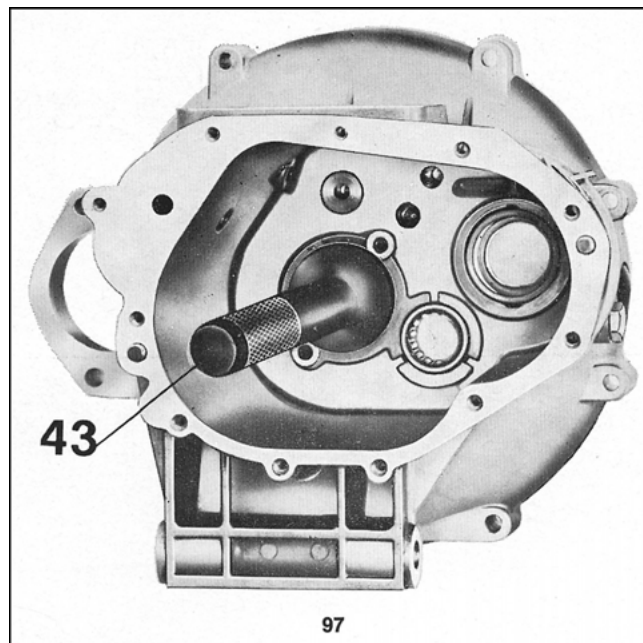
Les roulements montés au «Loctite» sont ceux de :

- l'arbre d'entrée de boîte dans le carter
- l'arbre secondaire dans le carter
- l'arbre secondaire dans le couvercle

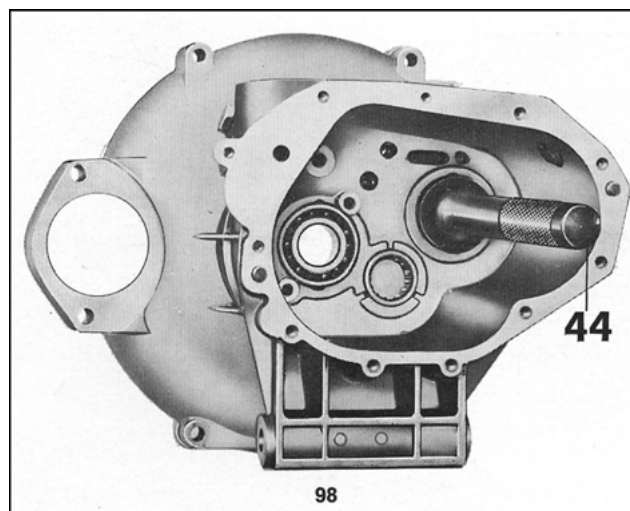
Utiliser du Loctite «Oléoétanche».

DANS LE CARTER

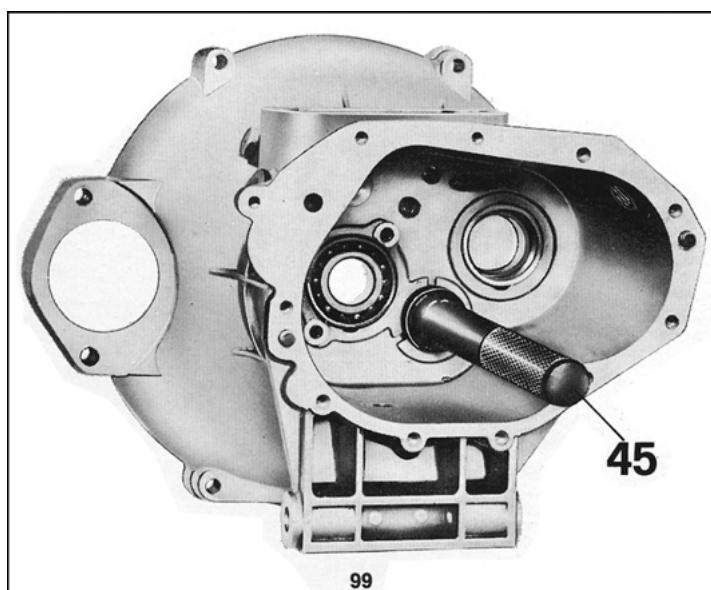
Emmancher le roulement de l'arbre d'entrée de boîte au «Loctite» avec L'outil N° 14928900 (**43** fig. 97)



Emmancher la bague extérieure du roulement d'arbre secondaire au «Loctite» avec L'outil N° 14929100 (**44** fig. 98)

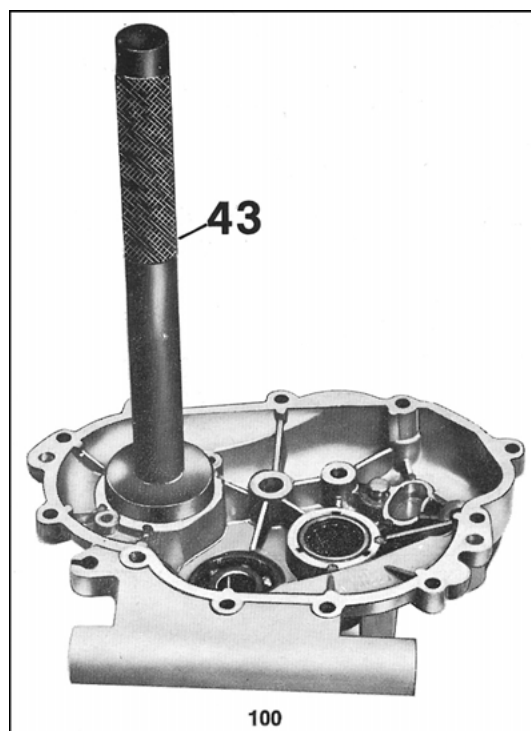


Emmancher le roulement d'arbre primaire avec l'outil N° 14928800 (**45** fig. 99).

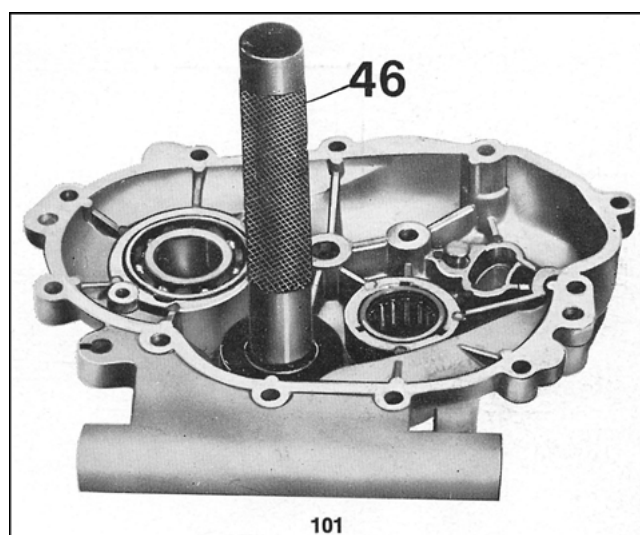


DANS LE COUVERCLE

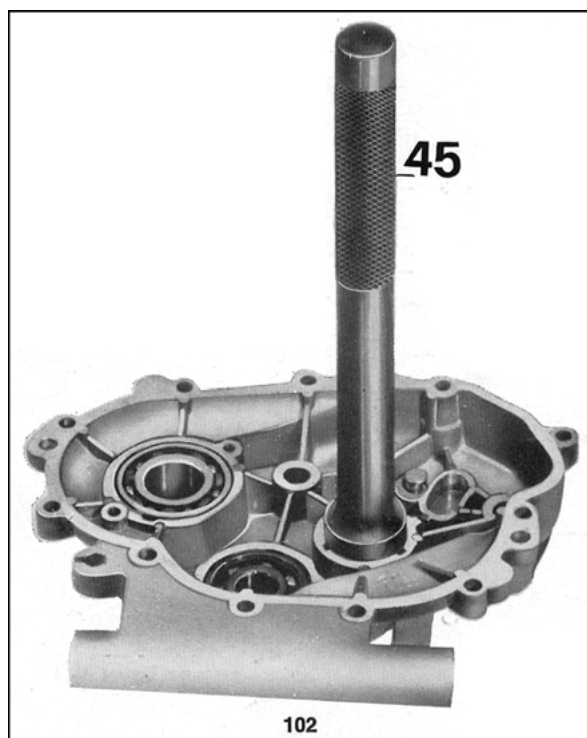
Emmancher le roulement d'arbre secondaire au «Loctite» avec l'outil N° 14928900 (**43** fig. 100)



Emmancher le roulement d'arbre primaire avec l'outil N° 14928800 (**46** fig. 101)



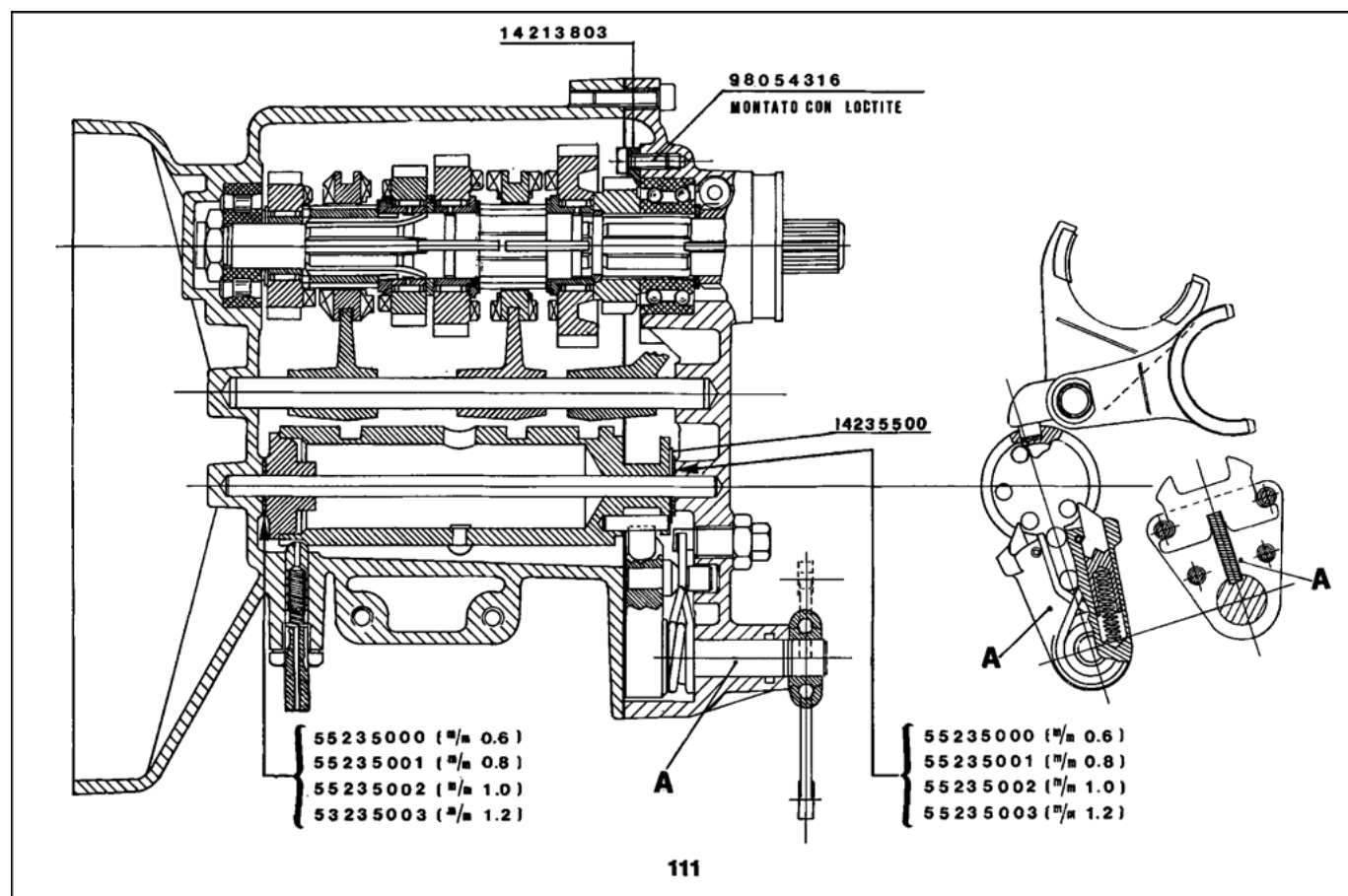
Emmancher le roulement d'arbre d'entrée de boîte avec l'outil N° 14928800 (45 fig. 102).



N.B. - Après l'emmanchement des roulements, il faut attendre au minimum une douzaine d'heures avant le remontage, de façon à laisser sécher la «Loctite».

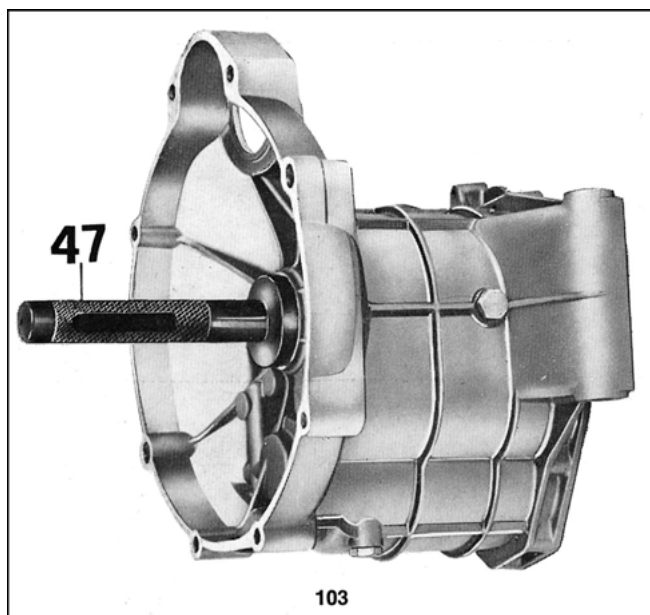
MONTAGE DES PLAQUETTES DE MAINTIEN DES ROULEMENTS (N° 14213003 FIG. 111)

S'assurer qu'elles portent bien à plat sur les bagues extérieures des roulements. Sinon fraiser les plaquettes. Monter les vis de fixation des plaquettes à la «Loctite oléoétanche».



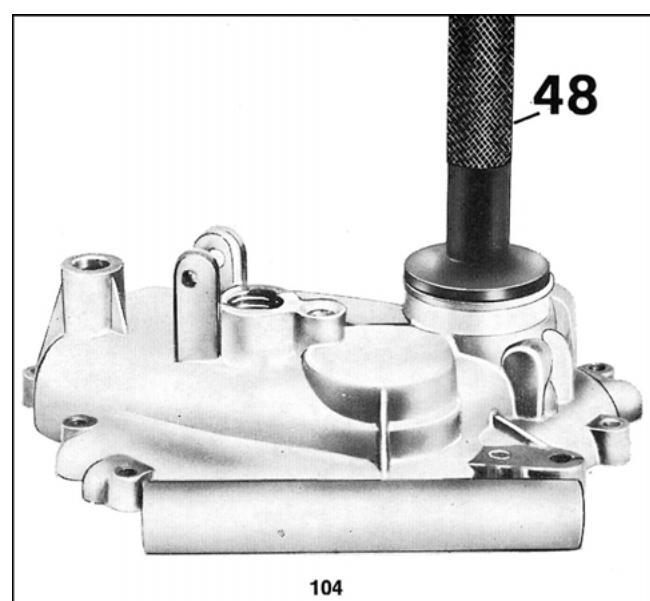
MONTAGE DES JOINTS D'ÉTANCHÉITÉ

Le montage du joint de l'arbre d'entrée de boîte se fait avec l'outil N° 14929400 (**47** fig. 103).



Le montage du joint de sortie de boîte se fait avec l'outil N° 14929500 (**48** fig. 104).

Le joint pour le présélecteur doit être monté après l'assemblage.

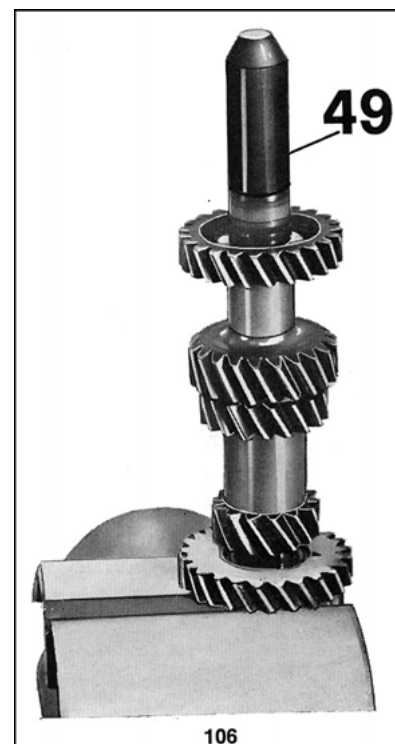
**MONTAGE DU PRÉSÉLECTEUR**

Monter le ressort et le doigt, la bague et le ressort sur le présélecteur.

Monter le présélecteur sur le couvercle puis l'excentrique avec son contre écrou.

REMONTAGE DE L'ARBRE PRIMAIRE SUR LE CARTER

Pour emmancher la bague intérieure du roulement utiliser l'outil N° 14928600 (**49** fig. 106).

**REMONTAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE****Sur l'arbre côté carter mettre :**

- la bague pour le pignon de 2° épaulement côté couvercle
- la cage à aiguille
- le pignon de seconde crabots côté couvercle
- la bague pour le pignon de 3° épaulement côté pignon de 2°
- la cage à aiguille
- le pignon de 3° crabots côté carter
- la rondelle d'épaisseur
- le moyeu du baladeur épaulement côté pignon de 3°
- le baladeur de 3°-4° partie épaulée côté pignon de 3°
- la bague pour le pignon de 4°
- la cage à aiguille
- le pignon de 4° les crabots vers le baladeur

Sur l'arbre côté couvercle mettre :

- le baladeur de 1^{re}-2°
- la bague du pignon de 1^{re} épaulement vers le pignon de 2°
- le pignon de 1^{re}
- le joint torique
- le pignon de 5° épaulement sur le joint torique

MONTAGE DU TAMBOUR ET DES FOURCHETTES

Bien remettre les rondelles de calage du barillet comme on les avait repérées lors du démontage.

Vérifier le calage du barillet.

Mettre les fourchettes.

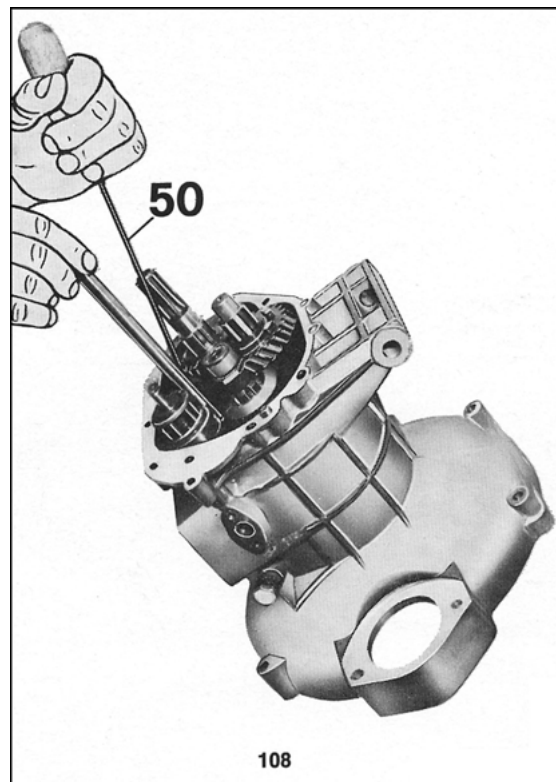
Mettre le barillet avec son axe et ses rondelles

Placer les fourchettes dans le barillet à l'aide de l'outil N° 14929300 (**50** fig. 108)

Mettre l'axe des fourchettes

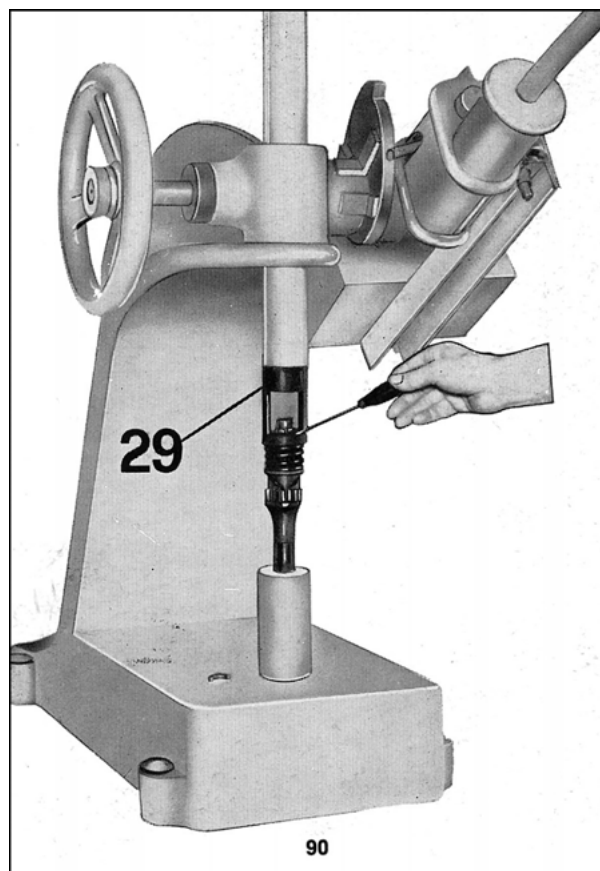
Monter le bonhomme de verrouillage, le ressort et le reniflard

Monter le contacteur de point mort. Attention que la languette soit dans le bon sens.

**REMONTAGE DE L'ARBRE D'ENTRÉE DE BOÎTE**

Mettre :

- l'engrenage de l'amortisseur de couple
- le moyeu de l'amortisseur de couple
- le ressort
- la coupelle
- l'outil N° 12905900 (**29** fig. 90)
- comprimer le ressort
- mettre les deux demi-lunes
- débander le ressort et ôter l'outil.

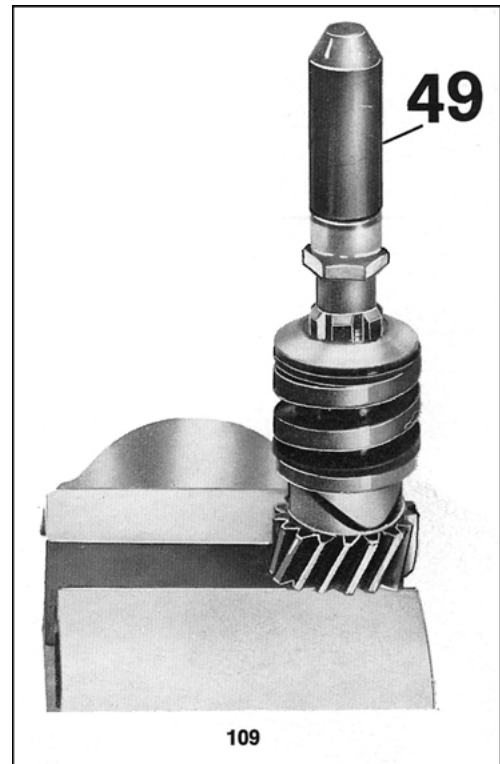


- monter l'écrou d'épaisseur
- mettre la bague intérieure du roulement avec l'outil N° 14928600 (49 fig. 109)

Mettre sur l'arbre côté carter :

- le joint torique dans la gorge
- le joint entre l'arbre et le roulement de boîte.

Monter l'arbre sur le carter.



MONTAGE DU PIGNON DE 5^E SUR L'ARBRE PRIMAIRE

- Monter sur la bague la cage à aiguille et le pignon de 5^e
- Mettre le tout sur l'arbre, l'épaulement vers le trou
- Mettre le ressort dans le trou et le bonhomme
- Enfoncer le bonhomme et mettre la rondelle crantée
- Tourner la rondelle crantée de façon que le roulement sorte dans un cran
- Mettre le baladeur de 5^e avec la fourchette.

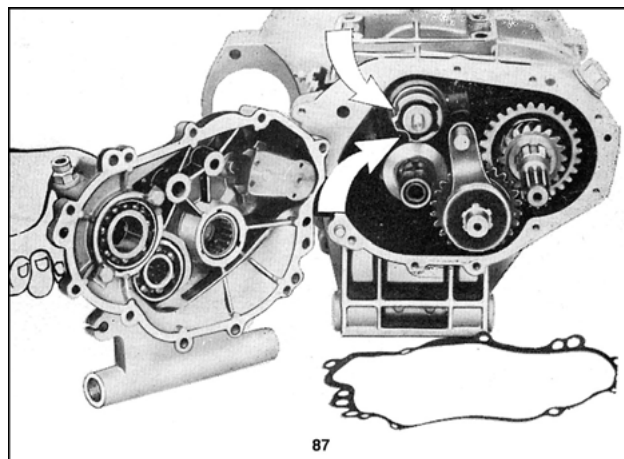
MONTAGE DU COUVERCLE SUR LE CARTER

Mettre la rondelle de calage sur l'axe du barillet

Mettre la boîte au point mort

Mettre un joint neuf

N.B. - Bien mettre la boîte au point mort, sinon le doigt du présélecteur ne peut pas s'engager.



Fixer provisoirement le couvercle avec 4 vis

Mettre sur l'arbre de sortie de boîte la rondelle d'épaisseur, la bague de renvoi et la bille.

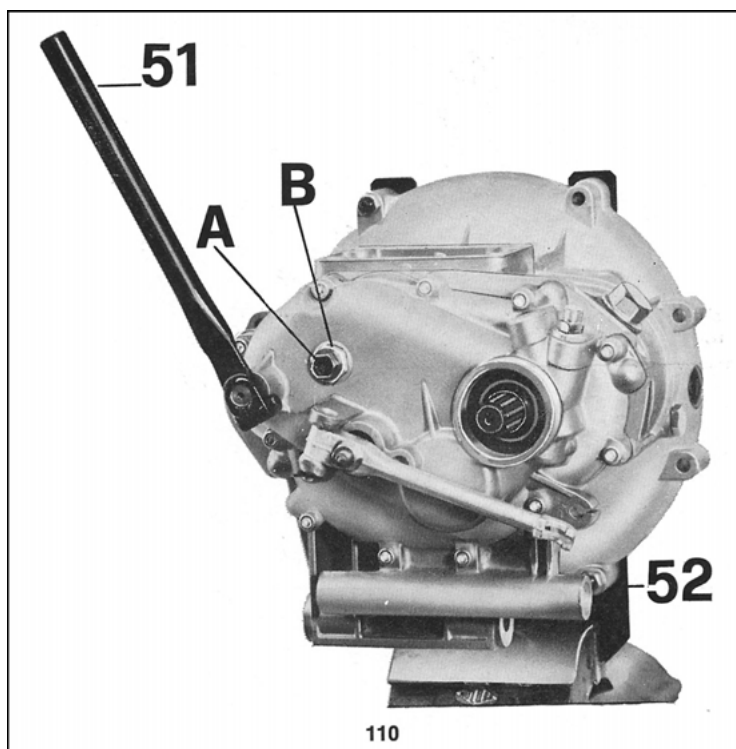
Mettre l'outil N° 14928700 (**51** fig. 110)

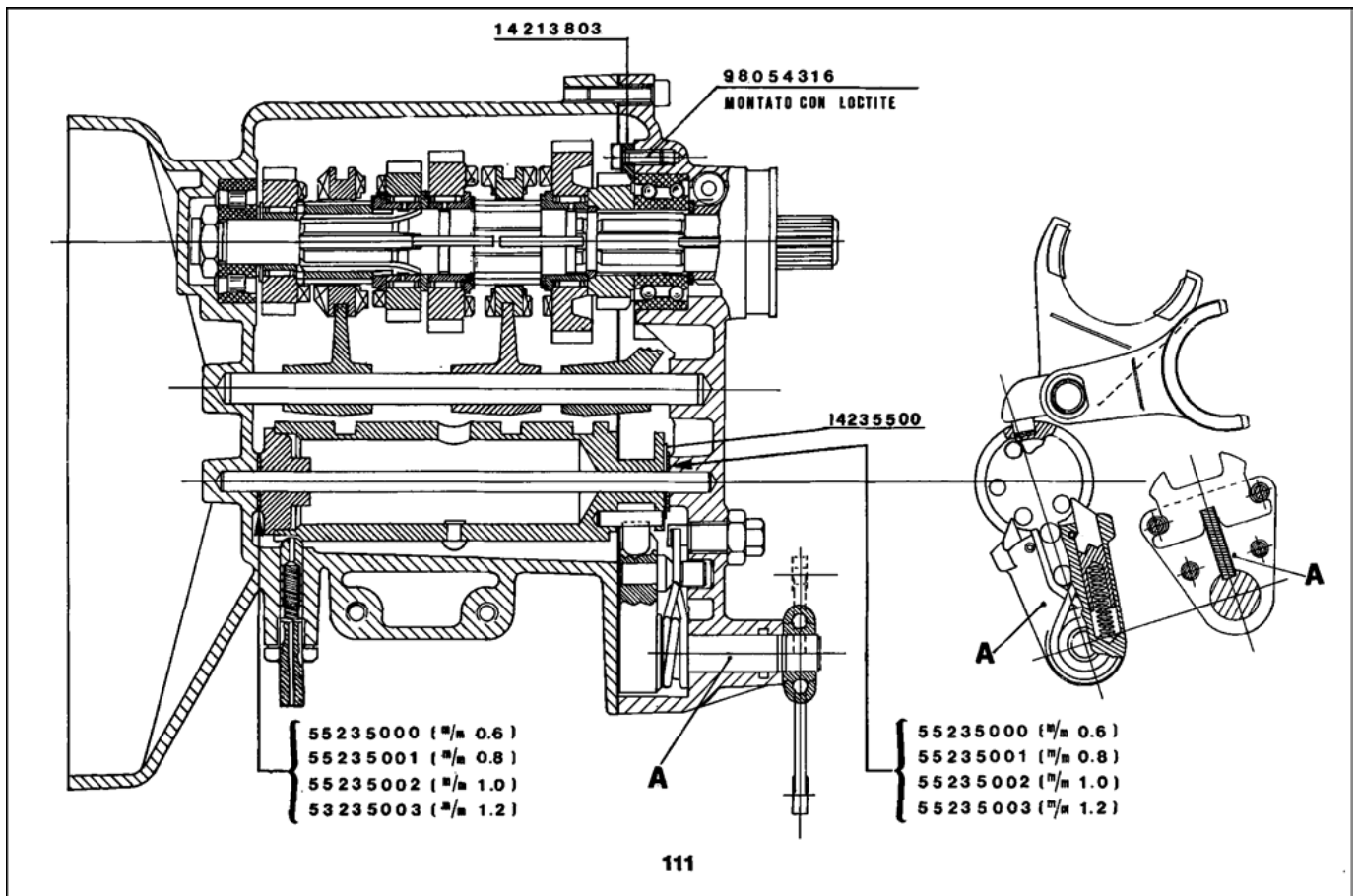
Mettre l'excentrique «**A**» en position moyenne et bloquer le contre écrou «**B**» (fig. 110)

Essayer la sélection de 1^{re} en 5^e et de 5^e en 1^{re}.

Il ne doit pas y avoir de verrouillage difficile ni de vitesse dure à passer. A ce moment là, il y a lieu de régler le barillet en latéral. Il existe des rondelles de 0,6 - 0,8 - 1 - 1,2 mm (voir fig. 111).

Reposer le couvercle et essayer de nouveau.

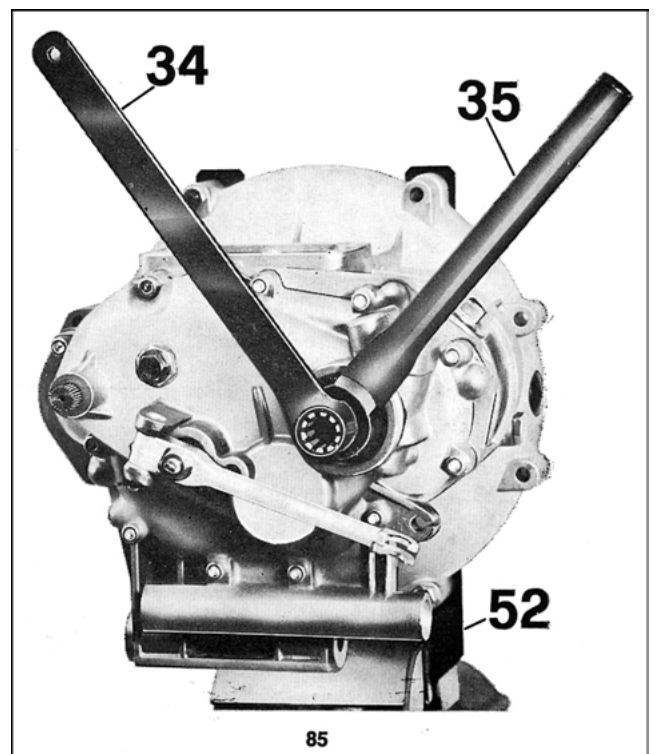




Mettre l'écrou sur l'arbre et le bloquer avec l'outil N° 14905400 (35 fig. 85) en maintenant l'arbre avec l'outil N° 12907100 (34 fig. 85).

Bloquer les vis de fixation du couvercle.

Bloquer le reniflard maintenant le verrouillage.



MONTAGE DE LA NOIX D'EMBRAYAGE

Remonter :

- le joint torique entre roulement et noix
- la noix
- la rondelle d'arrêt
- l'écrou à créneau et le bloquer avec la clé N° 14912600 (37 fig. 86), en maintenant le moyeu avec l'outil N° 14912800 (36 fig. 86)

Freiner l'écrou avec une ailette de la rondelle.

MONTAGE DE LA COMMANDE D'EMBRAYAGE

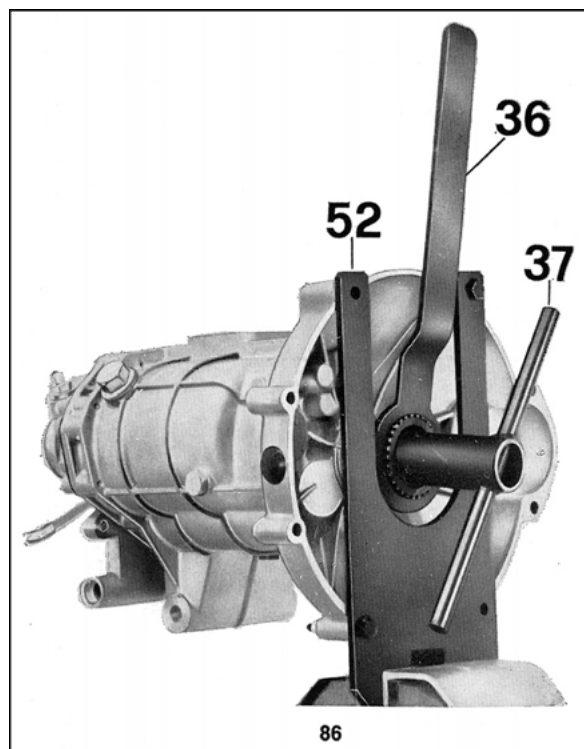
Remonter :

- la tige avec son tube
- la butée à aiguille complète avec les 2 unités
- le levier
- l'axe et la goupille
- le ressort.

ACCOUPLLEMENT DE LA BOÎTE AU MOTEUR

Enfiler la boîte en faisant attention que la noix coulisse librement dans les disques d'embrayage.

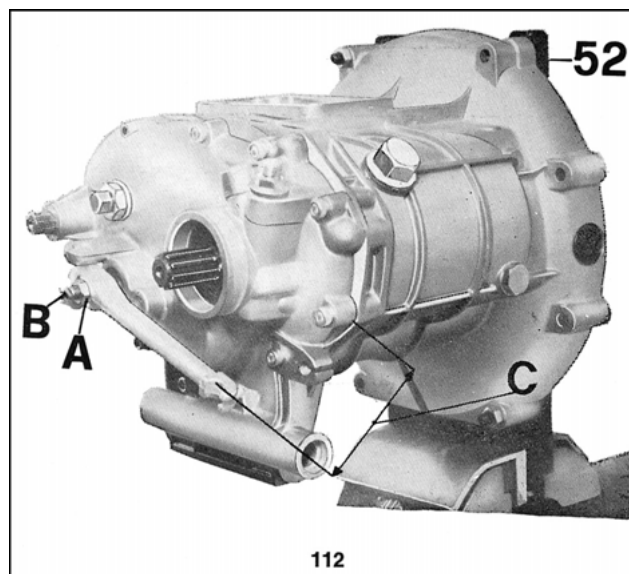
Mettre les boulons de fixation et les bloquer.

**PRÉRÉGLAGE DU LEVIER D'EMBRAYAGE (FIG. 112)**

En agissant sur la vis «B», amener le levier de façon à avoir une cote de :

- 75 mm pour les machines avec frein arrière commandé par câble;
- 65 mm pour les machines avec frein arrière commandé par tringle.
-

Cette cote «C» est prise entre le plan de joint et le levier au niveau de l'étrier fixant la boule.

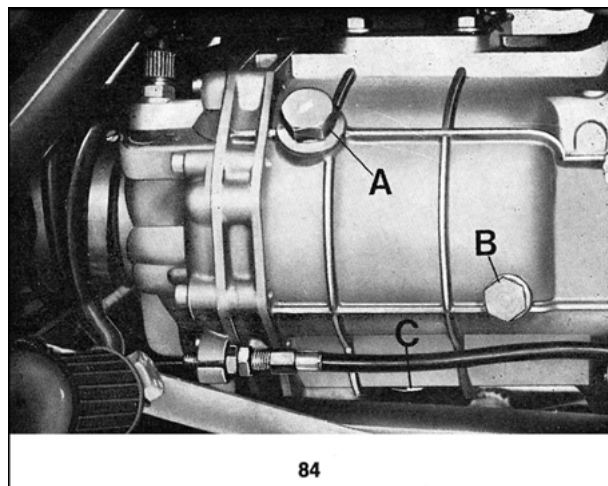
**REPLISSAGE DE LA BOÎTE DE VITESSE (FIG. 84)**

Remettre le bouchon de vidange «C».

Puis mettre par le trou de remplissage «A» 0,750 litre d'huile «AGIP F.1 Rotra MP SAE 90».

Normalement l'huile doit arriver au bas du trou de niveau «B».

Remettre les bouchons «A» et «B».



PONT ARRIÈRE**DESCRIPTION**

La transmission se fait par cardan et couple conique «Gleason». Le cardan est monté sur roulement dans le bras de force droit du bras oscillant et se situe entre l'arbre de sortie de boîte et l'arbre de transmission. L'arbre de transmission et le pignon d'attaque sont reliés par un manchon.

RAPPORT**V7 SPORT - 750 S**

Rapport de couple conique..... 8 x 35 : 1 : 4,375

Rapport final de transmission :

en 1^{re} 1 : 10,806

en 2^e 1 : 7,499

en 3^e 1 : 5,657

en 4^e 1 : 4,695

en 5^e 1 : 4,052

850 T

Rapport de couple conique..... 8 x 37 : 1 : 4,625

Rapport final de transmission :

en 1^{re} 1 : 11,426

en 2^e 1 : 7,935

en 3^e 1 : 5,985

en 4^e 1 : 4,968

en 5^e 1 : 4,285

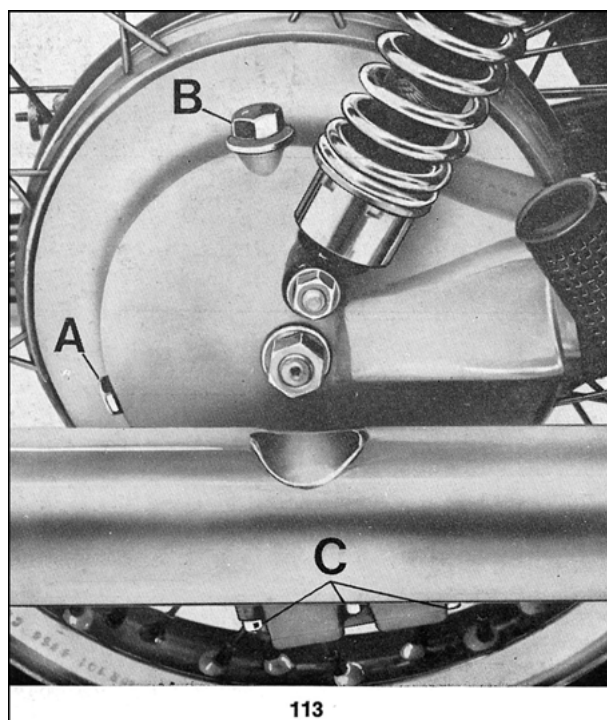
DÉPOSE DU PONT

Vidanger le pont, pour cela :

Déposer le carter inférieur tenu par 6 vis 6 pans creux de 6 («C» fig. 113)

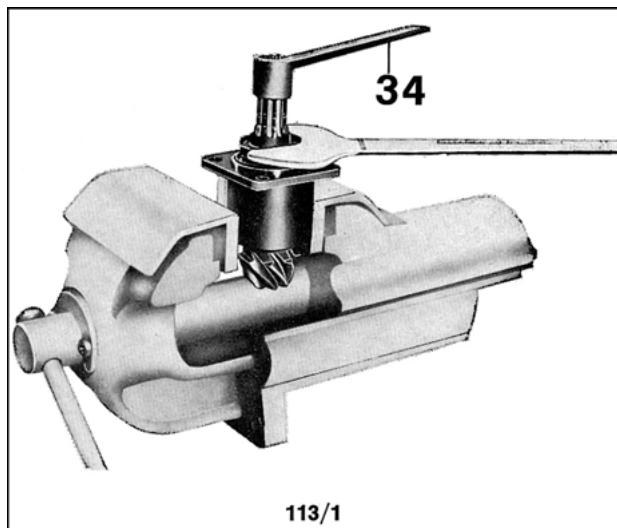
Déposer la roue arrière.

Dévisser les 4 écrous fixant le pont au bras oscillant et déposer le pont.

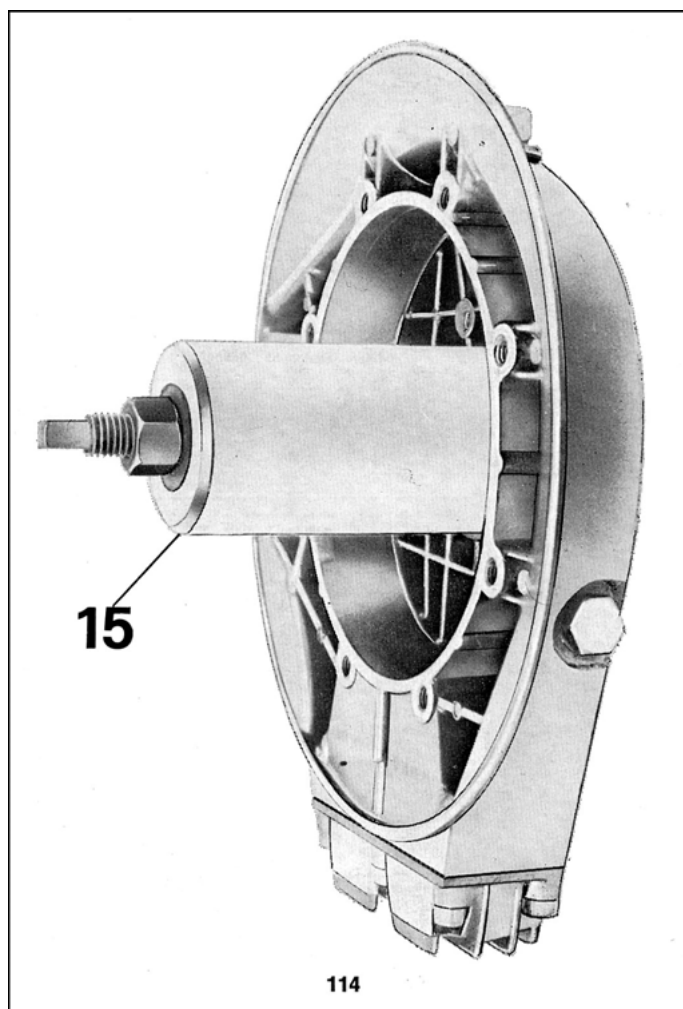


DÉMONTAGE DU PONT

- Démontez le truarc sur le pignon d'attaque
- Dévissez l'écrou de fixation du pignon d'attaque en utilisant la clé de maintien du pignon N° 12907100 (34 fig. 113/1)
- Déposez la cage porte roulement
- Déposez le pignon d'attaque de la cage, les rondelles de calage, les roulements coniques et l'entretoise
- Déposez le joint de la cage et le joint torique



- Déposez le flasque de couronne
- Ôtez le joint d'étanchéité et le roulement du flasque
- Ôtez les deux joints et la cale de réglage
- Ôtez la couronne
- Démontez le moyeu de la couronne
- Déposez les plaquettes de maintien roulement sur le carter
- Déposez du carter la bague avec le joint
- Démontez la bague extérieure du roulement avec l'outil N° 12906900 (15 fig. 114)
- Déposez les joints restant sur le carter.



N.B. - Le cardan ne peut être déposé que si l'ensemble moteur-boîte, le bras oscillant ont été déposés.

CONTRÔLE DU PONT**CARTER**

Vérifier :

- qu'il n'est pas fêlé
- que les portées de roulement ne sont pas usées ou matées
- que les plans de joint soient bien plans

CALES DE RÉGLAGE DU FLASQUE

Vérifier que ses portées sur les joints soient en bon état.
Il existe des cales de 0,8 - 0,9 - 1 - 1,1 - 1,2 - 1,3 mm.

MOYEU DE COURONNE

Vérifier sa portée de roulement et ses cannelures internes.

COUPLE CONIQUE

La denture ne doit présenter ni rayure ni écaillage, ni de traces importantes d'usure.
Le pignon d'attaque ne doit présenter aucun écaillage sur ses cannelures. Vérifier l'état du filetage.

CAGE DU PIGNON D'ATTAQUE

Vérifier :

- la planéité de ses plans de joints
- la portée des roulements

ENTRETOISE

Vérifier la planéité et le parallélisme de ses faces d'appui.

CALES DE RÉGLAGE DE LA DISTANCE DES ROULEMENTS CONIQUES

Vérifier leur état et leur usure. Elles existent en deux dimensions : 0,1 et 0,15 mm.

CALES DE RÉGLAGE DU PIGNON CONIQUE

Vérifier leur état et leur usure. Elles existent en trois dimensions: 1 - 1,2 - 1,5 mm.

ÉCROU DE BLOCAGE DU PIGNON D'ATTAQUE

Échanger cet écrou à chaque démontage.

JOINT TORIQUE

Vérifier son élasticité et son état.

TRUARC

Vérifier leur élasticité et leur diamètre.

ARBRE DE TRANSMISSION

Vérifier que les cannelures ne soient pas usées ou écaillées.

CARDAN

Vérifier son jeu et les cannelures internes.

COLLIER DE SOUFFLET

Vérifier leur état et leur efficacité.

SOUFFLET

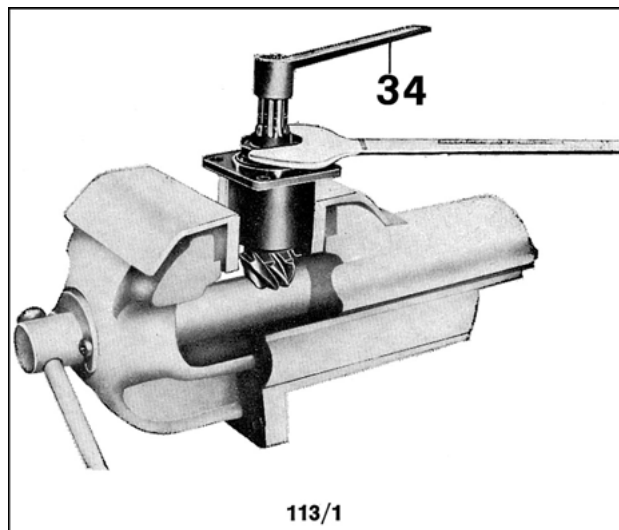
Il ne doit être ni déchiré ni fendillé.

ROULEMENTS

Ils ne doivent avoir ni jeu, ni marquage, ni billage.

REMONTAGE DU PONT

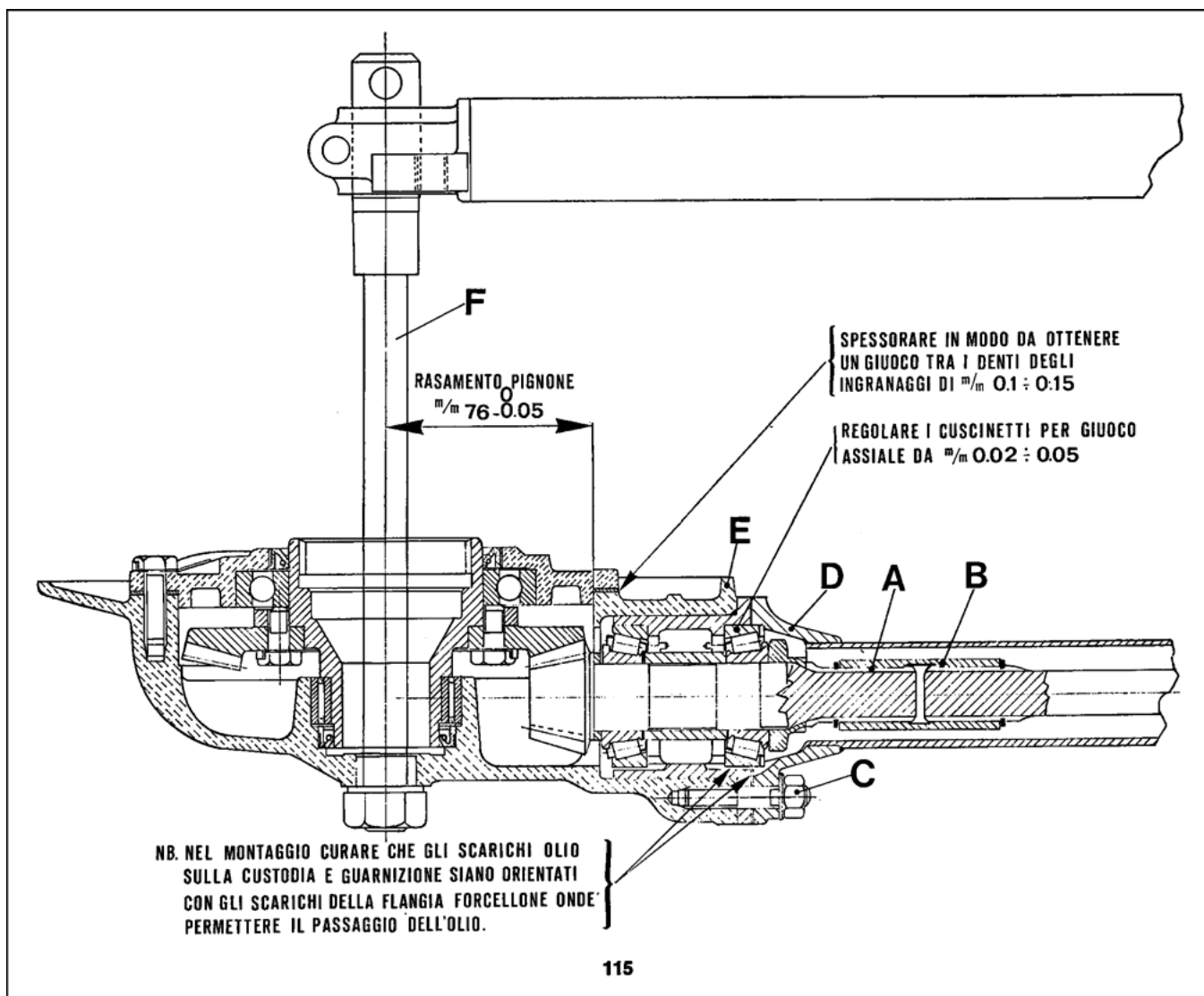
- Mettre :
 - le joint d'étanchéité
 - la bague de roulement à aiguille
 - la cage du roulement
 - la plaquette de maintien du roulement
- Monter la couronne sur le moyeu
- Monter le roulement et le joint d'étanchéité sur le flasque
- Monter des joints neufs de part et d'autre de la rondelle de calage du flasque
- Monter la couronne et le flasque
- Monter sur la cage les deux roulements conique avec l'entretoise et la rondelle de calage
- Monter sur le pignon conique les rondelles de calage et enfiler celui-ci dans sa cage. Serrer l'écrou à l'aide de la clé N° 12907100 (34 fig. 113/1) et le freiner
- monter le truarc
- enfiler le pignon d'attaque dans le pont
- mettre le carter inférieur.



N.B. - Bien observer l'orientation de la cage au remontage pour permettre le passage de l'huile : la flèche vers le pignon conique ; l'inscription «basso» en bas.

REPOSE DU PONT SUR LE BRAS OSCILLANT (FIG. 115)

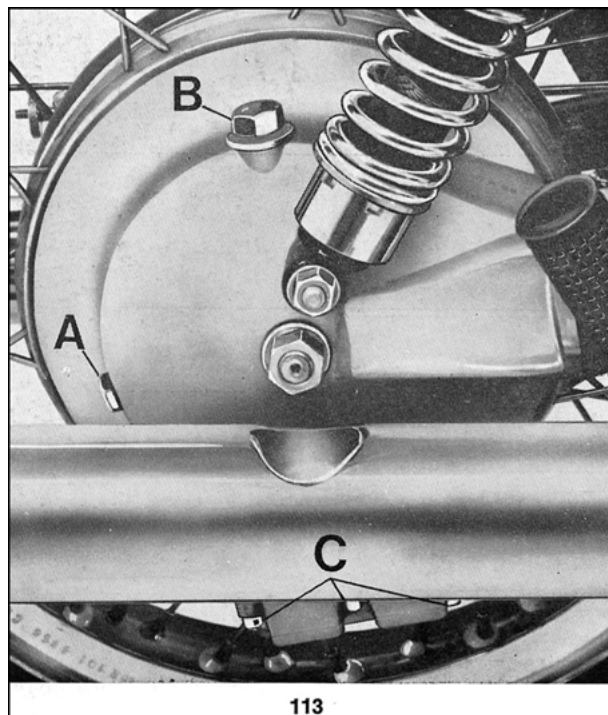
- reposer les truarc
- enfile l'arbre dans le cardan
- enfile le raccord cannelé «B» sur le pignon d'attaque «A»
- emmancher le carter de pont «E» sur le bras oscillant «D»
- mettre les rondelles et les boulons «C»



REPLISSAGE DU PONT

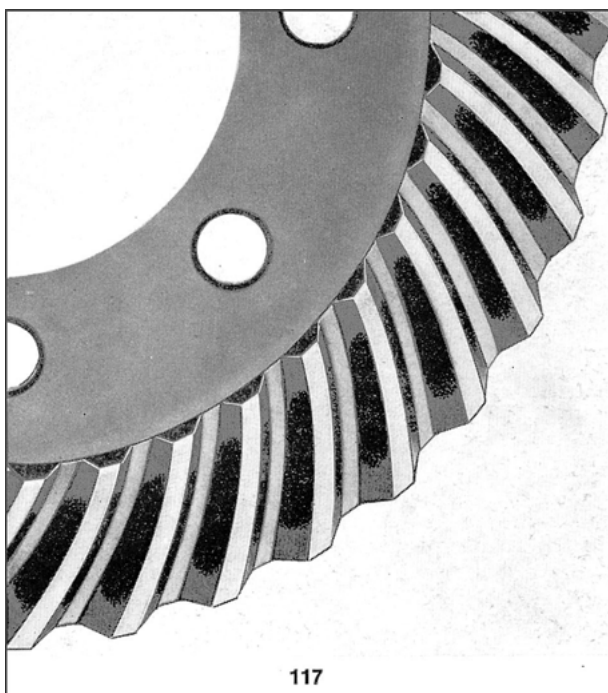
Mettre par le trou de remplissage «B» 0,360 litre d'huile composée de :

- 0,340 litre (340 cm³) de «Agip F.1 Rotra MP SAE 90
- 0,020 litre (20 cm³) de «Molykote type A».

**VÉRIFICATION DU JEU DE DENTURE DU COUPLE ET RÉGLAGE**

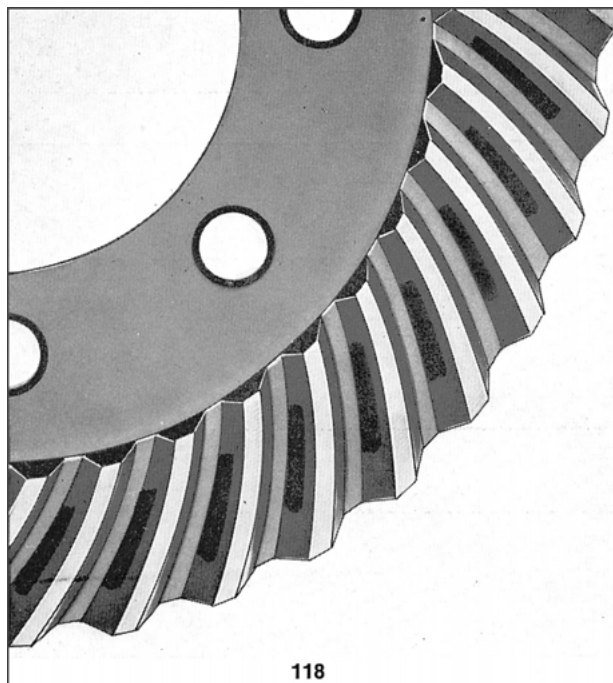
Le jeu de denture du couple doit être de 0,10 - 0,15 mm (voir fig. 115). Vérifier en premier si la couronne n'est pas voilée. Passer la couronne avec de la sanguine ou tout autre colorant et faire tourner le pignon d'attaque.

Le contact est normal si la trace laissée sur les dents de la couronne sont uniformes et couvrent toute la dent (fig. 117).



Contact en bas de la dent en plein centre (fig. 118)

La couronne est trop près du pignon : éloigner la couronne en mettant une rondelle d'épaisseur plus épaisse entre carter et flasque.

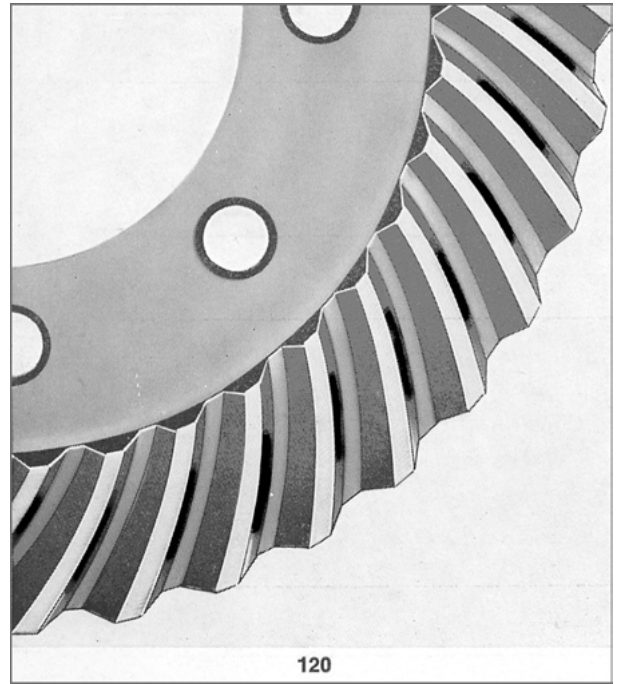


Contact à l'extérieur de la dent (fig. 119)

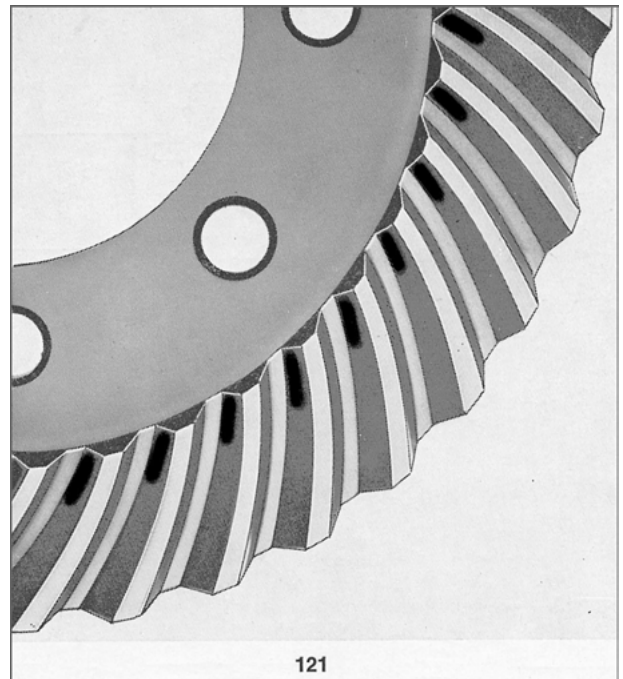
Le pignon est trop loin de la couronne. Rapprocher le pignon en mettant une cale plus épaisse entre pignon et roulement arrière.



Contact dans la partie supérieure ou crête de la dent (fig. 120)
La couronne est trop loin. Rapprocher la couronne en mettant une cale d'épaisseur plus mince entre carter et flasque.



Contact sur le bas et vers l'intérieur de la dent (fig. 121)
Le pignon est trop près de la couronne. Reculer le pignon d'attaque avec une cale plus petite entre pignon et roulement arrière.



CONTRÔLE DE L'ÉTANCHÉITÉ DES JOINTS SPI ET VÉRIFICATION DES SOUFFLURES

MOTEUR

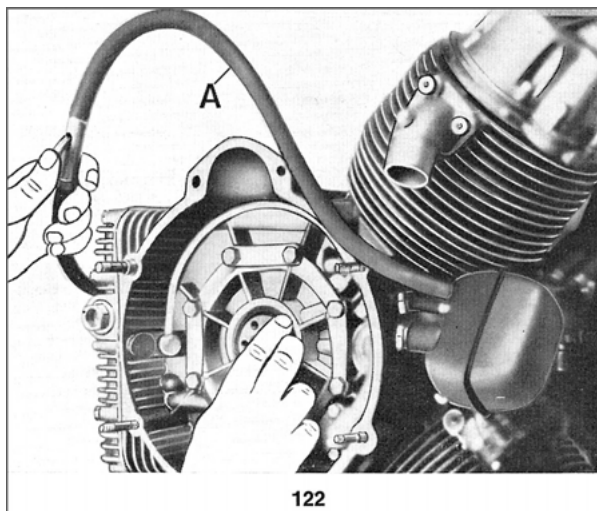
CONTRÔLE DE L'ÉTANCHÉITÉ DU JOINT SPI SUR LE VILEBREQUIN, CÔTÉ VOLANT (FIG. 122).

Huiler la surface extérieure du joint, relier la conduite d'air comprimé avec la canalisation «A» et poser la main sur le joint.

Souffler de l'air avec pression de 4 kg/cm^2 et regarder s'il y a de petites bulles sur la surface du joint.

Si ces bulles se présentent aussi entre vilebrequin et joint cela peut être imputé à une rayure du vilebrequin. En ce cas tourner le vilebrequin et répéter ce contrôle; si les petites bulles se présentent quand même, il faudra contrôler le vilebrequin.

Si des pertes d'huile s'avèrent après le contrôle du vilebrequin vérifier que les parties en fonte ne soient pas poreuses.



CONTRÔLE POUR VÉRIFIER LA POROSITÉ DU CARTER (FIG. 122)

Introduire de l'huile dans le carter d'huile, relier la conduite de l'air comprimé avec la canalisation «A» et poser la main sur le joint spi du vilebrequin, coté volant.

Souffler de l'air comprimé avec pression à 4 kg/cm^2 et vérifier s'il y a de fuites d'huile à la surface extérieure des parties en fonte.

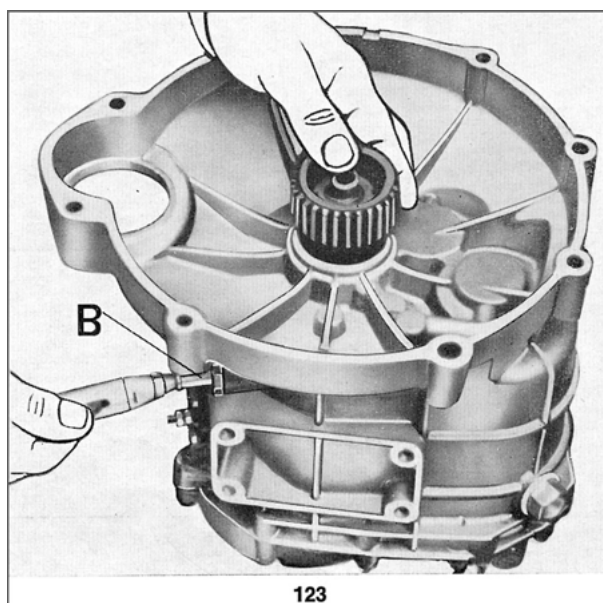
BOITE DE VITESSES

CONTRÔLE DE L'ÉTANCHÉITÉ DU JOINT SPI SUR L'ARBRE D'ENTRÉE DE BOÎTE (FIG. 123)

Procéder comme pour le moteur mais en soufflant de l'air comprimé par la canalisation «B».

CONTRÔLE POUR VÉRIFIER LA POROSITÉ DU CARTER (FIG. 123)

Procéder comme pour le moteur mais en soufflant de l'air comprimé par la canalisation «B».

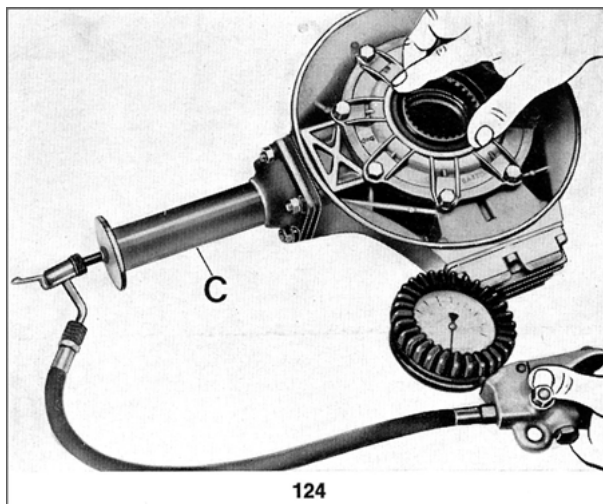


PONT-ARRIÈRE**CONTRÔLE DE L'ÉTANCHÉITÉ DU JOINT SPI SUR LE COUVERCLE DU PONT (FIG. 124)**

Procéder comme pour le moteur mais en soufflant de l'air par la soupape de l'outil «C» (ceci peut être obtenu en soudant une plaquette avec une valve de chambre à air à la tête d'un vieux tube du bras oscillant).

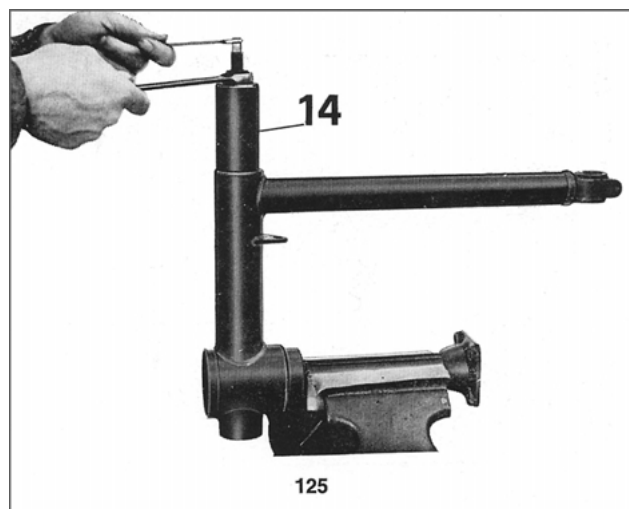
CONTRÔLE POUR VÉRIFIER LA POROSITÉ DU CARTER (FIG. 124)

Procéder comme pour le moteur mais en soufflant de l'air par la soupape de l'outil «C».

**DÉMONTAGE DU BRAS OSCILLANT**

Pour le démontage du bras oscillant il y a lieu de déposer la roue et le pont.

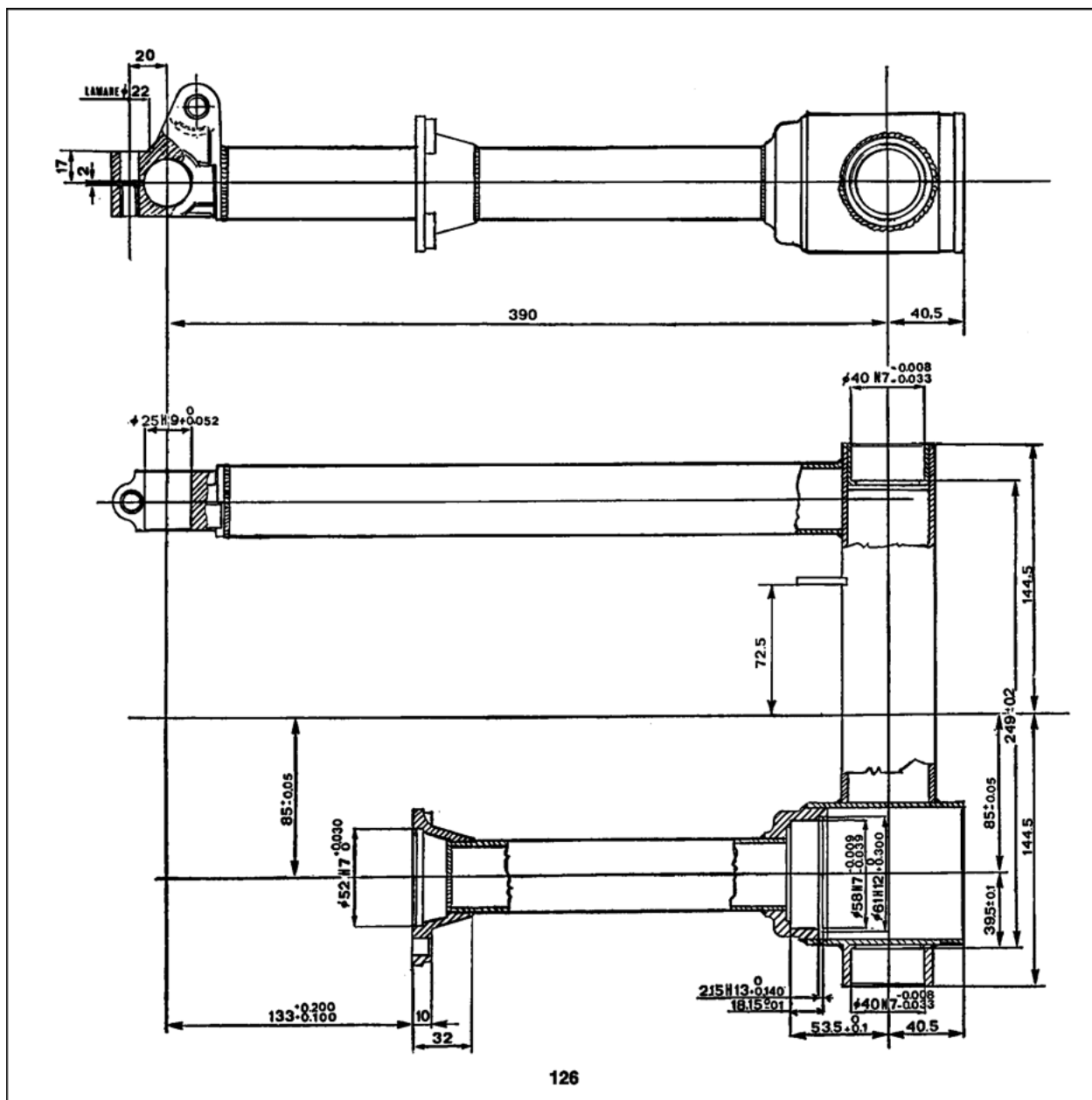
- Dévisser les contre écrous des pivots de bras oscillant
- Déposer le bras oscillant
- Déposer l'entretoise, le joint d'étanchéité, la bague centrale du roulement conique
- Déposer la bague extérieure avec l'outil N° 12904700 (14 fig. 125)
- Déposer le cardan
- Déposer le circlip
- Déposer le roulement.



RÉVISION

Vérifier :

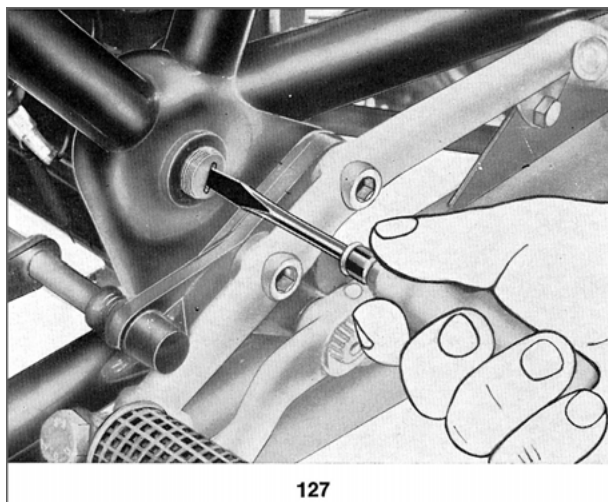
- que le bras ne présente pas de déformation
- que les portées de roulement ne soient pas abîmées
- la planéité du plan de joint au niveau du raccordement avec le pont
- sa géométrie (fig. 126).



REMONTAGE DU BRAS OSCILLANT

Reposer :

- le roulement
- le circlip
- le cardan
- les bagues extérieures des roulements coniques en graissant bien
- les bagues intérieures
- les joints
- les entretoises
- reposer le bras oscillant et visser les axes
- régler le jeu du bras de façon que le dépassement des axes soit le même des deux côtés (fig. 127). Il faut que le bras oscillant soit libre sans jeu
- Reposer les contre écrous.



AMORTISSEURS ARRIÈRE

V7 SPORT - 750 S

DÉPOSE

Dévisser les écrous et déposer l'amortisseur.

CONTRÔLE

Vérifier son fonctionnement : s'il ne grippe pas ou s'il ne fuit pas.

Vérifier les qualités du ressort.

DÉMONTAGE

Mettre le réglage au plus mou.

Comprimer le ressort et déposer les demi-coupelles supérieures.

REMONTAGE

Mettre le piston en haut.

Mettre le réglage au plus mou.

Poser le ressort et le comprimer pour poser les demi-coupelles supérieures.

DONNÉES POUR LE CONTRÔLE DES RESSORTS (FIG. 128)

Longueur du ressort :

Libre277,0 à 277,5 mm

Sous charge de 49,9 kg.....237 mm

Sous charge de 154,5 kg.....152 mm

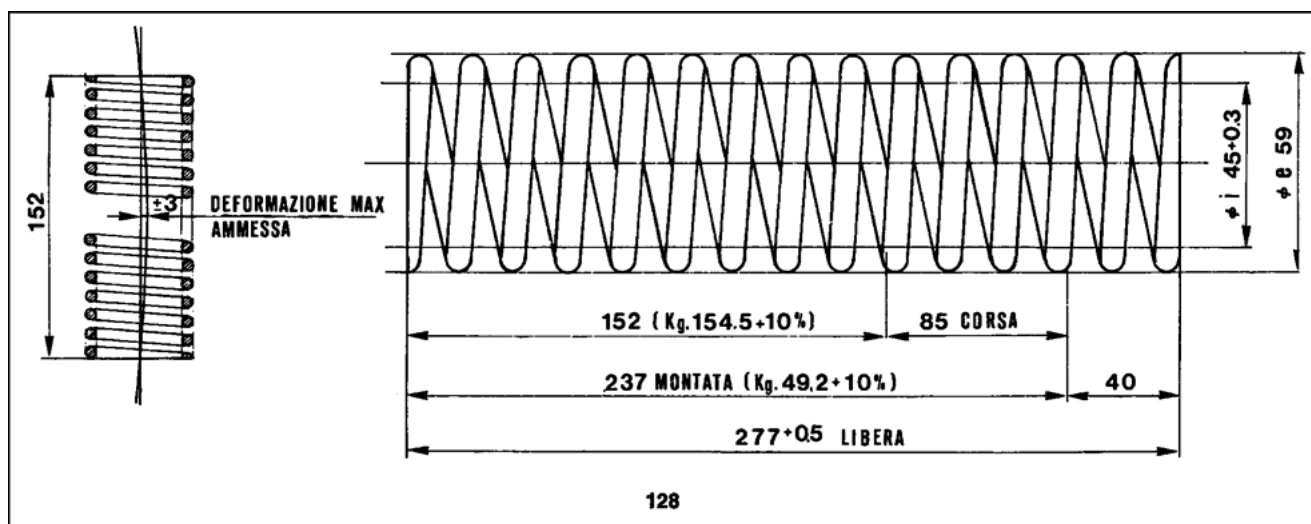
Flèche maximum admise sous charge de 154,5 kg3 mm

La longueur du ressort sur la machine non béquillée doit être de :

En position «1»237,0 mm

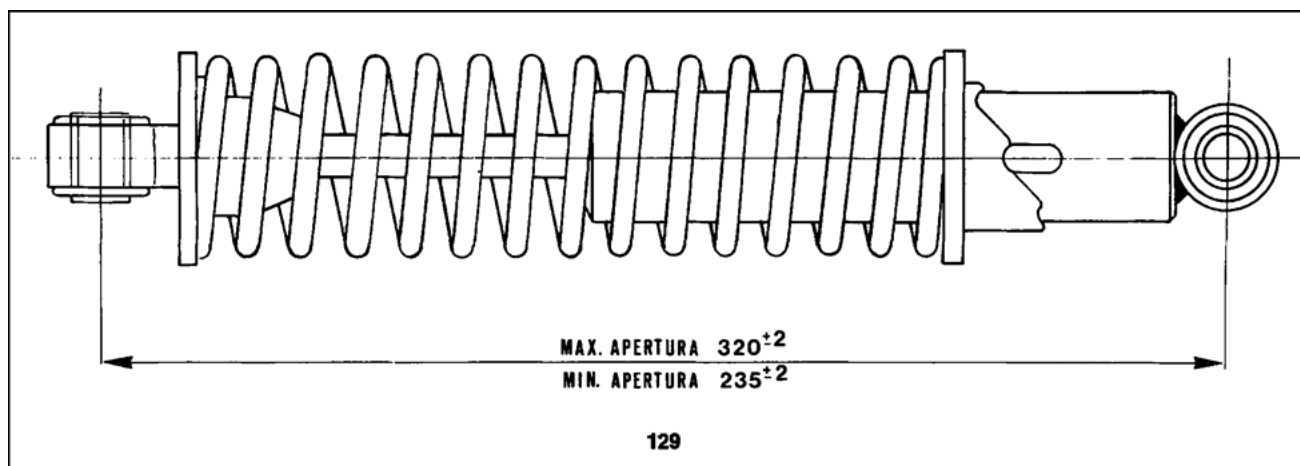
En position «2»229,5 mm

En position «3»222,0 mm



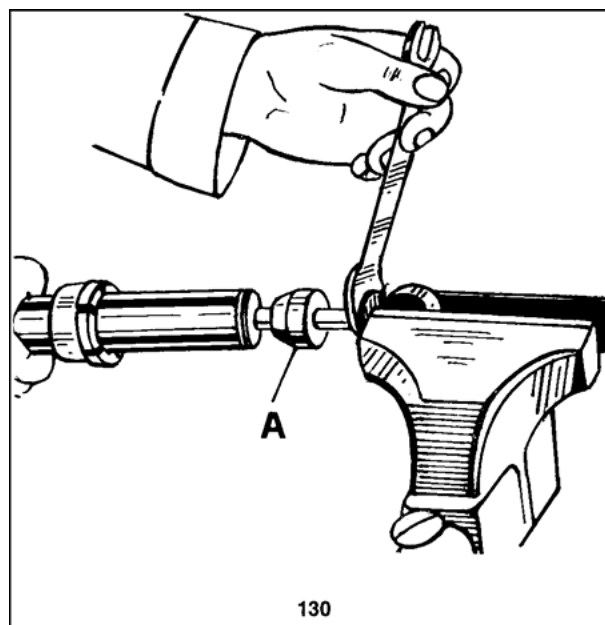
AMORTISSEUR ARRIÈRE (FIG. 129)

Entraxe maxi.....	320 ± 2 mm
Entraxe sous charge moyenne.....	243 ± 2 mm
Entraxe mini (caoutchouc écrasé).....	235 ± 2 mm
Course : 77 mm + 8 mm du caoutchouc.....	85 mm

**RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR**

Pour le régler, il faut :

1. Déposer le ressort
2. Tirer le piston, baisser le caoutchouc («A» fig. 130)

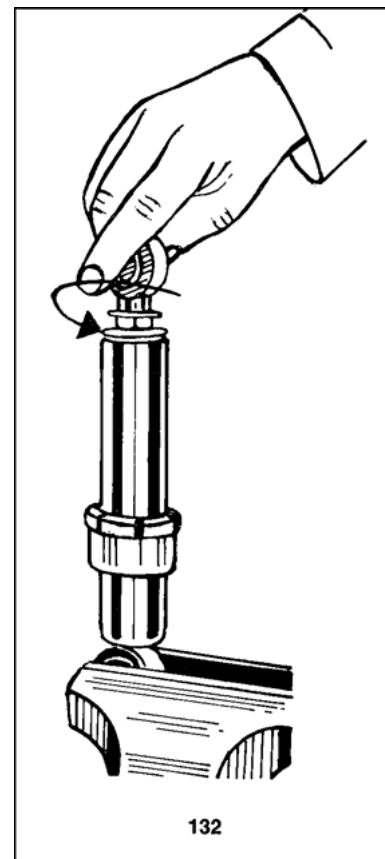
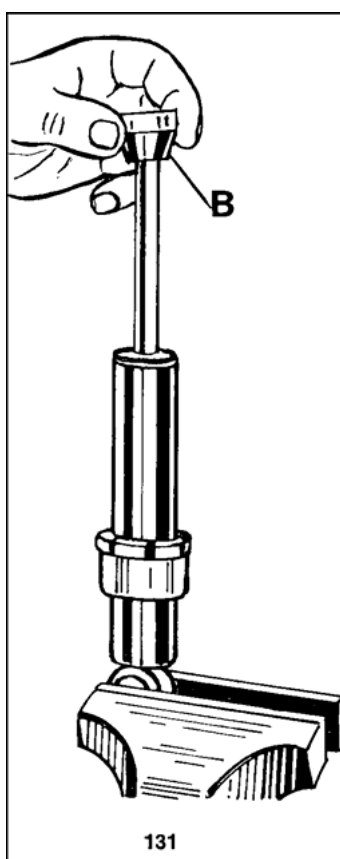


3. Dévisser le contre écrou puis déposer la chape, le contre écrou et le caoutchouc («**B**» fig. 131)
4. Reposer le contre écrou et la chape
5. Pour régler, enfoncer à fond l'axe. En vissant on durcit l'amortisseur. En dévissant on arrive au point 0 (fig. 132)

Du point 0, on dispose de 2 tours 1/4 pour le réglage de l'amortisseur.

Il y a lieu de régler la dureté de l'amortissement de façon identique sur les deux amortisseurs. Pour cela repérer le nombre de tours à partir du point 0.

6. Retirer l'axe de 2 cm pour le dégager du réglage.
Attention, en retirant l'axe vers le haut il ne faut pas le tourner.
7. Remettre le caoutchouc et bloquer le contre écrou.
8. Remonter le ressort. **Attention** - Avant de reposer le ressort bien vérifier que le caoutchouc est en place, sinon en fonctionnement il y aurait détérioration du réglage et dérèglement.



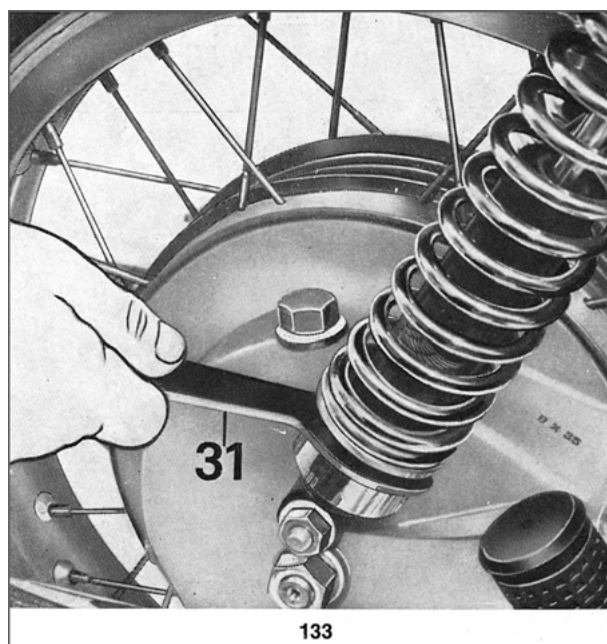
RÉGLAGE DU RESSORT (FIG. -133)

Il y a 3 dureté de suspension :

- Position : «I» normale.
- Position : «II» pour charge moyenne (1 passager + bagages ou 2 passagers).
- Position «III» : pour charge élevée (2 passagers + bagages).

Pour régler utiliser la clé spéciale (31 fig. 133).

En vissant on va de 1 à 3.



850 T

Ressorts réglables à 5 positions, par levier «F».

Les indications I, II, III, IV, V, doivent être en ligne avec la marque «rouge» (voir «A» et «B» en fig. 187).

Si le fonctionnement des amortisseurs n'est pas régulier, les remplacer.

DÉPOSE DES RESSORTS (FIG. 187)

L'indication «I» en ligne avec la marque rouge, presser le chapeau «D» pour comprimer les ressorts «E» et déposer les demi-coupelles «C».

Relâcher le ressort et le déposer avec le chapeau «D».

Données pour le contrôle des ressorts («E» fig. 187) :

Longueur du ressort: libremm 300

Position «I»

Fin de course sous charge de kg 63 : mm 246

Montage sous charge de kg 163 : mm 171

Position «II»

Fin de course sous charge de kg 70 : mm 241

Montage sous charge de kg 171 : mm 166

Position «III»

Fin de course sous charge de kg 74 : mm 237

Montage sous charge de kg 178 : mm 162

Position «IV»

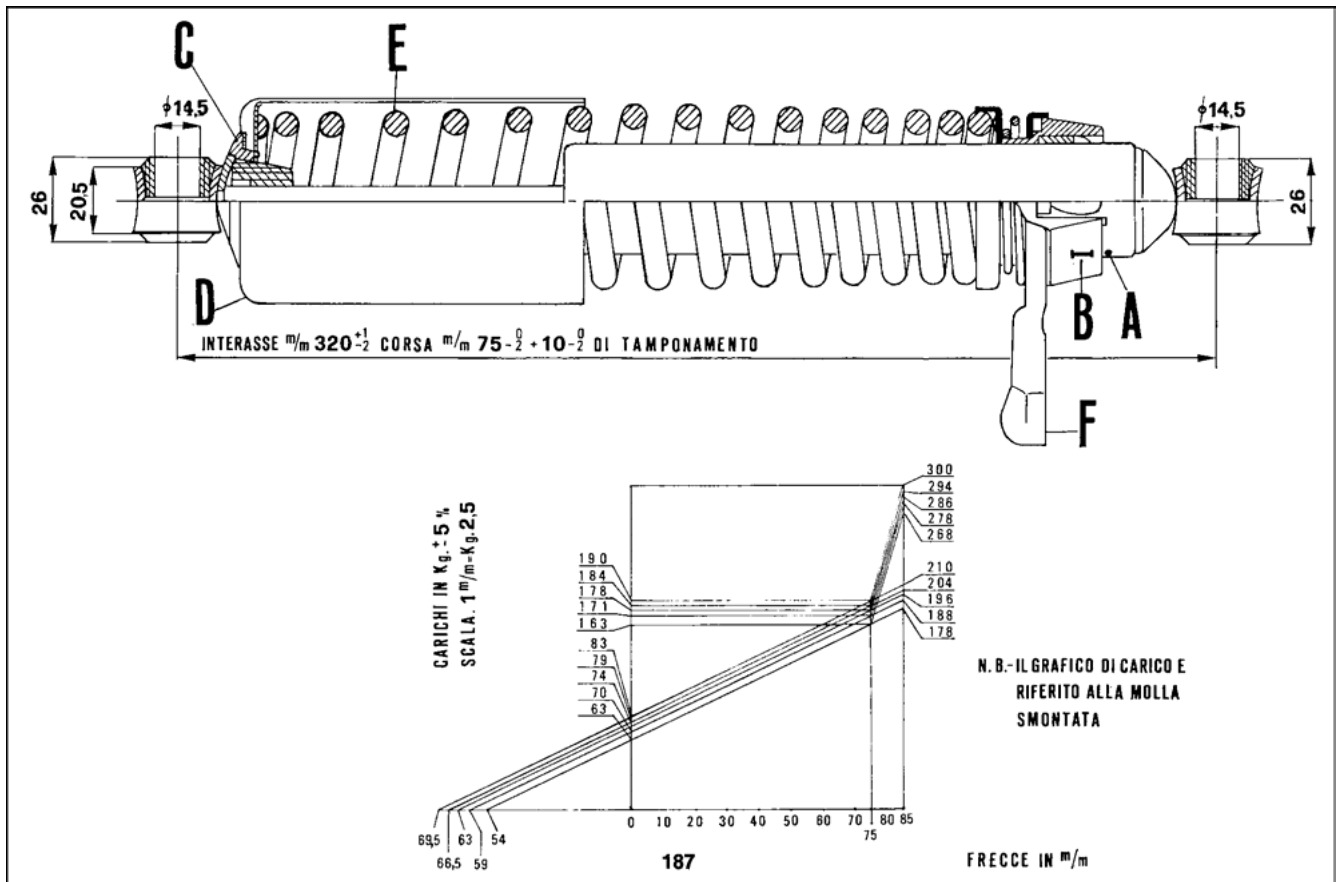
Fin de course sous charge de kg 79 : mm 233,5

Montage sous charge de kg 194 : mm 158,5

Position «V»

Fin de course sous charge de kg 83 : mm 230,5

Montage sous charge de kg 190 : mm 155,5



FOURCHE AVANT ET DIRECTION

Fourche avant du type avec amortisseurs hydrauliques fermés, incorporés.

DÉPOSE

Déposer :

- la roue avant
- les étriers de frein
- le garde boue
- les durits
- le doubleur hydraulique
- débrancher tous les câbles et les fils
- déposer le tableau de bord
- déposer les tubes de fourches
- le guidon,
- l'amortisseur de direction
- le té supérieur
- le té inférieur.

DÉMONTAGE D'UN ÉLÉMENT DÉPOSÉ

Vidanger l'élément considéré.

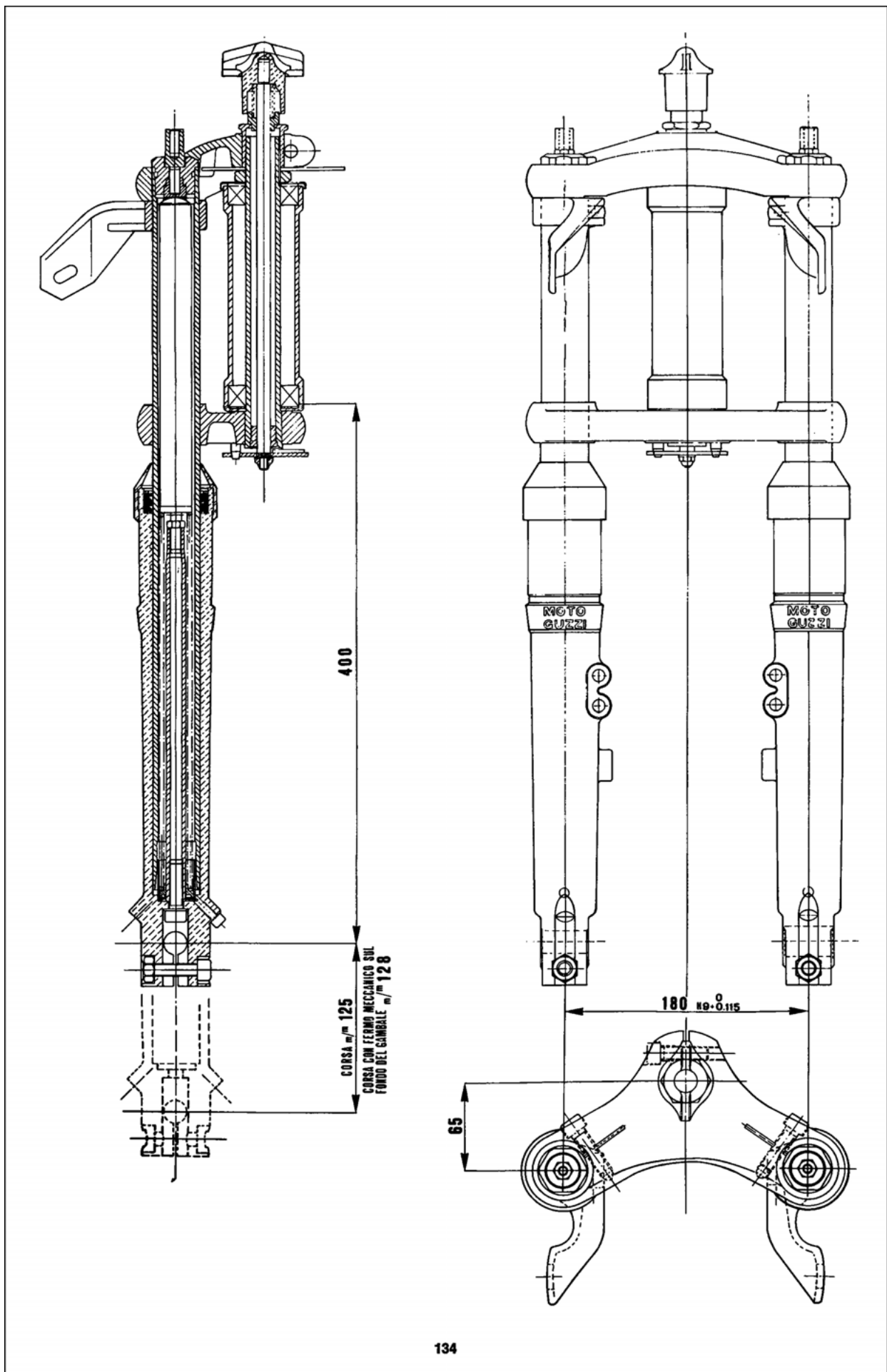
Dévisser la vis CHC située en bas du fourreau.

Retirer :

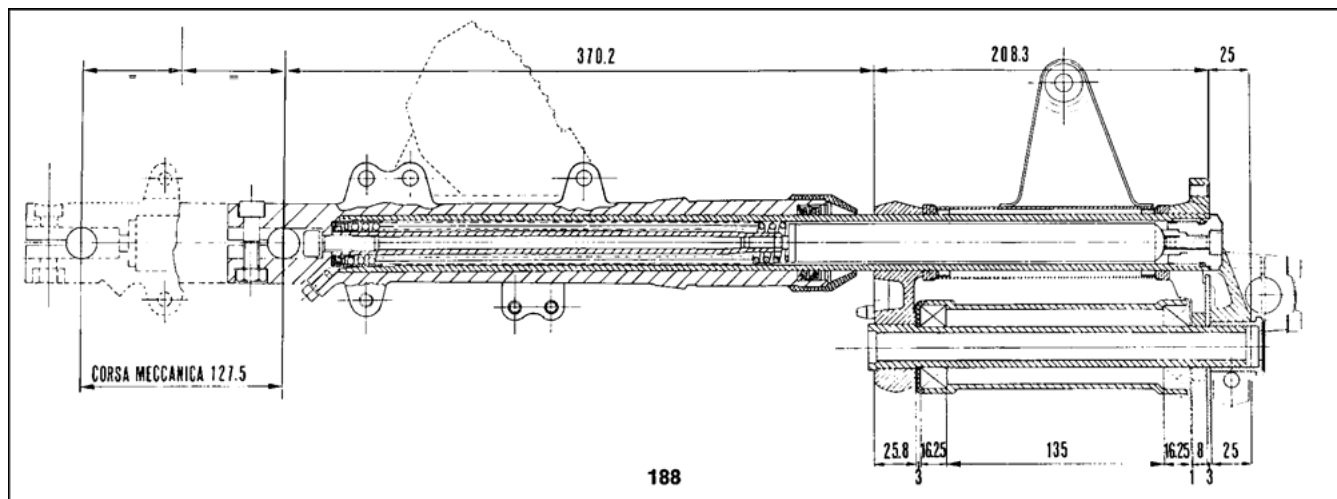
- le fourreau
- le ressort
- l'amortisseur
- l'écrou supérieur de tube avec son joint torique

RÉVISION DE LA FOURCHE

Vérification des cotes V7 Sport et 750 S (voir fig. 134).



Vérification des cotes 850 T (voir fig. 188)



TUBE DE FOURCHE ET FOURREAU

Vérifier la rectitude et la cylindricité du tube.

Contrôler qu'ils n'aient pas de rayure ou d'usure.

Ø du tube.....34,740 à 34,715 mm

Ø du fourreau.....34,750 à 34,790 mm

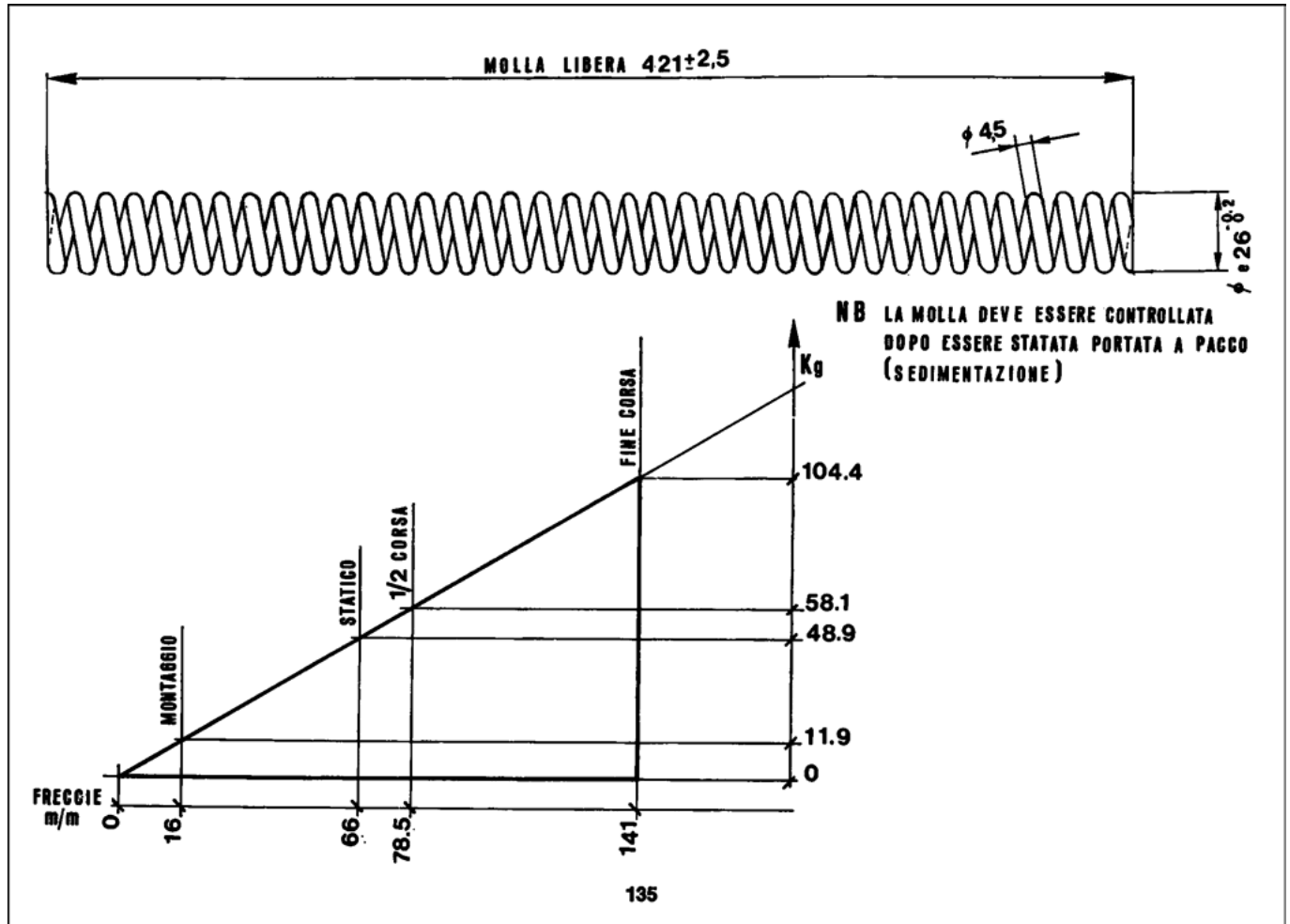
Jeu de montage0,010 à 0,085 mm

RESSORT (FIG. 135)

Vérifier qu'il ne soit pas déformé.

Cotes du ressort :

à vide 418,500 à 423,500 mm
 sous une charge de 11,3 kg compression de 16mm
 sous une charge de 48,9 kg compression de 66 mm
 sous une charge de 104,4 kg compression de 141 mm

**CAOUTCHOUC CACHE-POUSSIÈRE**

Le cache-poussière ne doit pas présenter de coupure ou d'usure.

TRUARC

Vérifier son élasticité, son diamètre et son épaisseur.

JOINT D'ÉTANCHÉITÉ

Vérifier leur élasticité et leur usure. S'ils sont douteux, les changer.

TRUARC DE MAINTIEN DE LA DOUILLE EN BOUT D'AMORTISSEUR

Vérifier son élasticité et son diamètre. S'il présente le moindre doute, le changer.

AMORTISSEUR DE DIRECTION

Vérifier s'il n'est ni grippé ni vidé d'huile.

AMORTISSEUR DE FOURCHE

Il ne doit en aucun cas être démonté.

Vérifier que les deux amortisseurs ont un amortissement semblable, qu'ils ne soient pas vidés d'huile ou qu'ils n'aient pas de points durs.

TE INFÉRIEUR

Contrôler sa géométrie et son filetage.

TE SUPÉRIEUR

Contrôler sa géométrie.

ROULEMENTS

Ils ne doivent pas présenter d'usure.

Les chemins de roulement doivent être lisses et non piqués.

REMONTAGE

Procéder à l'inverse du démontage.

Mettre 50 cm³ d'huile «AGIP F.1 ATF Dexron» dans chaque fourreau.

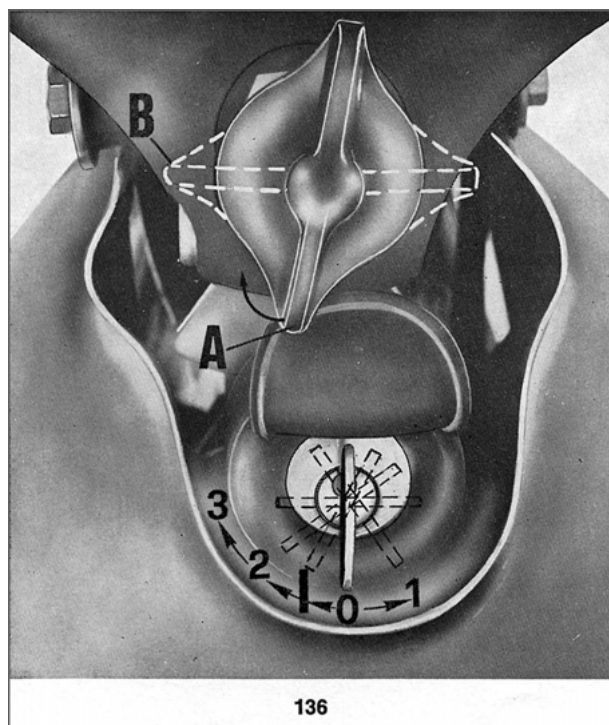
Pour les freins voir page 102.

AMORTISSEUR DE DIRECTION (V7 SPORT ET 750 S)

Il est commandé par une poignée au dessus du té supérieur (fig. 136).

Position «A»: pas d'amortissement.

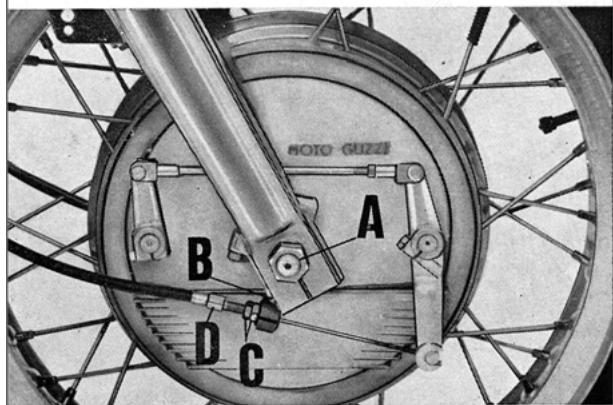
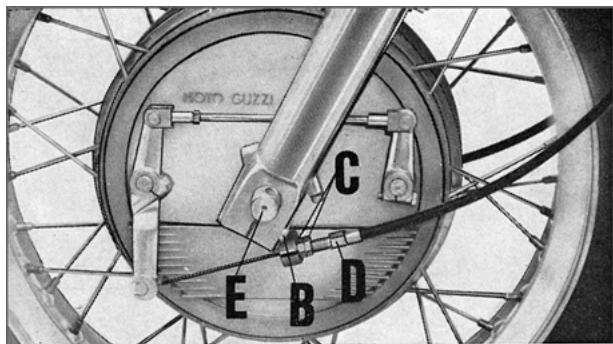
Position «B»: amortissement.



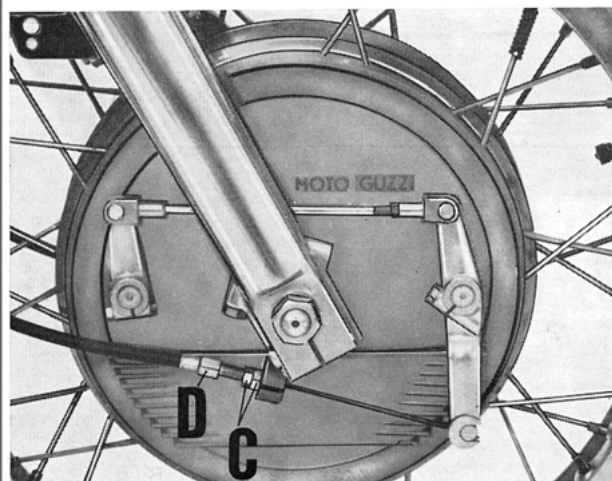
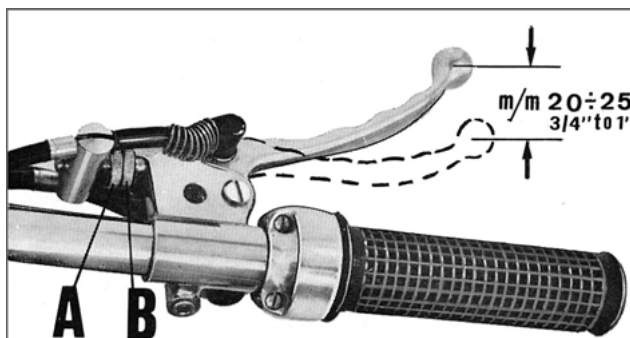
ROUES ET FREINS

V7 SPORT : DÉPOSE ROUE AVANT - RÉGLAGE FREIN AVANT À TAMBOUR

Pas d'instruction dans le manuel original, mais 2 figures disponibles (NDLR)



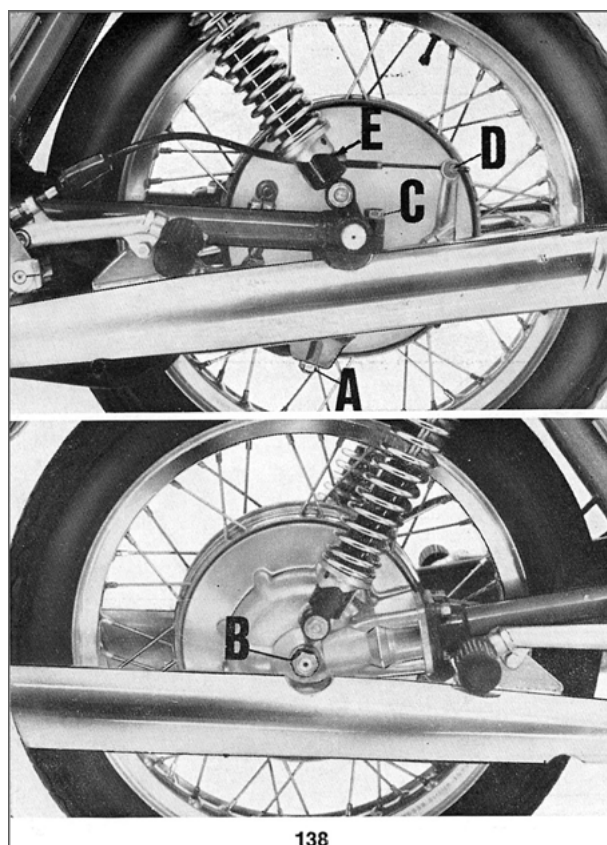
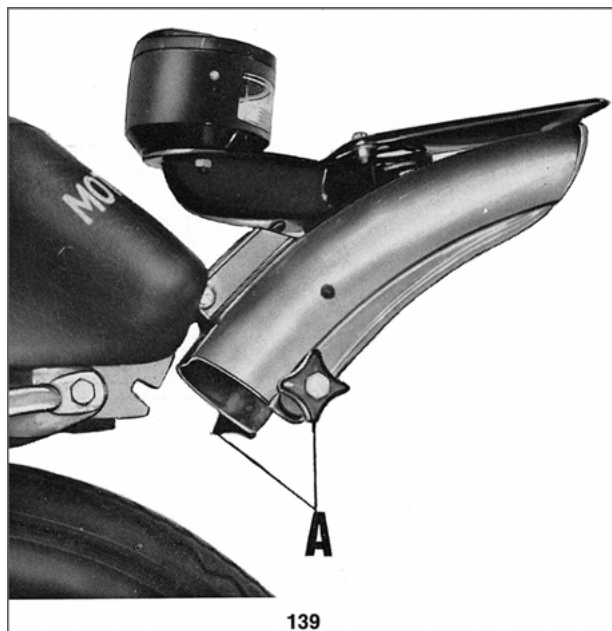
137



144

DÉPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE (FIG. 138)

- Dévisser le boulon «A» d'ancrage du frein
- Dévisser l'écrou d'axe «B»
- Détendre le frein à l'aide du réglage «E»
- Débrancher le câble de frein
- Desserrer le boulon de blocage de l'axe
- Sortir l'axe et déposer l'entretoise
- Desserrer les 2 écrous «A» fig. 139



- Relever le garde-boue arrière
- Tirer la roue vers la gauche et la sortir

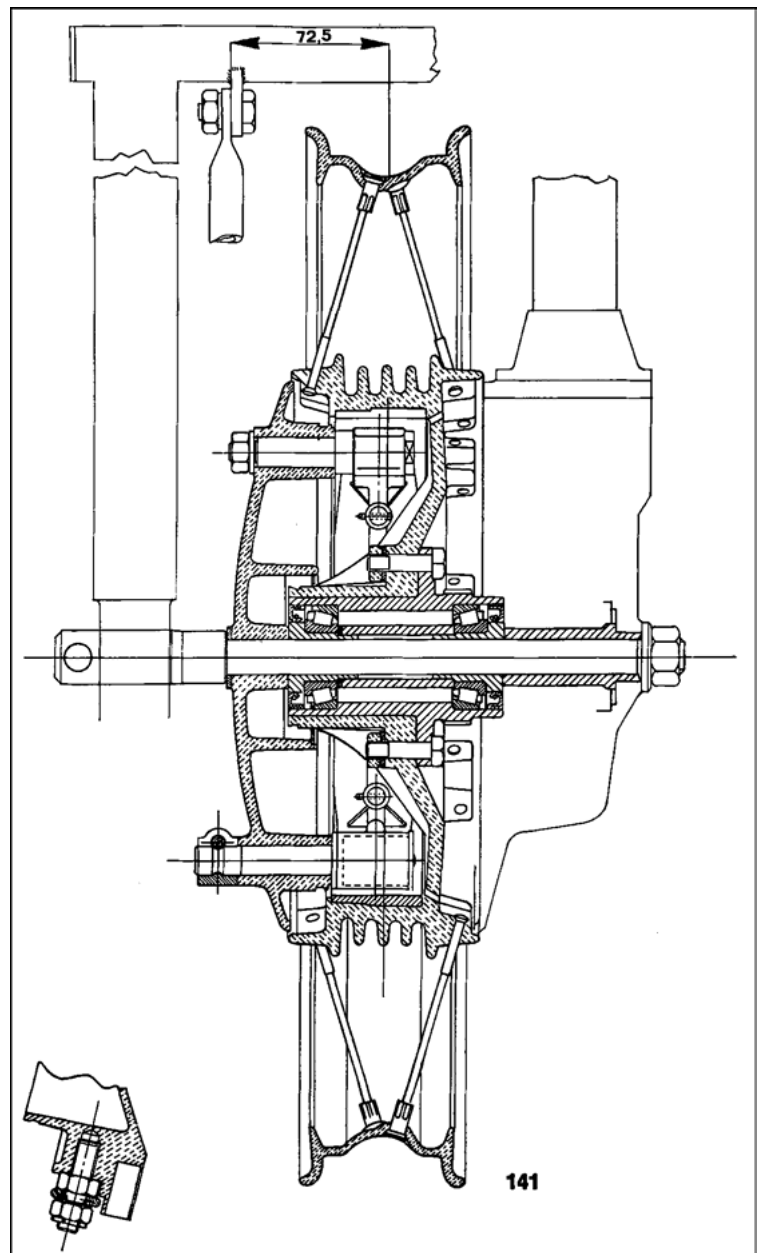
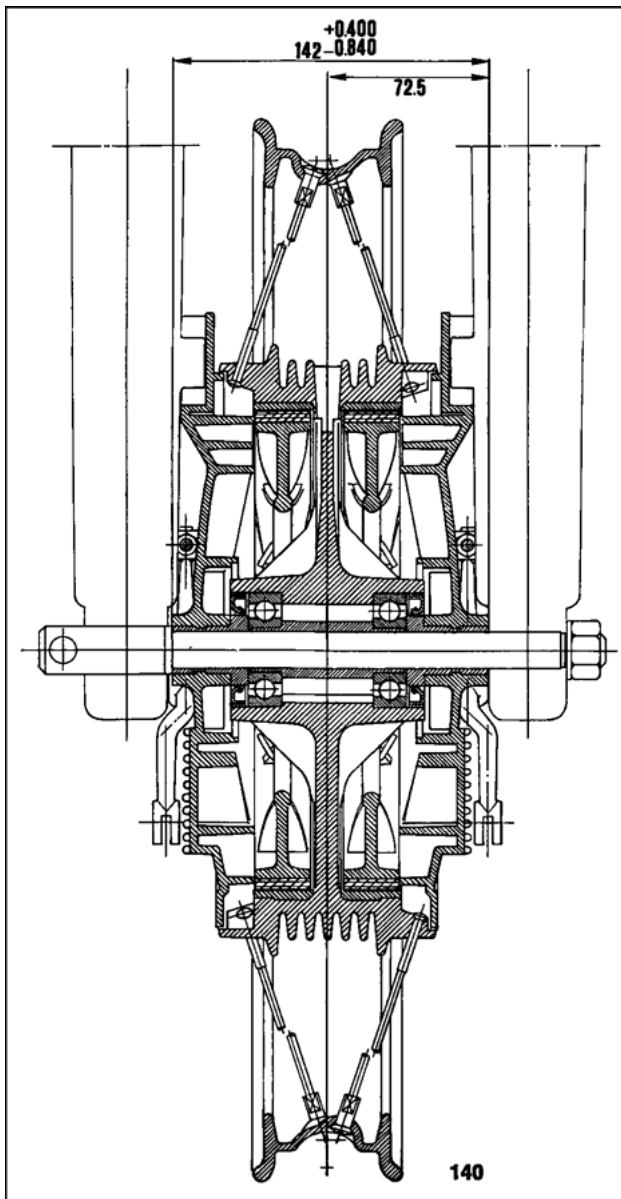
DÉMONTAGE DU FREIN

Déposer le flasque
 Du flasque, déposer les segments de frein
 Déposer les leviers
 Déposer les cames

CONTRÔLE DE LA ROUE ET DU FREIN

Vérifier :

- L'usure du moyeu et sa géométrie (fig. 140, 141)
- La tension des rayons
- État de la jante



PRÉPARATION D'UN FLASQUE DOUBLE CAME

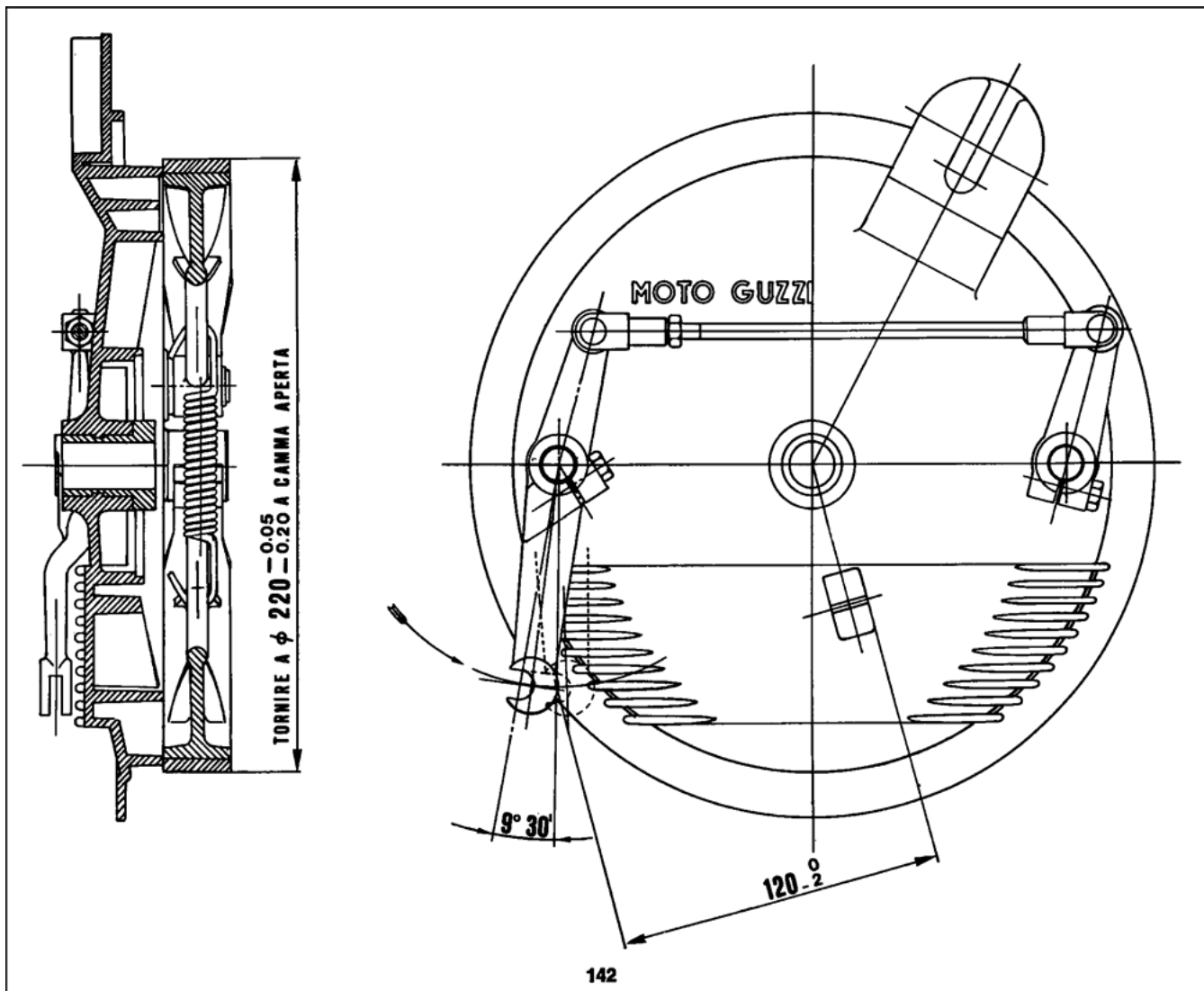
Mettre des garnitures sur les mâchoires de façon à atteindre un diamètre de 219,800 à 219,950 mm

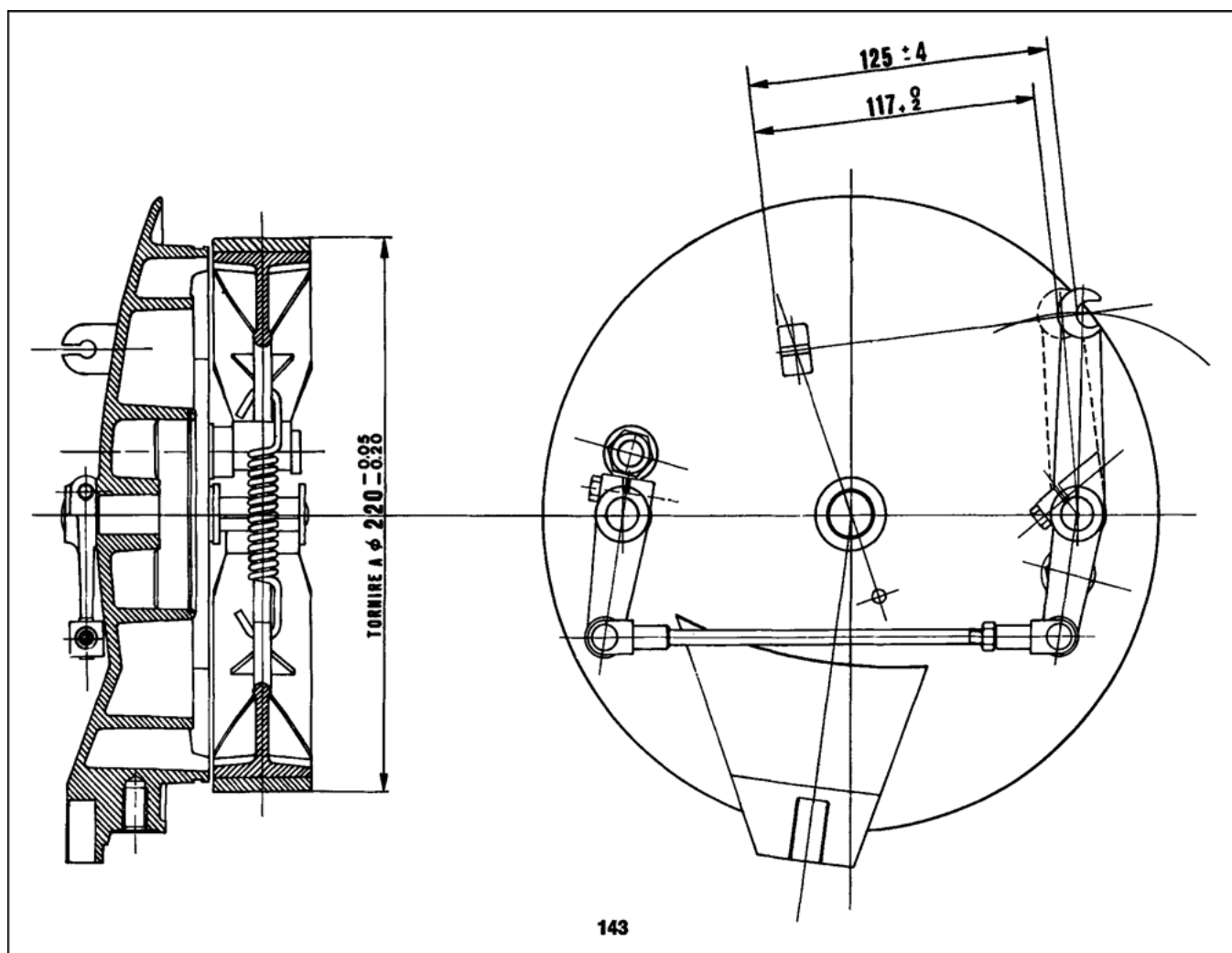
Positionner le levier de frein à entre 119,800 et 120,000 mm du bossage de barillet tendeur de câble

Contrôler le diamètre intérieur du tambour: 219,900 à 220 mm. S'il présente des rayures, le passer à la toile émeri très fine.

Figure 142 : Frein AV à tambour (V7 Sport)

Figure 143 : Frein AR à tambour





PRÉPARATION D'UN FLASQUE SIMPLE CAME

Même préparation que pour le double, sauf pour la distance du levier de frein : ici il faut 116,800 à 117,000 mm au lieu de 119,800 à 120,000 mm.

MONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

Monter les roulements de moyeu et le joint côté transmission.
Côté frein, remonter sur le flasque les axes, les leviers et les mâchoires.
Monter sur le moyeu l'entretoise, le roulement, le joint et la bague.

REPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE

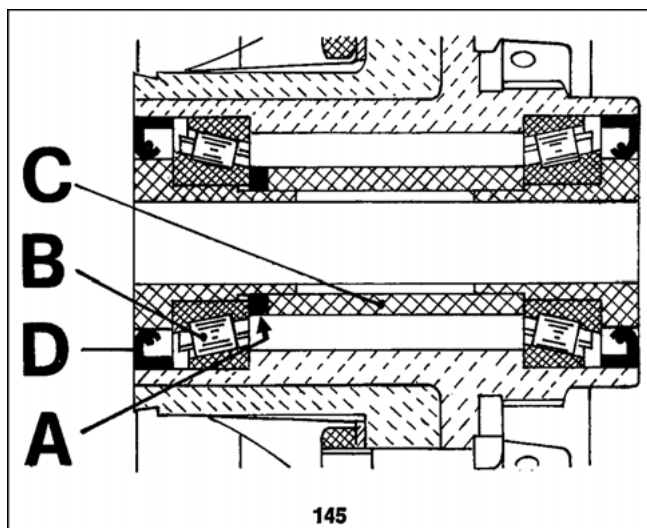
Procéder à l'inverse de la dépose.
Avant de bloquer l'écrou d'axe, faire tourner la roue et bloquer le frein.
Maintenir le frein bloqué pour serrer l'écrou d'axe.

RÉGLAGE DU JEU DES ROULEMENTS CONIQUES DE MOYEU ARRIÈRE (FIG. 145)

Monter les roulements avec un jeu axial de 0,05 mm.

Pour régler le jeu, opérer de la manière suivante :

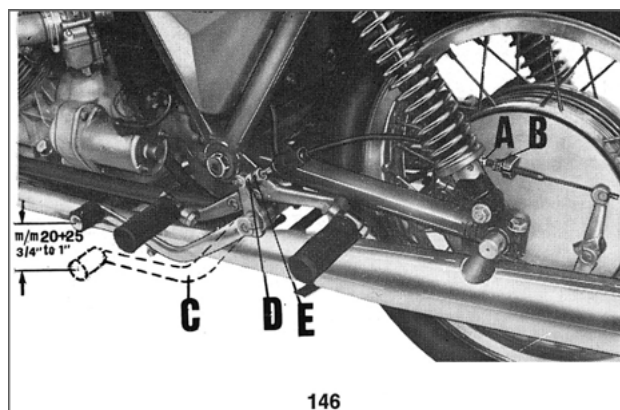
1. Déposer l'ensemble cages roulements du moyeu, le nettoyer à l'essence et le sécher à l'air comprimé
2. Remonter l'ensemble sur le moyeu en mettant entre le roulement gauche «B» en l'entretoise «C» une cale de réglage «A» de façon à avoir un jeu nul.
3. Redéposer le roulement «B» et ajouter aux cales une cale de 1/10 mm. Cette façon de procéder donne un résultat idéal pour le fonctionnement. Lubrifier les roulements avec de la graisse «Agip F.1 Grease 30».
4. Remettre la roue et bloquer l'écrou entre 14 et 15 kgm.

**RÉGLAGE DU FREIN ARRIÈRE A TRANSMISSION PAR CÂBLE (FIG. 146)**

Il faut une course du levier de 20 à 25 mm avant que les garnitures ne viennent lécher le tambour.

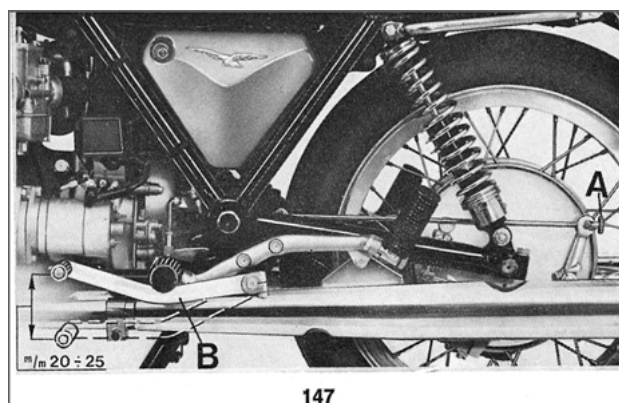
Agir sur la vis «A» après avoir dévissé le contre-écrou «B».

La position de la pédale «C» peut être réglée à la convenance du pilote. Pour cela agir sur la vis «D» après avoir dévissé le contre-écrou «E».

**RÉGLAGE DU FREIN ARRIÈRE A TIGE (FIG. 147)**

Pour régler, il faut agir sur la vis moletée «A».

La pédale «B» doit avoir une garde de 20 à 25 mm.

**CONTRÔLE DE LA JANTE**

Vérifier son voile et son saut. Cette vérification doit être faite à 500 km puis tous les 1500 km.

ÉQUILIBRAGE DE LA ROUE

Si possible faire équilibrer les roues au banc.

Sinon monter la roue sur équilibreur de roue statique. Mettre des plombs à l'opposé du point le plus lourd. La roue est considérée équilibrée quand elle reste en toute position.

Il existe des plombs de 15, 20 et 30 gr.

Un déséquilibre inférieur à 15 gr n'influence pas la stabilité de la machine.

DÉPOSE ROUE AVANT ET ENSEMBLE FREIN AVANT HYDRAULIQUE**750 S**

Ôter les capuchons en caoutchouc, dévisser les vis de purge («H» fig. 148) et vidanger le liquide de frein.

Déposer les tuyaux du dédoubleur et étrier.

Déposer étrier et garde-boue avant.

Desserrer l'écrou («A» fig. 147/1) de blocage de l'axe.

Dévisser les vis («B» fig. 147/1) de fixation fourche-axe.

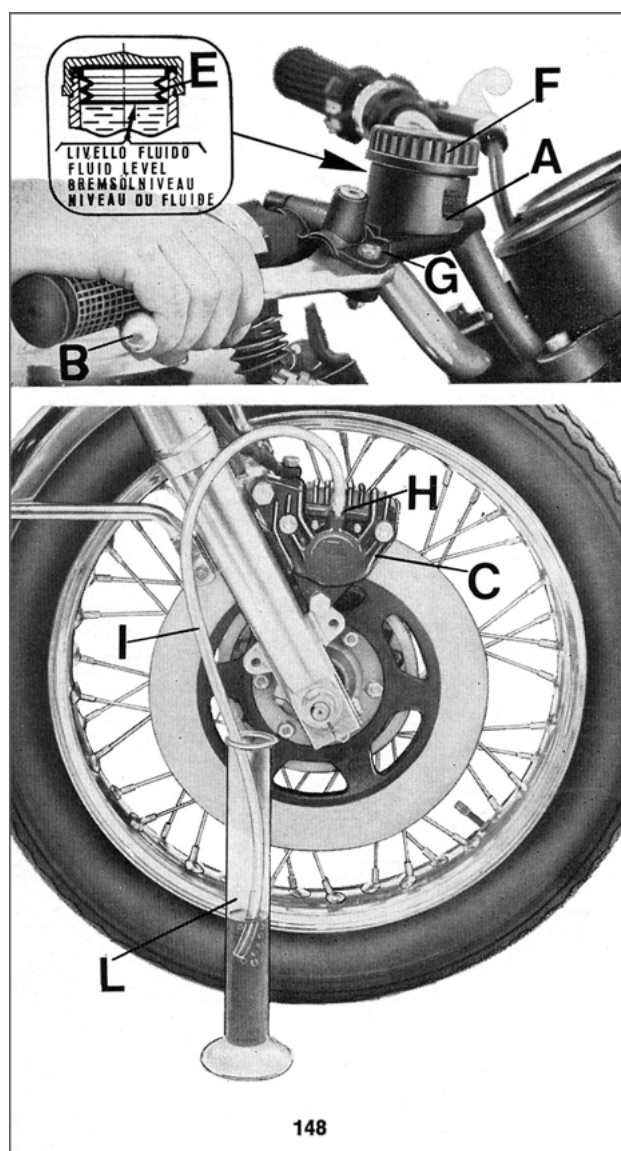
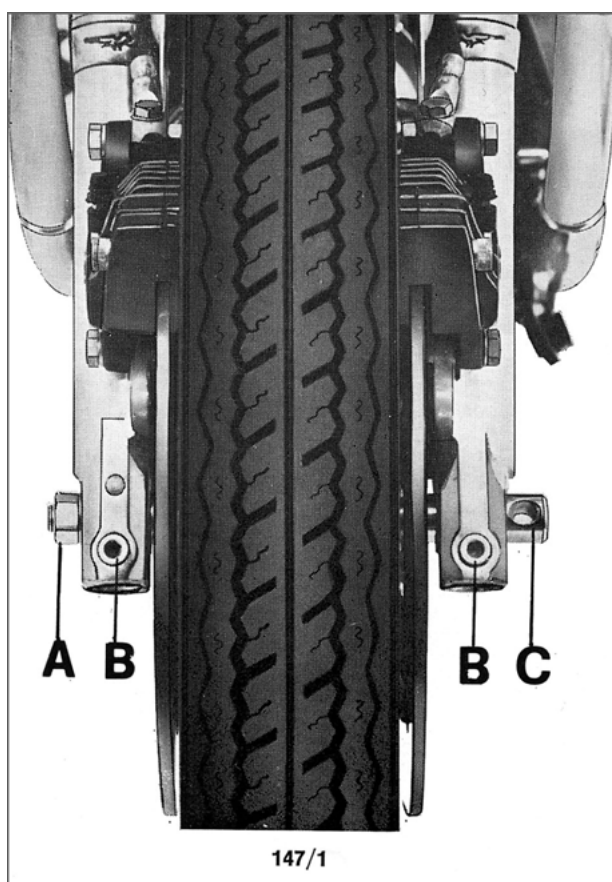
Sortir l'axe («C» fig. 147/1).

Sortir la roue.

Déposer le dédoubleur.

Déposer le tuyaux de l'émetteur.

Déposer l'ensemble maître cylindre-réservoir sur le guidon.

**850 T**

La «850-T» dispose d'un seul disque de frein sur le côté droit de la roue avant et un étrier fixé sur la fourche à droite.

Il n'est pas nécessaire d'ôter l'étrier pour la dépose de la roue.

ENSEMBLE FREIN AVANT HYDRAULIQUE

DESCRIPTION

Il se compose d'un maître-cylindre situé à droite sur le guidon, de deux disques et deux étriers fixés sur les fourreaux.

Une durit relie le maître-cylindre au dédoubleur où est situé le manocontact de frein°

Le maître-cylindre se compose d'un piston, actionné par la poignée, et d'un réservoir. Les étriers sont à double piston. Les plaquettes sont maintenues en place par deux goupilles rapides.

ENTRETIEN GÉNÉRAL

Vérifier fréquemment le niveau de liquide. Il ne doit pas descendre à moins de 8 mm du niveau maxi.

Faire le niveau du liquide tous les 5000 km. Attention, ce liquide est hydrophile : n'ouvrir le bidon et le réservoir qu'au moment de l'utilisation.

Changer le liquide tous les 15000 km.

Quand la poignée est élastique il y a lieu de purger le circuit, car celui-ci contient de l'air.

PURGE DU CIRCUIT DE FREINAGE (FIG. 148)

La purge est à faire lorsque l'on pense que la course longue et élastique de la poignée du levier de commande est due à la présence d'air dans le circuit.

Tourner le guidon de façon que le réservoir de liquide «A» soit horizontal.

Remplir si nécessaire le réservoir. Faire attention que le liquide ne descende pas à plus de 8 mm en dessous du niveau maximum.

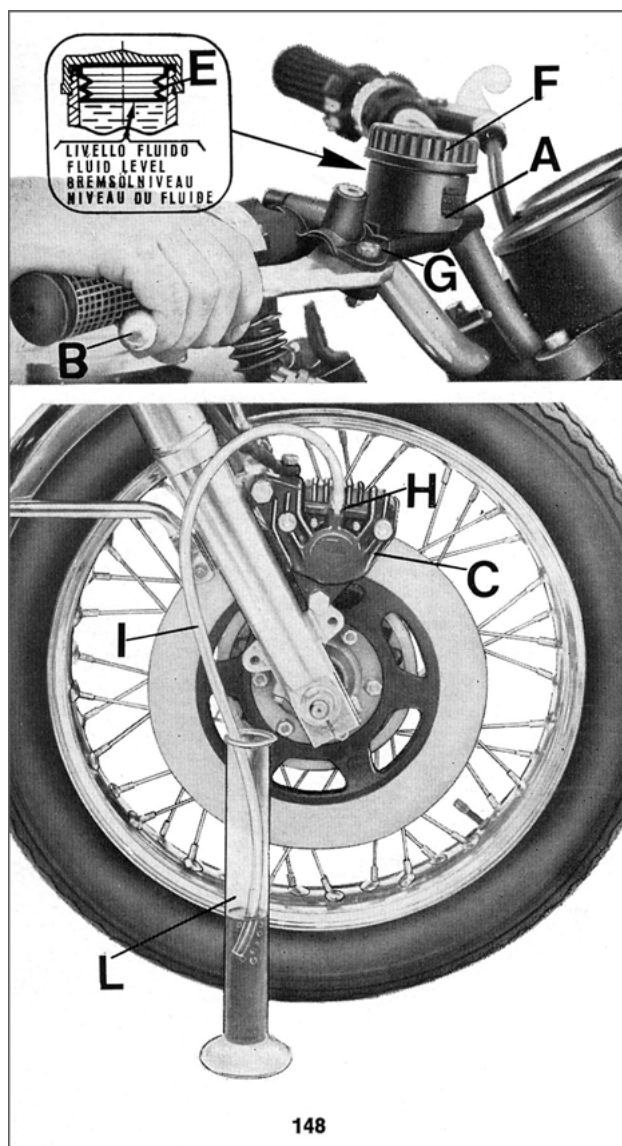
Purger un demi-étrier «C» :

1. ôter le bouchon de la vis de purge «H» et placer sur celle-ci un tuyau transparent «I» dont l'autre extrémité est immergée dans du liquide de frein «L»
2. desserrer la vis de purge «H»
3. tirer à fond sur le levier de frein au guidon «B». Attendre quelques secondes puis relâcher le levier et recommencer à pomper. Répéter l'opération tant que l'on constate la présence de bulles d'air.
4. maintenir le levier «B» tiré à fond et refermer la vis de purge.

Procéder de même sur l'autre demi-étrier.

Si la poignée du levier «B» est encore élastique après son départ, répéter la purge.

N.B. - La purge n'élimine pas totalement l'air du circuit. Le peu d'air restant est éliminé en fonctionnement, ce qui rend au début la poignée élastique.



CONSEIL GÉNÉRAL LORS DE LA REPOSE D'UN ÉLÉMENT HYDRAULIQUE

Avant tout démontage, nettoyer soigneusement l'extérieur.

Au démontage, nettoyer les pièces métalliques au trichloréthylène et les joints caoutchouc au liquide de freinage.

MAÎTRE-CYLINDRE - RÉSERVOIR (FIG. 149)**DESCRIPTION**

Le maître-cylindre est constitué d'un corps (1) en alliage léger comportant le réservoir (2).

Il est percé d'un trou rectifié où coulisse le piston (3).

Le piston est muni de deux joints d'étanchéité: un torique (4) pour la pression et un à lèvres (5).

Le levier (6) appuie au bout du piston.

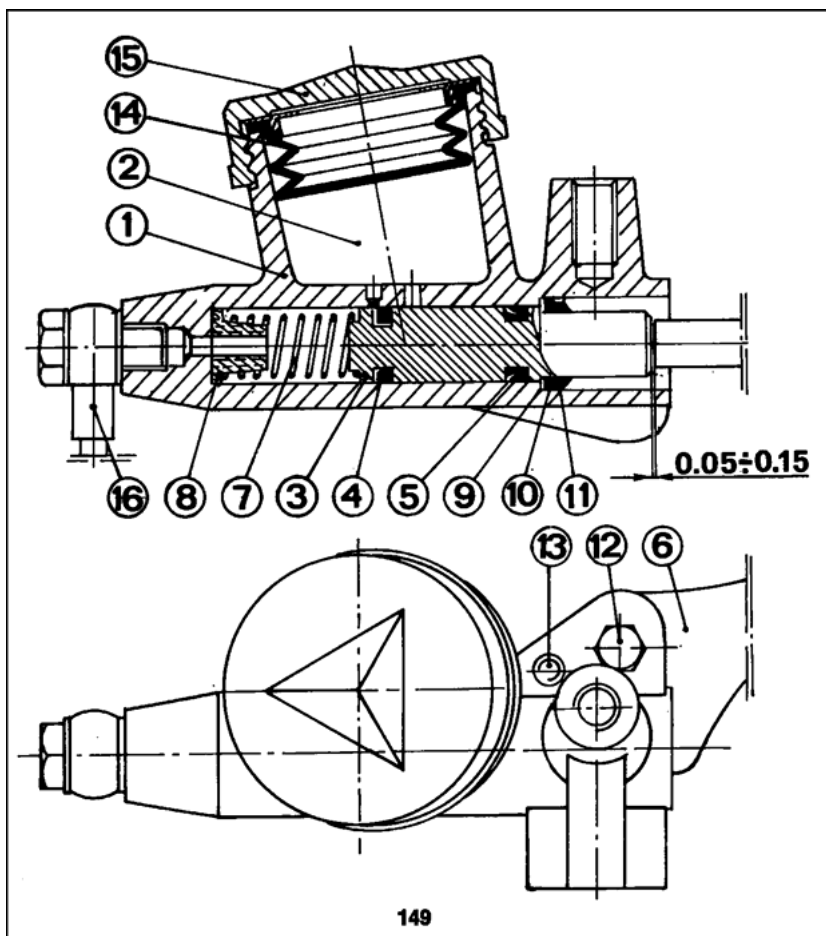
Le retour du piston est assuré par un ressort (7) guidé par le cône (8).

Le piston est maintenu par deux rondelles (9 et 10) et le joint (11).

Le levier de commande (6) est fixé au corps par la vis (12).

Le jeu entre piston et levier, qui doit être compris entre 0,05 et 0,15 mm, se règle par l'intermédiaire de la vis excentrique (13).

L'étanchéité du réservoir est assurée par un soufflet caoutchouc (14) qui est maintenu par le couvercle (15).

**VÉRIFICATION ET CONTRÔLE**

Vérifier fréquemment le niveau de liquide (minimum autorisé à 8 mm du niveau maxi).

Vérifier les serrages des durits tous les 5.000 km.

Changer le liquide tous les 5.000 km.

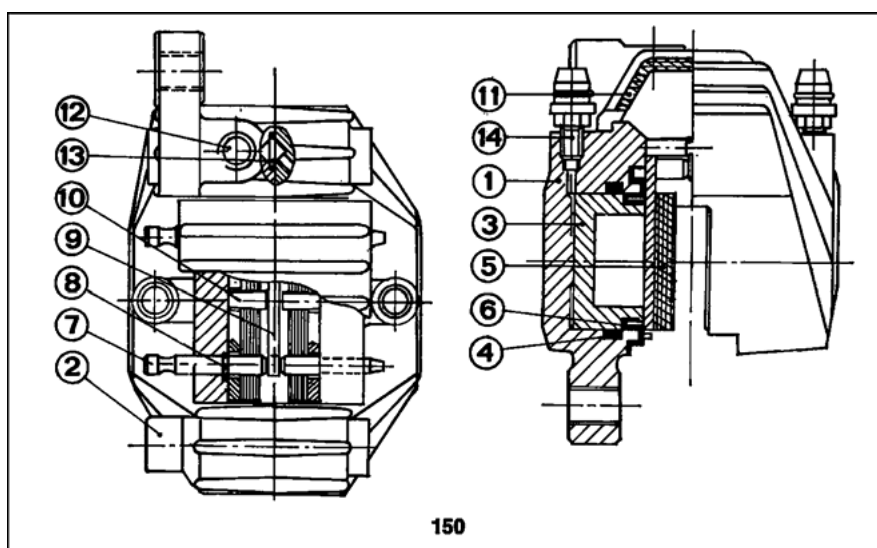
Vérifier le jeu piston-levier qui doit être de 0,05 à 0,15 mm.

ÉTRIER (FIG. 150)**DESCRIPTION**

C'est un étrier avec deux pistons (3), le corps démontable en deux parties (1).

L'étanchéité est faite par un joint torique (4) et un joint cache-poussière (6).

Les plaquettes (5) sont maintenues par des goupilles (7) immobilisés par un ressort (9).



VÉRIFICATION ET CONTRÔLE

Vérifier les plaquettes tous les 5.000 km.

Pour déposer celles-ci, déposer la goupille arrière, puis relever le ressort (9), ôter la goupille avant (7) et l'axe de centrage de plaquette (10).

Épaisseur des plaquettes neuves9 mm

Épaisseur limite d'usure6 mm

Changer les plaquettes quand elles sont usées à cette épaisseur limite.

Pour cela :

- repousser les pistons sans détériorer les joints cache-poussière.
- mettre les plaquettes neuves.
- remonter les axes et le ressort.

Après un échange de plaquette, il n'y a pas lieu de purger.

La plaquette après freinage doit se trouver à 0,2 mm du disque.

Il est possible que l'échange de plaquette amène retirer du liquide du réservoir.

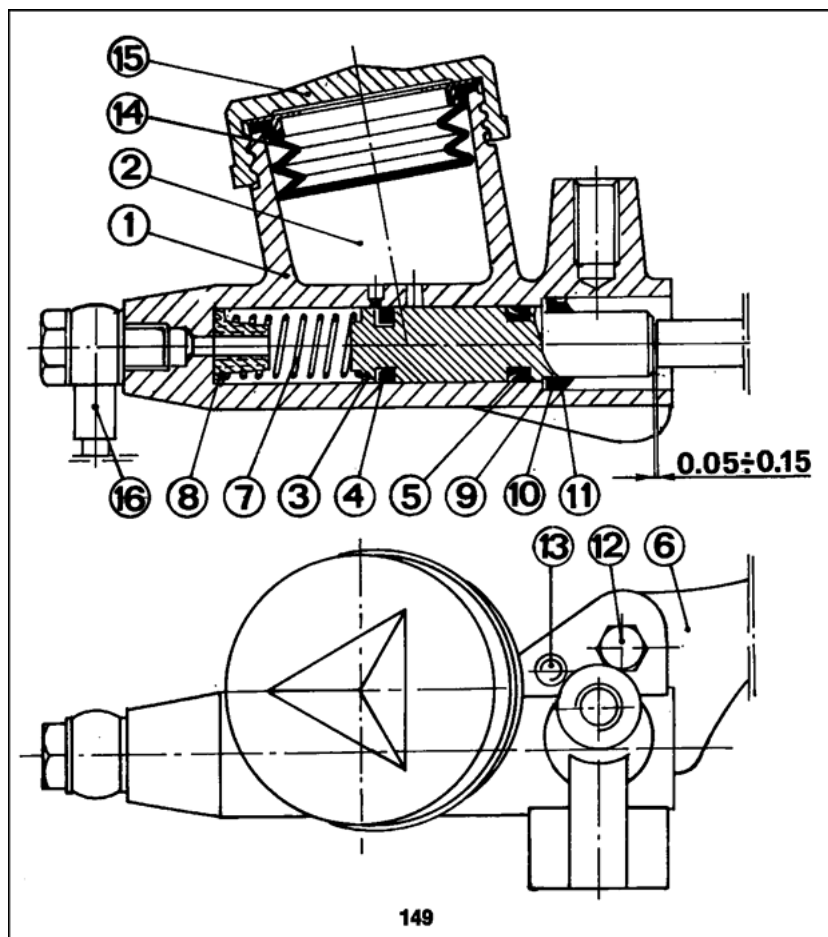
RÉFECTION D'UN MÂTRE-CYLINDRE (FIG. 149-151)

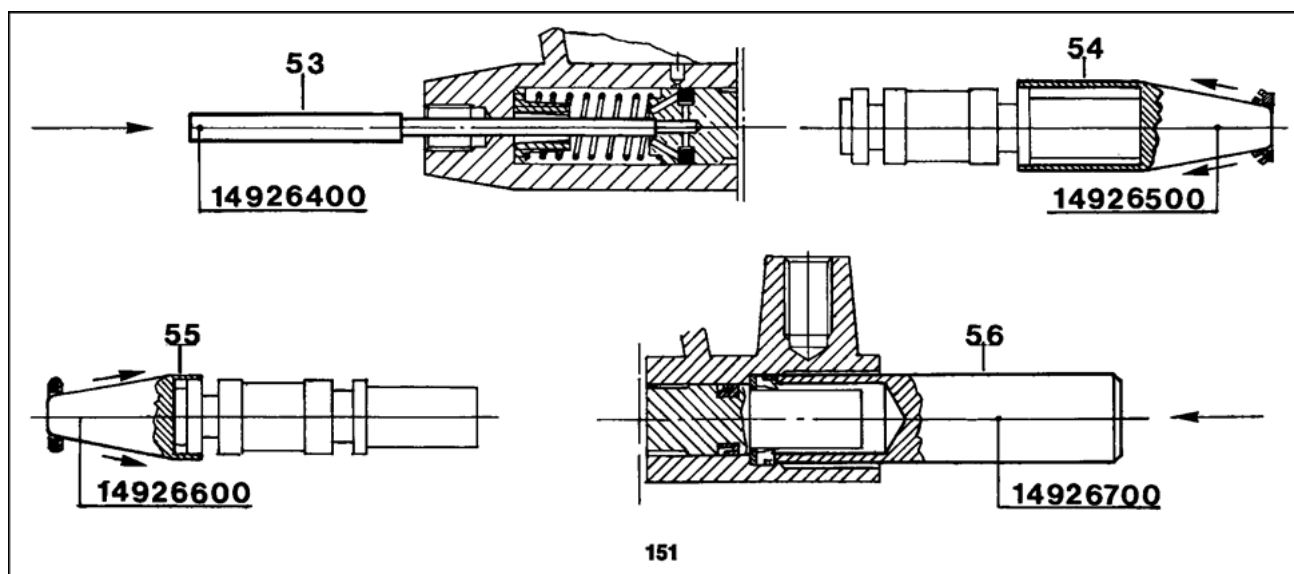
En cas de fuite de liquide ou de baisse de l'efficacité de freinage, il y a lieu de changer les joints (4 et 5) du piston. Pour cela :

- Vider le réservoir de liquide
- Dévisser la vis Banjo de la durit (16)
- Déposer le levier (6)
- Enfiler l'outil n° 14926400 (53 fig. 151) et à légers coups de marteau sortir le piston (3)
- Déposer du piston l'anneau de blocage (11) et les rondelles (10 et 9)
- Sortir du corps (1) le ressort (7) et le guide ressort (8)
- Bien nettoyer toutes les pièces
- Polir, si besoin est, le piston et l'alésage du corps
- Contrôler leur diamètre :
 - Piston Ø mini : 15,832 mm
 - Corps Ø maxi : 15,918 mm
- Déposer les joints (4 et 5)
- Reposer les joints neufs. Pour le (5) utiliser l'outil n° 14926500 (54 fig. 151) et pour le (4) l'outil n° 14926600 (55 fig. 151)
- Mettre sur le piston les deux rondelles et le joint
- Mettre le cône de guidage (8) et le ressort (7)
- Mettre l'ensemble dans le corps
- Mettre l'outil n° 14926700 (56 fig. 151) et enfoncer au marteau l'ensemble
- Reposer la canalisation, la vis Banjo et le levier
- Contrôler le jeu entre levier et piston
-

Remplir le réservoir et purger le circuit.

N.B. - Au remontage, monter les joints à la graisse et les parties métalliques au liquide de frein.





RÉVISION DE L'ÉTRIER

L'échange des joints s'avère nécessaire si l'on constate des traces de liquide évidentes sur l'étrier ou une diminution régulière du niveau de liquide dans le réservoir.

La perte de liquide s'associe à une diminution de l'efficacité de freinage et à une élasticité dans le levier.

Pour l'échange des joints procéder comme suit :

- Débrancher la canalisation d'arrivée
- Déposer l'étrier du fourreau
- Déposer les plaquettes
- Désassembler les demi-étriers
- Déposer es cache-poussières et vérifier s'il y a fuite
- Déposer le piston à l'aide d'air comprimé injecté dans le trou d'arrivée d'huile. Attention de ne pas rayer ou détériorer les surfaces de glissement
- Déposer le joint défectueux
- Vérifier les diamètres :
 - Ø du piston 37,930 mm
 - Ø de l'alésage 38,071 mm
- Si nécessaire les polir au papier
- Remonter un joint neuf
- Remonter le piston (seule la pression du doigt doit suffire)
- Remonter le cache-poussière
- Réassembler les demi-étriers sans oublier le joint torique
- Serrer les deux vis chc entre 4 et 4,5 kgm
- Reposer l'étrier. Serrer les vis de fixation entre 4 et 4,5 kgm
- Reposer les plaquettes
- Rebrancher la canalisation et purger.

DURITS

Elles ne doivent présenter ni craquelures, ni fentes, ni usures par frottement, sinon les échanger immédiatement.

DISQUE

Il ne doit présenter ni criques ni rayures profondes.

Vérifier les parallélismes suivants :

Face d'appui avec surface de freinage0,05 mm

Planéité de la piste0,05 mm

Parallélisme des deux pistes du disque0,015 mm

Voile maximum du disque ne0,2 mm

Si le voile dépasse 0,2 mm, vérifier le montage du disque et la surface de la portée sur le moyeu.

Vérifier aussi le serrage des boulons de fixation : pour les vis de Ø 8 mm serrage de 2,2 à 2,4 kgm.

850 T : MONTAGE D'UN DEUXIÈME DISQUE AVANT

«Kit» de montage livrable sous la référence 17923000.

DÉMONTAGE DE PIÈCES A REMPLACER

- Déposer la roue avant, redresser les plaquettes frein des écrous et boulons qui fixent le disque au moyeu.
- Desserrer les écrous et sortir les boulons.
- Décharger le circuit et ôter le contacteur hydraulique.

MONTAGE DU DEUXIÈME DISQUE

- Monter le nouveau disque sur le côté droit du moyeu
- Poser les plaquettes frein sur les boulons
- Enfiler les boulons sur : disque gauche, bride gauche, bride droite, disque droit
- Poser les plaquettes frein sur les boulons et serrer les écrous au couple de serrage de 2,2 à 2,4 kgm. Plier les plaquettes-freins et si tout est normal (voir chapitre «Disque» page. 112) poser la roue
- Monter l'étrier à gauche sur la fourche (voir chapitre «Étrier» page. 110)
- Poser d'abord un joint entre le dédoubleur et le tuyau puis le tuyau côté gauche, l'autre joint et le contacteur hydraulique, visser à fond
- Poser le tuyau avec vis et deux joints sur l'étrier gauche
- Remplir le circuit de freinage avec du liquide «Agip F. 1 Brake Fluid et purger le circuit (voir page 109).

PANNES ET REMÈDES SUR LE SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE

PANNES ET CAUSES	REMÈDES
Le frein couine Étrier non serré Ressort de fixation de plaquette défectueux ou manquant Plaquettes usées au delà de la limite Plaquettes imprégnées d'huile Plaquettes mal montées	Resserrer au couple Remplacer le ressort Remplacer les plaquettes après avoir contrôlé le disque Remplacer les plaquettes Remplacer les plaquettes
Le frein vibre Voile supérieur à 0,2 mm Blocage d'un piston	Rectifier ou changer le disque Le dégripper
Le disque chauffe anormalement Piston grippé Lever sans jeu à la poignée	Le dégripper Régler le jeu levier- maître-cylindre
Freinage insuffisant Disque imprégné d'huile ou de liquide Plaquettes trop usées ou glacées Plaquettes imprégnées d'huile ou grasses Piston bloqué	Toiler ou rectifier le disque Échanger les plaquettes et vérifier le disque Échanger les plaquettes Le dégripper
Le frein bloque Plaquettes avec un coefficient d'adhérence trop élevé Disque fortement oxydé	Mettre les plaquettes appropriées Rectifier le disque
Usure rapide des plaquettes Plaquette en contact continu avec le disque Piston bloqué Disque avec des rayures profondes	Vérifier les axes des plaquettes Dégripper le piston Rectifier ou échanger le disque
Les plaquettes s'usent en biais et irrégulièrement Siège du piston pas plan Grippage du piston sur une partie Ressort des plaquettes défectueux Étrier monté oblique	Le rectifier Le dégripper Échanger le ressort Le remonter correctement
Levier de frein avec une course trop grande Voile supérieur à 0,2 mm Présence d'air dans le circuit Disque fortement rayé	Rectifier le disque Purger le frein avant Rectifier le disque
Le piston du maître-cylindre ne revient pas Vis de fixation trop serrée Vis à excentrique mal réglée Vis d'axe de levier trop serrée (pas d'origine) Lever trop épais Rondelle et joint (9) (10) et (11) fig. 149 trop emboutis Liquide de frein usagé Ressort trop faible	La desserrer La régler La desserrer L'échanger Les changer Vérifier le piston. Polir les surfaces présentant des signes de grippage et remplacer le liquide Changer le ressort
Fuite d'huile au réservoir Soufflet de caoutchouc mal mis Caoutchouc détérioré Bord du réservoir abîmé	Le remettre correctement Le changer Le refaire plan

CADRE

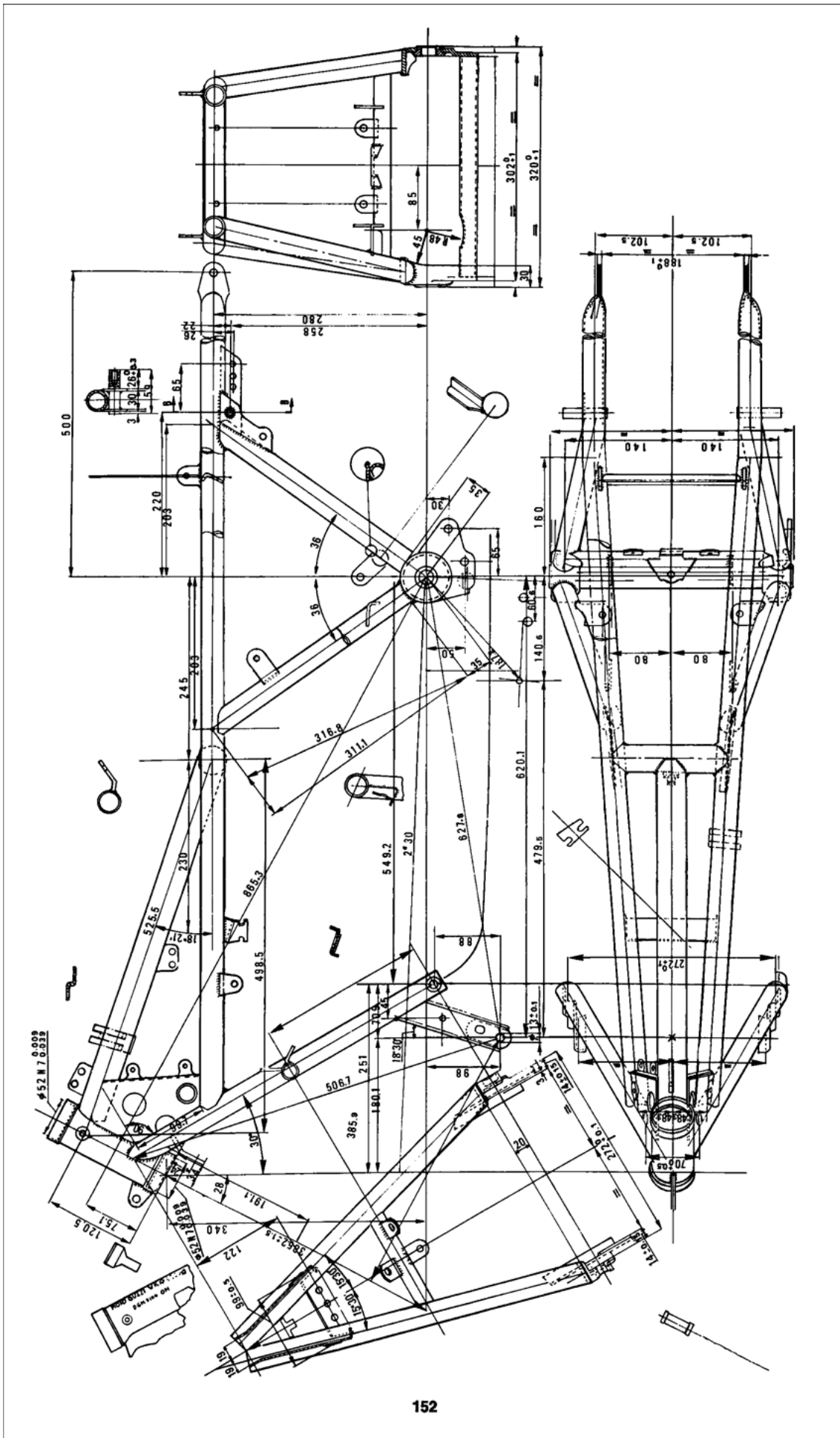
C'est un cadre démontable dans sa partie inférieure.

CONTRÔLE ET RÉVISION DU CADRE

Il faut vérifier sa géométrie en fonction des données fig. 152.

RESSORT DE BÉQUILLE

Sous une charge de 30 kg, il doit s'allonger de 10mm.



CIRCUIT ÉLECTRIQUE**BATTERIE****CARACTÉRISTIQUES**

tension 12 V
intensité de décharge (3' à 18°) 120 A
capacité 32 Ah
Dimensions
longueur 238 mm
largeur 127 mm
hauteur 165 mm
Elle est située au centre de la moto sous la selle («A» fig. 153).

NETTOYAGE

La batterie doit être nettoyée surtout dans sa partie supérieure. Ne jamais ôter les bouchons pour la nettoyer.

CONTRÔLE DES COSSES

Vérifier si leur portée sur les bornes n'est pas oxydée, sinon les gratter. Vérifier qu'elles aient du serrage sur les bornes. Pour éviter l'oxydation, enduire les cosses (après montage et serrage sur les bornes) de graisse neutre (vaseline).

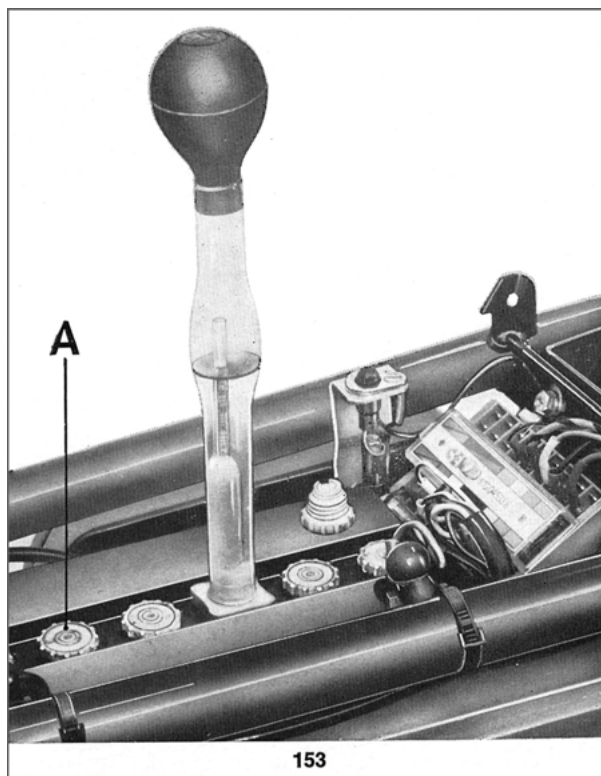
CONTRÔLE DU NIVEAU D'ÉLECTROLYTE

Tous les mois ou 3000 km, vérifier le niveau de l'électrolyte et rajouter, si besoin est, de l'eau distillée, de façon que le niveau soit à 5 à 6 mm au dessus des plaques.

Ne jamais ajouter l'eau sans s'assurer que la batterie soit froide ou qu'elle ne soit reposée au moins 6 heures.

MESURE DE LA DENSITÉ ET DE LA TEMPÉRATURE

Mesurer la densité avec un densimètre (fig. 153) dans chaque élément, ainsi que la température.



CORRECTION DE LA DENSITÉ EN FONCTION DE LA TEMPÉRATURE

La mesure doit être corrigée de façon à la comparer aux mesures standard faites à 25° C. À 25° C la densité doit être comprise entre 1270 et 1280 g/l.

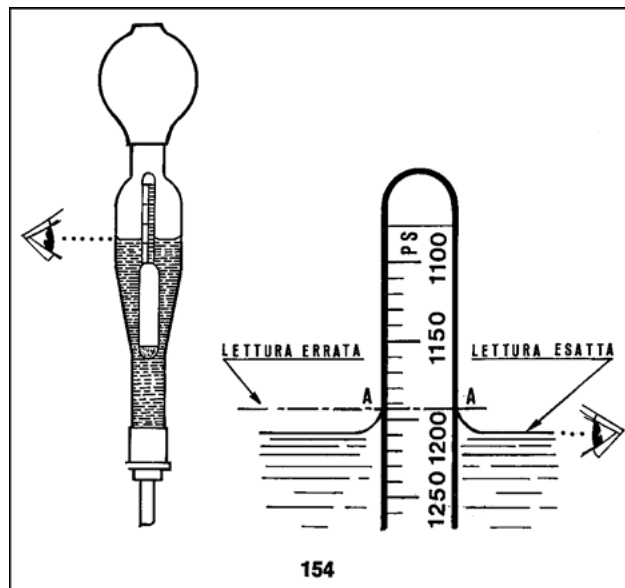
Pour chaque 10° d'écart on doit corriger de 7 g/l.

Ex. 1 Lecture 1290 g/l à 15° C équivalent à $1290 - 7 = 1283$ g/l à 25° C

Ex. 2 Lecture 1275 g/l à 35° C équivalent à $1275 + 7 = 1282$ g/l à 25° C

Pour lire la mesure sur le densimètre il faut regarder la partie plane formée par la surface du liquide dans le densimètre (voir fig. 154).

Toutefois, si la température extérieure est inférieure à -5° C, il y a lieu, après le remplissage, de procéder à une charge de 30 minutes environ (voir ci-dessous).



Vérifier le niveau de l'électrolyte et en rajouter si nécessaire.

Attention : utiliser pour l'appoint de l'électrolyte de densité correcte.

Attention : après le remplissage de la batterie il ne faut pas attendre une semaine avant de la monter sans au préalable la charger.

La charge doit s'effectuer avec une intensité égale au 1/20 de la capacité de la batterie, c'est-à-dire $32:20 = 1,6$ A.

La tension de chaque élément après la charge doit être comprise entre 2,6 et 2,7 V.

Après la charge contrôler le niveau de l'électrolyte et en rajouter si besoin. Pour mélanger l'électrolyte la charge doit être prolongée de 15 minutes.

La température durant la charge ne doit pas dépasser 40° C (climat tropical 50° C). Si l'on constate une surchauffe, arrêter la charge et laisser refroidir la batterie.

Pour une charge d'entretien, il est possible d'utiliser une tension plus faible, 2,4 V par élément est admissible.

La batterie est complètement chargée quand une tension de 2,6 à 2,7 V et une densité de 1,280 g/l (ou 1,230 en climat tropical) sont obtenus dans chaque élément.

Maintenir le niveau de l'électrolyte durant l'usage de la batterie en ajoutant de l'eau distillée chimiquement pure. Contrôler ce niveau tous les mois sauf pendant les périodes chaudes où le contrôle doit être effectué toutes les semaines.

En cas de non utilisation de la batterie, la recharger tous les trois mois.

ALTERNATEUR (VOIR FIG. 155)

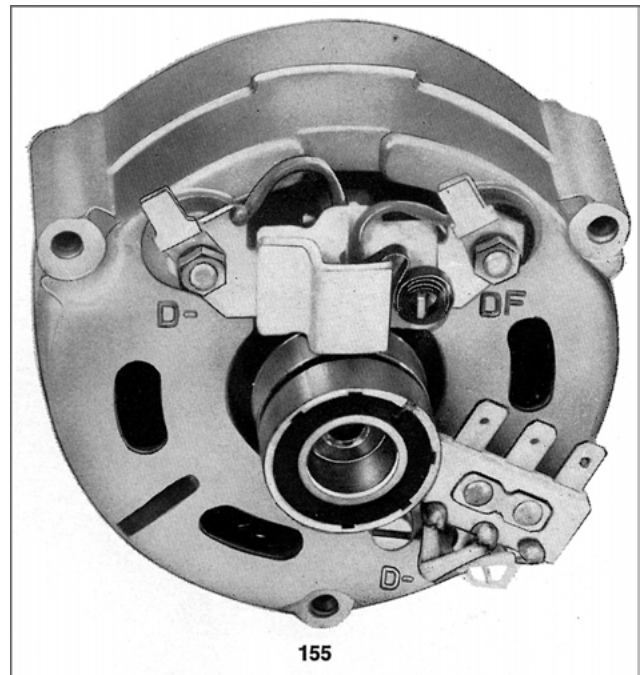
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

TypeBOSCH G1 (R) 14V 13A 19
 Commande alternateurEn bout de vilebrequin
 Puissance maxi W/V180/14
 Intensité13A
 Début de charge.....980 t/mn
 Nombre de trs/mn maximum admis10.000 trs/mn
 Diamètre mini du collecteur28,6 mm
 Résistance de l'enroulement d'excitation6,30 ohms+10%
 Résistance du bobinage0,5 ohm +

CONTRÔLE DE L'ALTERNATEUR

Valeur de charge avec le régulateur :

Charge.....trs/mn maxi
 5A1350
 10A2300
 13A6000

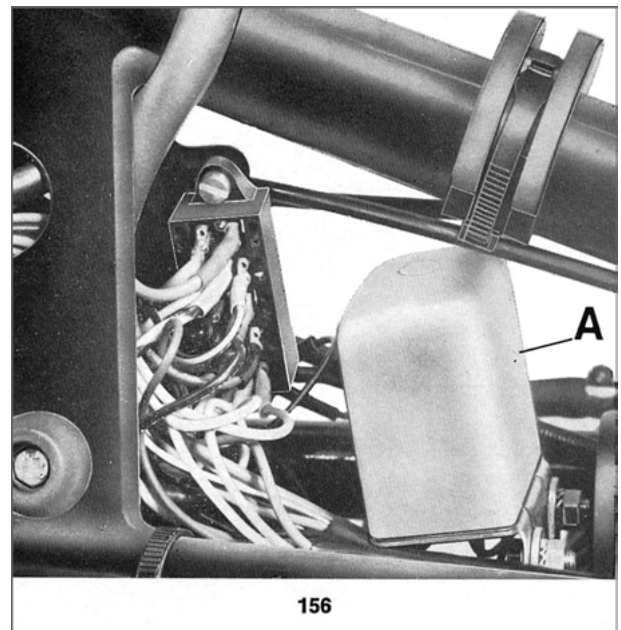


RÉGULATEUR (FIG. 156)

TypeBOSCH AD 1/14 V (réf. 0.190.601.00)

Régulation :

À vide13,5 à 14,2 V
 Sous charge.....13,9 à 14,8 V

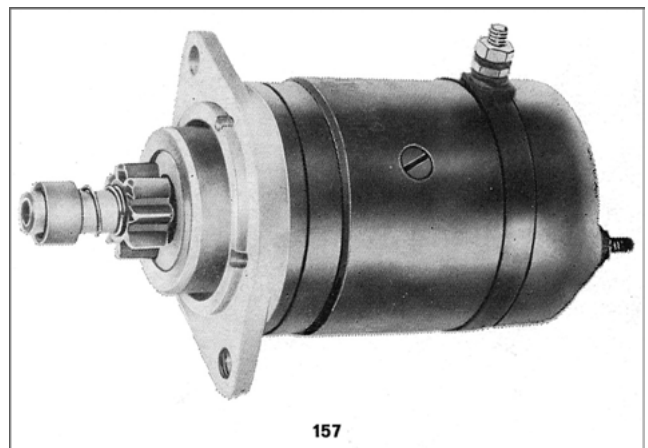


REDRESSEUR

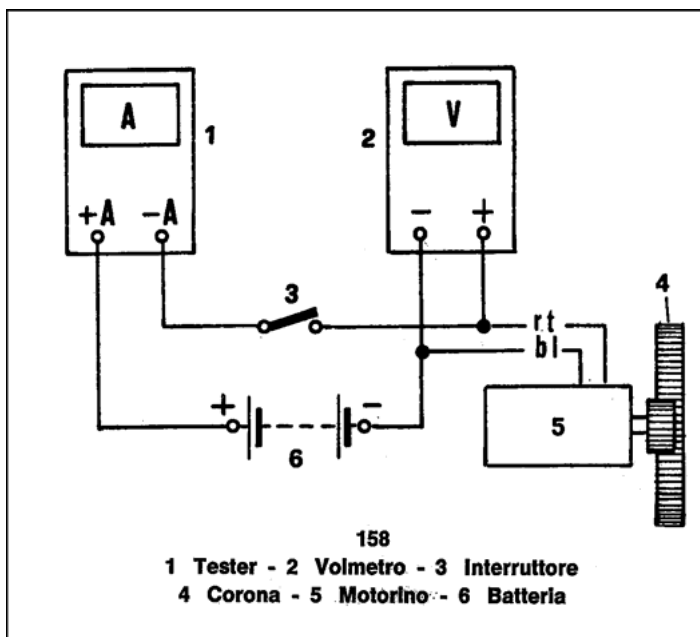
TypeBOSCH 14V/15A (ref. 0.197.002.001)

DÉMARREUR (VOIR FIG. 157)

Type (V7 Sport - 750 S)
 BOSCH (DG (L) 12V 0,4 PS) (réf. 0.001.160.010)
 Type (850 T).....BOSCH DF-12 V-05 PS (réf. 0001157016)
 Tension12V
 Puissance (V7 Sport - 750 S).....0,4 CV
 Puissance (850 T).....0,5 CV
 Nombre de pôles4
 Enroulement d'excitation..... en série
 Diamètre min. du collecteur31,2 mm
 Longueur min. des balais11,5 mm
 Pression des balais750 à 1600 g
 Jeu axial de l'induit0,05 à 0,2 mm
 Pignon8 dents modulo 2,5
 Sens de rotation anti-horaire

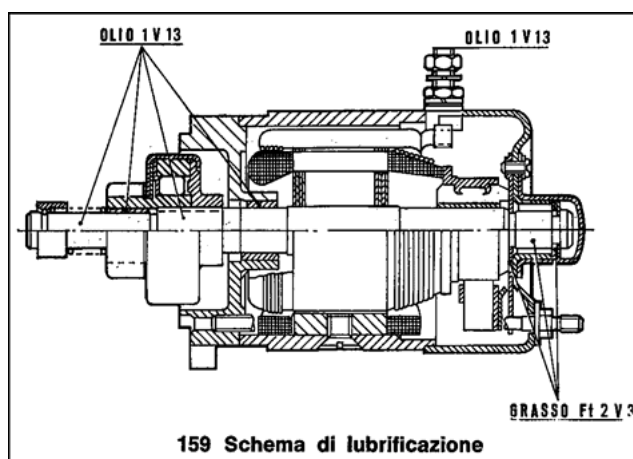


**BRANCHEMENT AMPÈREMÈTRE ET VOLTMÈTRE POUR
ESSAI (FIG 158)**



**LUBRIFICATION DES BAGUES DU DÉMARREUR (VOIR FIG.
159)**

Lubrifier avec de l'huile spéciale BOSCH A v 13 et de la graisse au silicium BOSCH FT 2 v 3.



CIRCUIT D'ALLUMAGE

Le circuit d'allumage comprend :

1 allumeur à deux rupteurs (type Marelli S 311 A)

2 bobines (type Marelli BM200C)

2 bougies (usage normal: Marelli CW240L; usage dur: Marelli CW275L - Lodge4MLNY - Champion N3).

ALLUMEUR À DEUX RUPTEURS (VOIR FIG. 160)

TypeMARELLI S 311 A
 Sens de rotation anti-horaire
 Tension 12V
 Avance V7 Sport - 750 S $13^{\circ} \pm 1$
 Avance 850 T $8^{\circ} \pm 1$
 Nombre de rupteurs..... 2
 Capacité des condensateurs 0,25 nF

ESSAI DE TENSION

3 secondes avec un courant de 500V 50 Hz.

DONNÉES TECHNIQUES

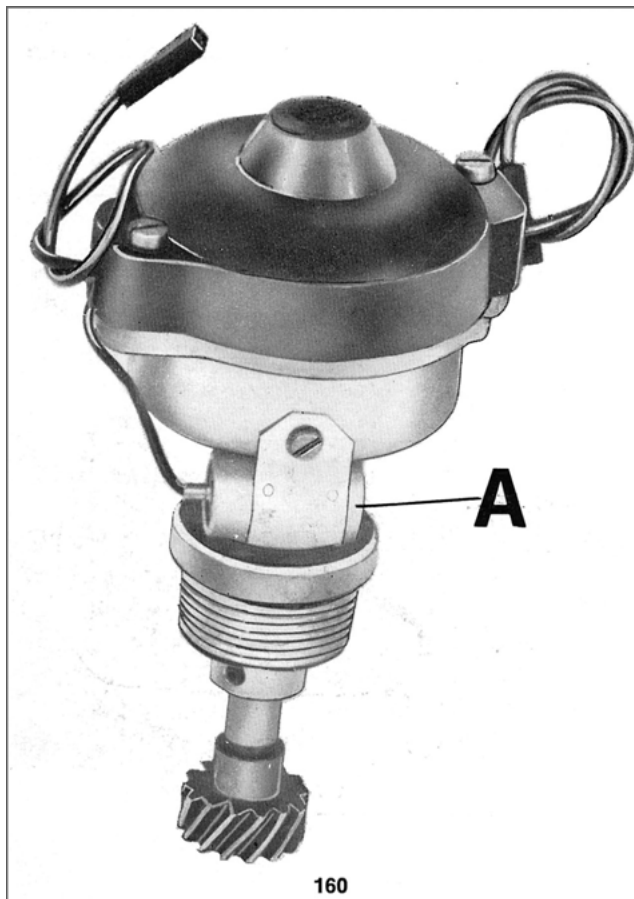
Écartement des rupteurs V7 Sport - 750 S 0,37 à 0,43 mm
 Écartement des rupteurs 850 T 0,42 à 0,48 mm
 Pression du linguet 500 à 600 g
 Angle d'ouverture et de fermeture $180^{\circ} +0^{\circ} - 5^{\circ}$
 Angle entre les 2 rupteurs $225^{\circ} \pm 1^{\circ}$

CONDENSATEUR (VOIR «A» FIG. 160)

Type Marelli CE 36 N.

Capacité 0,25 nF.

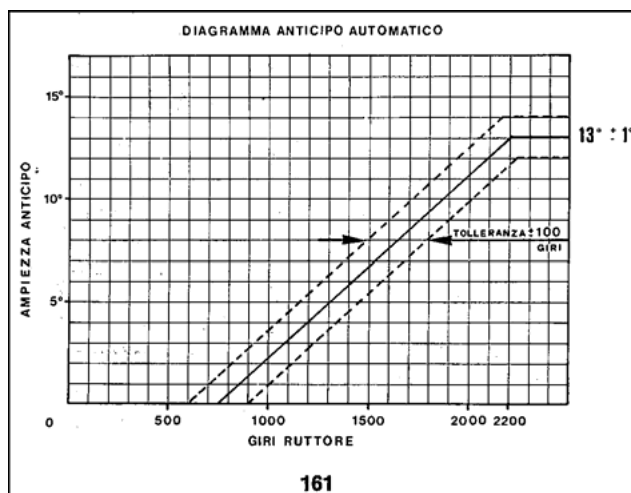
Il est monté en parallèle avec le rupteur.



AVANCE AUTOMATIQUE V7 SPORT - 750 S

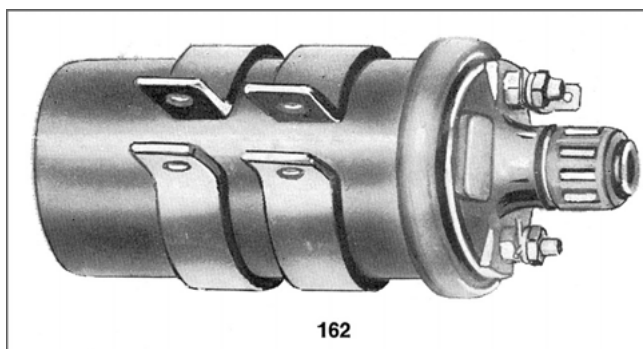
Elle est composée de deux masselottes centrifuges fixée sur une platine solidaire de l'axe. Elles agissent sur la came.

A chaque régime correspond un angle d'avance différent (voir fig. 161).



BOBINE (FIG. 155)

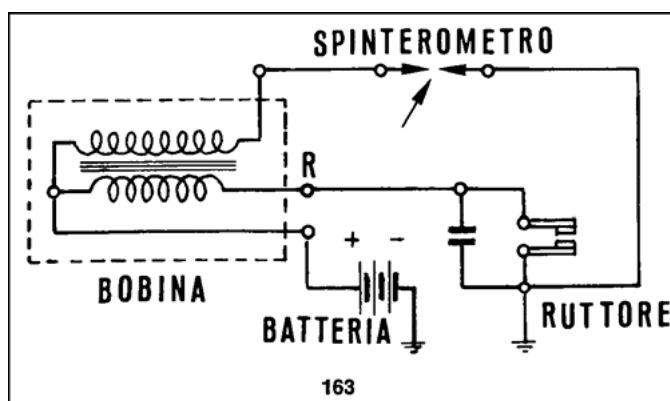
TypeMarelli BM 200 C
 Tension d'alimentation 12V
 Diamètre extérieur.....46 mm
 Résistance de l'enroulement I^e3,35 ohms ± 6 % à 20°C
 Résistance de l'enroulement II^e6200 ohms ± 10 % à 20°C



ESSAI

Monter la bobine sur un circuit tel que la fig. 162.
 Utiliser un éclateur et un distributeur pour moteur 4 cylindres (ex. S 86 A) ayant un angle de came (fermeture) de 60° ± 3°.

Le relevé à chaud se fait après 2 heures de fonctionnement avec une tension d'alimentation de 12V et une vitesse de rotation de l'allumeur de 900 trs/mn.



A l'essai on doit avoir :

Tension d'alimentation	T/mn du distributeur	Longueur critique de l'étincelle (mm)	
		À froid	À chaud
8	75	8	6
12	450	10	9
12	1500	7	6

ENTRETIEN, CONTRÔLE ET RÉGLAGE DE L'ALLUMEUR

ENTRETIEN

Tous les 3000 km mettre quelques gouttes d'huile sur la feutrine (R).

CONTRÔLE

Déposer le couvercle.
 Vérifier l'état des rupteurs «A» et «B» (cylindre gauche : fil vert - cylindre droit : fil rouge).
 Vérifier l'écartement qui doit être compris entre 0,37 et 0,43 mm.

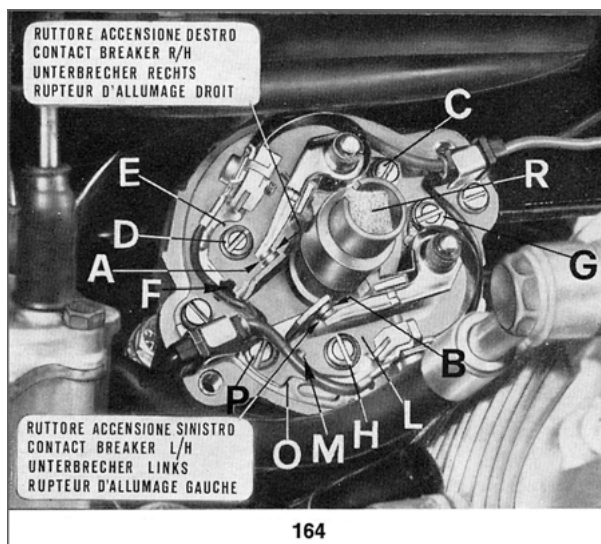
RÉGLAGE DE L'ÉCARTEMENT DES RUPTEURS (FIG. 164)

Rupteur «A» - cylindre droit :

- Mettre la came (1) en position d'écartement maximum des rupteurs.
- Desserrer les vis «C» et «D».
- Régler l'écartement en agissant sur la plaque «E» avec un tournevis en se servant de la fente «F».
- Rebloquer les vis «C» et «D».

Rupteur «B» - cylindre gauche :

- Même réglage avec les vis «G» et «H», la plaque «L» et la fente «M»



N.B. - Le réglage de l'écartement doit s'accompagner du calage de l'allumage.

CALAGE DE L'ALLUMAGE (FIG. 164-165)

CONTRÔLE

Enlever le bouchon de caoutchouc sur le carter d'embrayage côté droit
 Mettre une lampe témoin entre le linguet mobile et la masse et mettre le contact. Quand les vis s'écartent la lampe s'allume.

CALAGE DU CYLINDRE DROIT (FIL ROUGE) (FIG. 165)

Tourner le moteur dans son sens de rotation (antihoraire) de façon à amener le moteur au P.M.H. compression. Le repère «D» sur le volant doit correspondre au trait de repère (1) du carter.

Tourner le moteur en sens inverse d'environ 15 mm et revenir dans l'autre sens, de façon à faire correspondre le trait de repère «2» avec le repère «1».

Cette opération est nécessaire pour rattraper les jeux de denture. La lampe doit s'allumer juste à ce moment là.

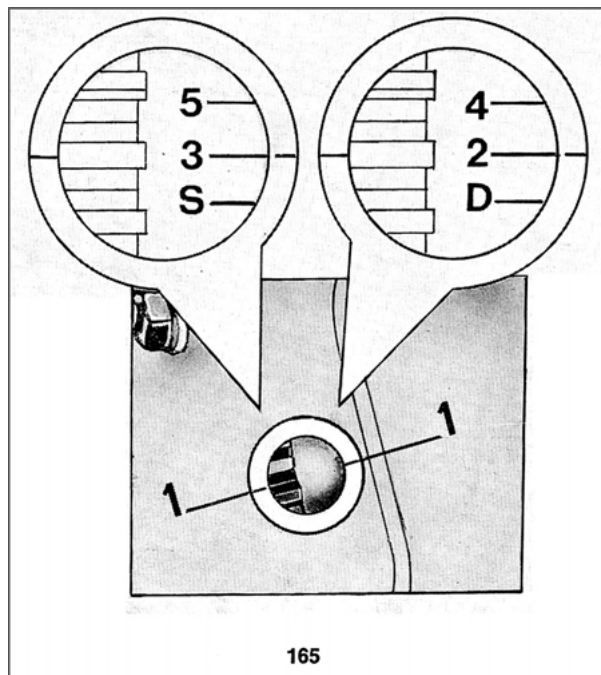
Pour caler, tourner l'allumeur après avoir desserré les vis à l'aide de l'outil N° 14927000 (13 fig. 9 page 20).

Resserrer les vis.

CALAGE DU CYLINDRE GAUCHE (FIL VERT) (FIG. 165)

Même opération que pour le rupteur droit avec le repère «3».

Pour faire varier l'avance agir sur la platine après avoir desserré les vis «O» et «P».



CONTRÔLE DU CALAGE A LA LAMPE STROBOSCOPIQUE

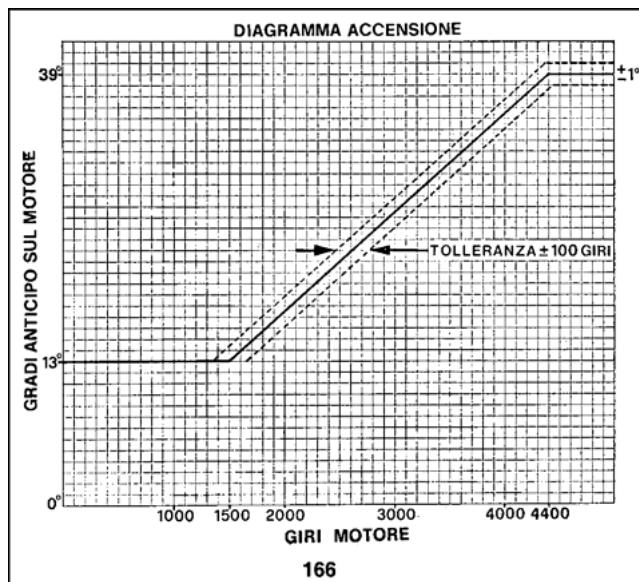
V7 Sport - 750 S (fig. 166)

- Avance fixe.....13°
- Avance automatique.....26°
- Avance maximum39° ± 3°

Il est utile de peindre les repères 13° (A.F.) et 39° (A.T.) de chaque cylindre sur le volant.

Le repère «A.F.» doit être obtenu à 1500 t/mn ± 100

Le repère «A.T.» doit être obtenu à 4400 t/mn ± 100



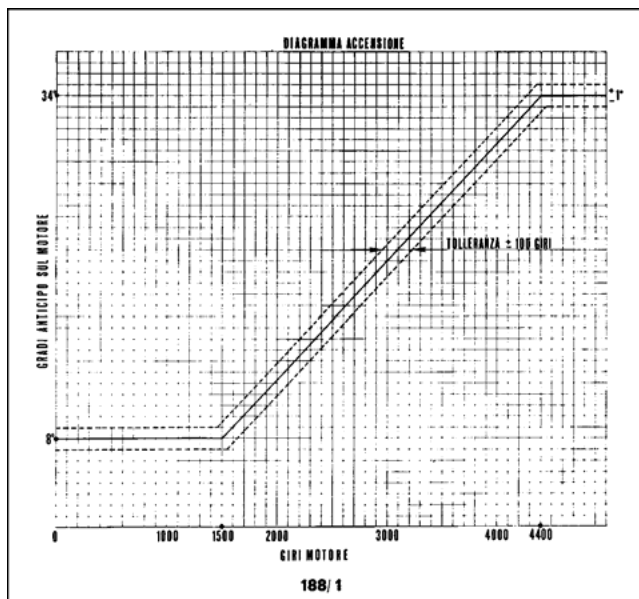
850 T (fig. 166)

- Avance fixe.....8°
- Avance automatique.....26°
- Avance maximum34°

Repères peints sur le volant 13° (A.F.) et 39° (A.T.) de chaque cylindre.

Le repère «A.F.» doit être obtenu à 1500 t/mn ± 100

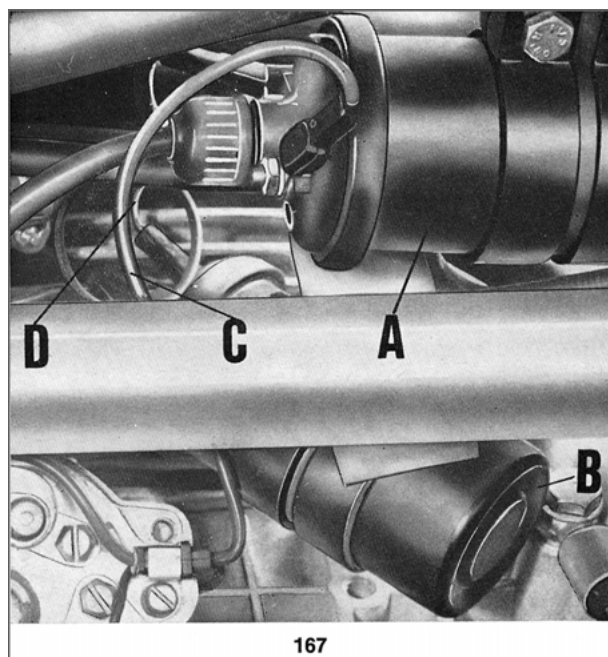
Le repère «A.T.» doit être obtenu à 4400 t/mn ± 100



BRANCHEMENT DES FILS DES RUPTEURS AUX BOBINES

Le fil rouge (droit) va à la bobine «A»

Le fil vert (gauche) va à la bobine «B»

**BOUGIES (VOIR FIG. 168)****V7 SPORT - 750 S****Usage normal :**

Indice thermique :240

Écartement :0,6 mm

Usage dur :

Indice thermique :275

Écartement :0,5 mm.

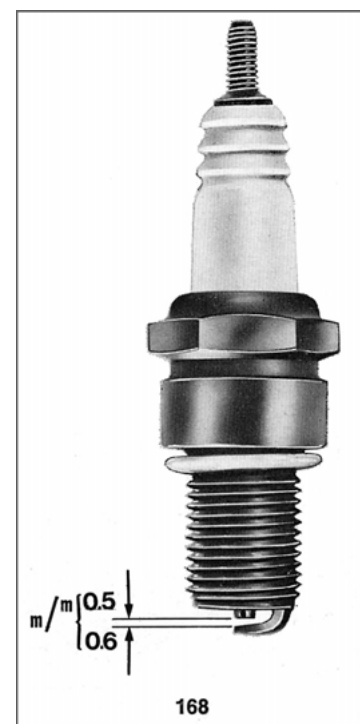
850 T

Indice thermique :240

Écartement :0,6 mm

Pour nettoyer une bougie utiliser de l'essence, une brosse métallique et une aiguille pour l'électrode centrale.

Changer les bougies tous les 10.000 km.



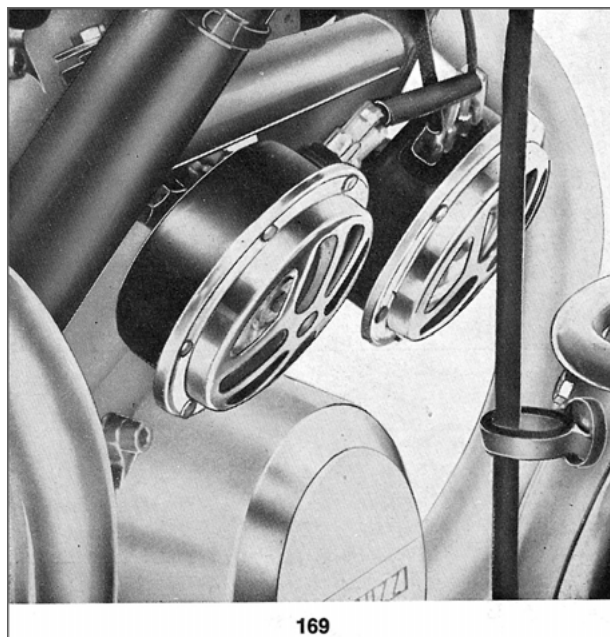
ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

AVERTISSEUR (FIG. 169)

Il se compose de deux avertisseurs réunis sous la colonne de direction

CARACTÉRISTIQUES

Type	BELLI
Avertisseur aigu	(90/12/2) 3 A
Avertisseur grave	(90/12/4) 4 A
Consommation totale	7A



PHARE (FIG. 170)

Ampoules :

phare	40/45 W 12V
veilleuse	4W 12V

Pour accéder aux lampes, ouvrir le phare en démontant l'optique «2» en dévissant la vis «1».

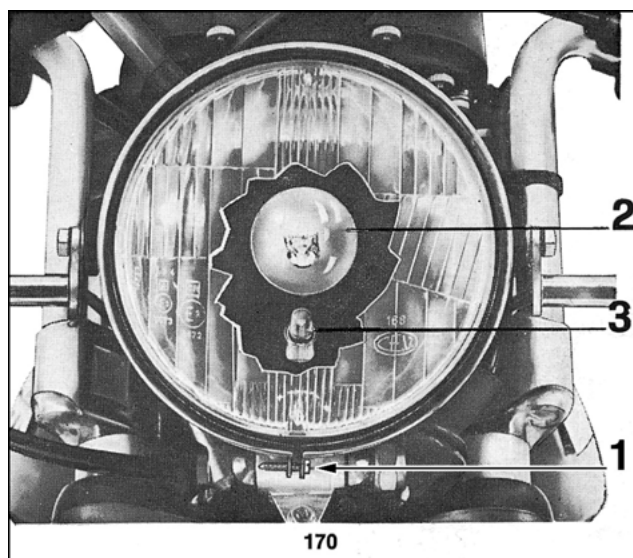
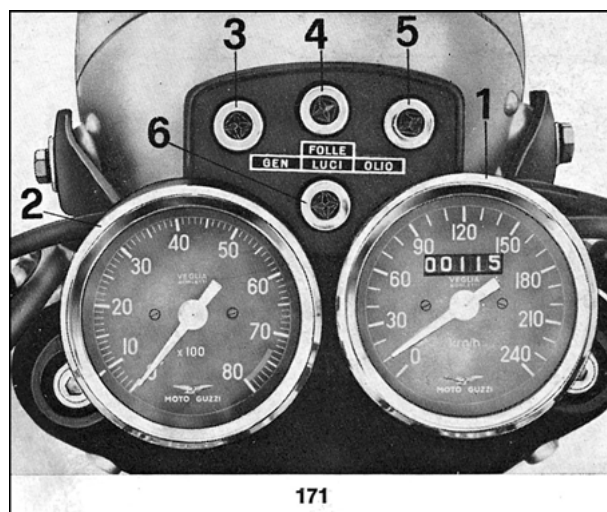


TABLEAU DE BORD (FIG. 171)

Sur le tableau de bord sont montés :

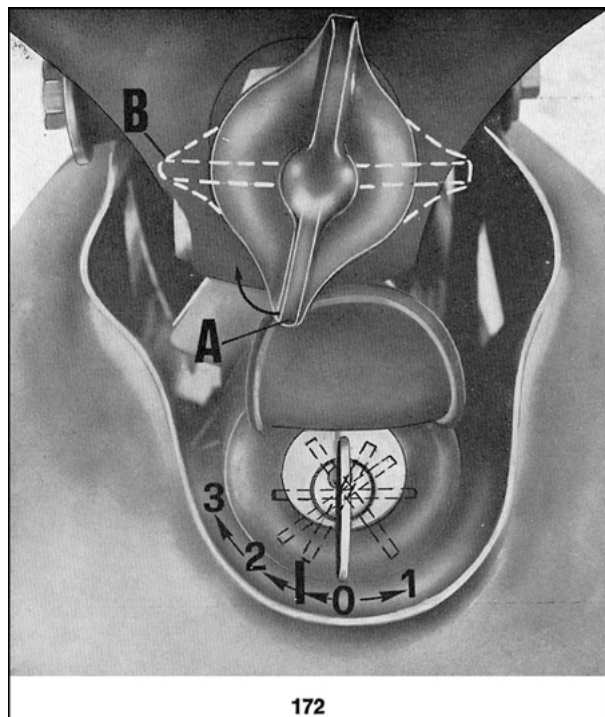
1. compteur
2. compte-tours
3. voyant rouge de charge
4. voyant orange de point mort
5. voyant rouge de pression d'huile
6. voyant vert de lumière



CONTACTEUR A CLÉ V7 SPORT - 750 S (FIG. 172)

Le commutateur a 5 positions :

- «0» Rien
- «1» Clé tournée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Clé retirée on a le blocage de direction
- «I» Position intermédiaire entre «0» et «2» sur laquelle la clé peut être retirée sans bloquer la direction
- «2» Position de route de jour et de nuit
- «3» Position sur laquelle on peut brancher le démarreur.

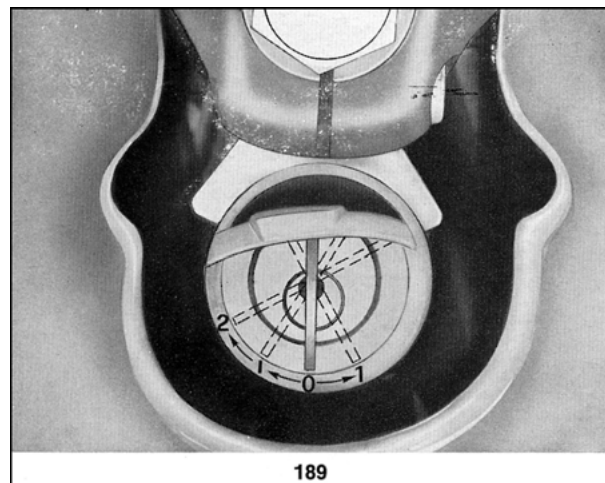


172

CONTACTEUR À CLÉ 850 T (FIG. 189)

Le commutateur a 4 positions :

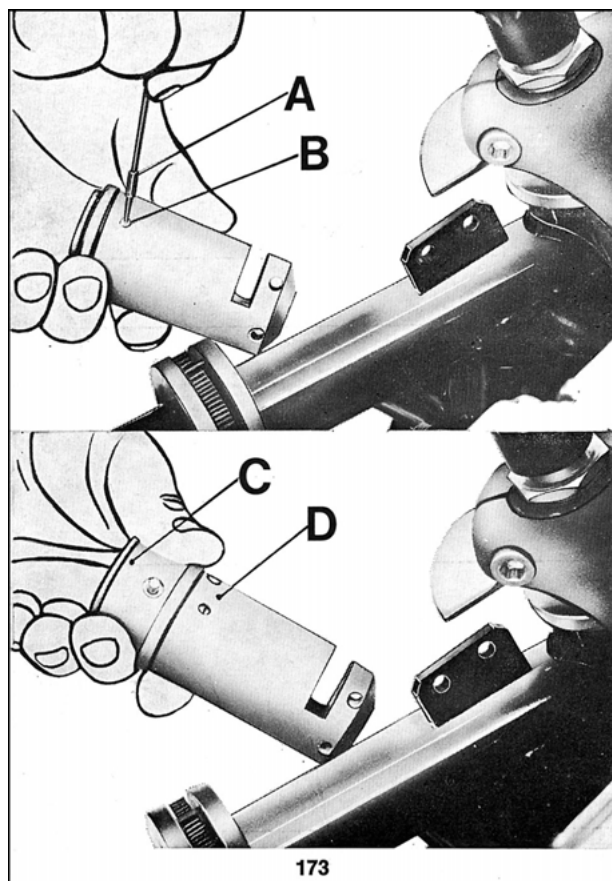
- «0» Rien
- «1» Clé tournée dans le sens inverse des aiguilles d'un montre. Clé retirée on a le blocage de direction
- «I» Position intermédiaire entre «0» et «2» sur laquelle la clé peut être retirée sans bloquer la direction
- «2» Position de route.



189

DÉPOSE DU COMMUTATEUR (FIG. 173)

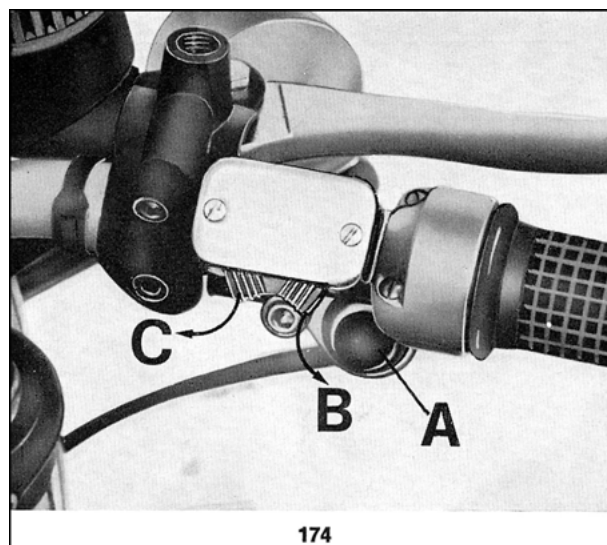
Débrancher les fils
 Mettre la clé dans la direction du bonhomme «A» et ôter la clé.
 Dévisser la vis «B»
 Appuyer sur le bonhomme et déposer le commutateur du support «D».

**BOUTON DE DÉMARREUR - V7 SPORT - 750 S (FIG. 174)**

Monté sur le guidon droit il actionne le démarreur si la clé de contact est en position «2».

Pour démarrer, débrayer à fond et appuyer sur le bouton «A».

«B» et «C» : clignotants.

**BOUTON DE DÉMARREUR - 850 T (FIG. 190)**

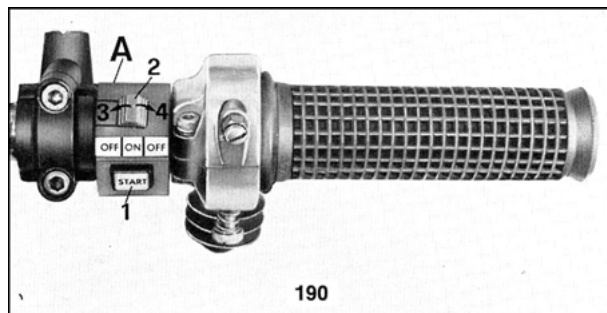
Sur le guidon, à droite.

Clé du commutateur en position «2».

Pour démarrer presser le bouton «1» START.

Arrêt d'urgence.

Pour arrêter le moteur basculeur en position «3» ou «4» (OFF).



COMMANDES DE PHARE ET D'AVERTISSEUR V7 SPORT - 750 S (FIG. 175)

Elles sont situées sur le guidon gauche :

- «A» interrupteur de lumière
 - «1» veilleuse
 - «2» feu de route
- «B» interrupteur code phare
 - «3» feu de route
 - «4» feu de croisement
- «C» poussoir d'avertisseur.

COMMANDE DE PHARE (LIGHTS) - 850 T (FIG. 191)

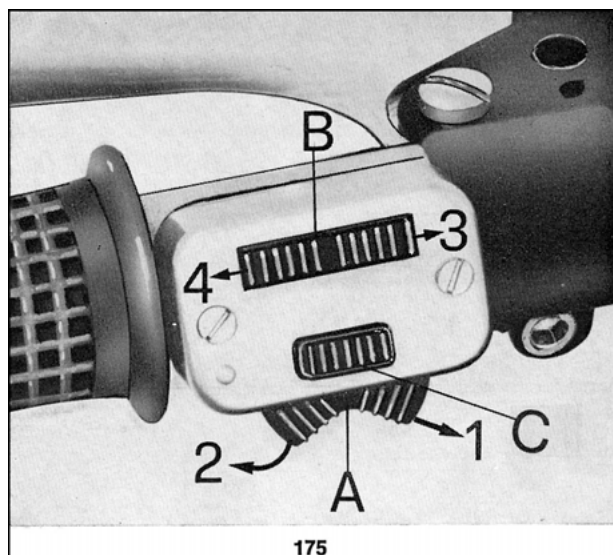
Sur le guidon, à gauche (B) :

- «1» OFF Rien
- «2» PARK Feu de ville.
- «3» L Feu de croisement.
- «4» H Feu de route.

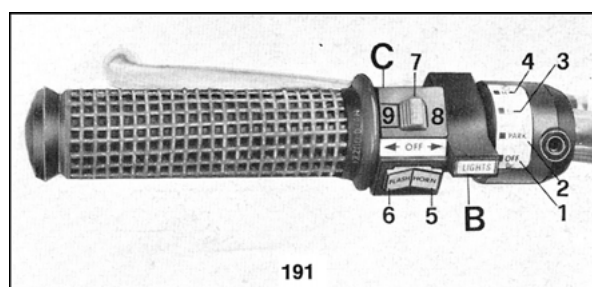
COMMANDES D'AVERTISSEUR, D'APPEL DE PHARE ET CLIGNOTANTS - 850 T (FIG. 191)

Sur le guidon, à gauche (C) :

- «5» HORN Avertisseur.
- «6» FLASH Appel de phare
- «7» OFF Clignotants.
- «8» Clignotant droit.
- «9» Clignotant gauche



175



191

ÉCLAIRAGE SOUS SELLE

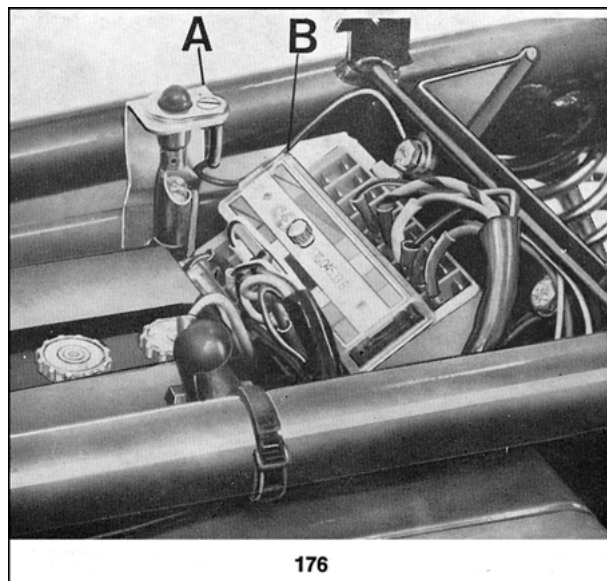
Il est monté près des fusibles (voir «A» fig. 176)

Il est équipé d'une lampe de 3W.

PLAQUETTE PORTE FUSIBLES V7 SPORT - 750 S

Elle est montée sous la selle (voir «B» fig. 176).

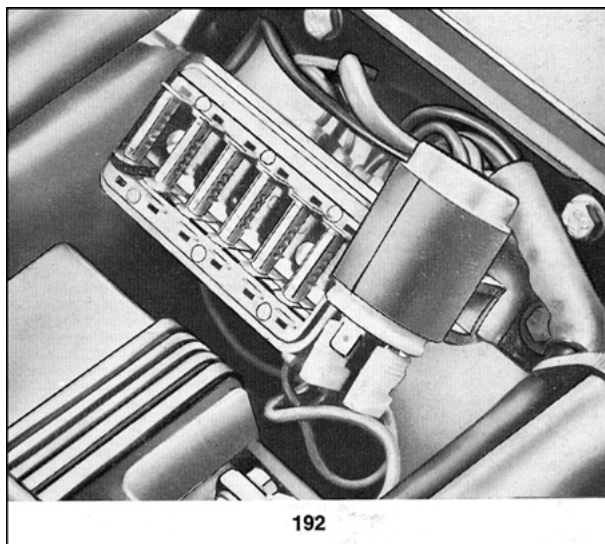
Il y a 8 fusibles de 15 A et 1 fusible de 25 A.



176

PLAQUETTE PORTE FUSIBLES 850 T

Elle est montée sous la selle.
Il y a 6 fusibles de 15 A.



192

FEU ARRIÈRE

Il est équipé d'une lampe à 2 filaments:

1 pour l'éclairage de plaque 5W
1 pour le feu stop 20 W.

CONTACTEUR DE STOP

Il y a un contact situé sur le dédoubleur de frein avant et pour l'arrière fixé au cadre et commandé par un ressort.

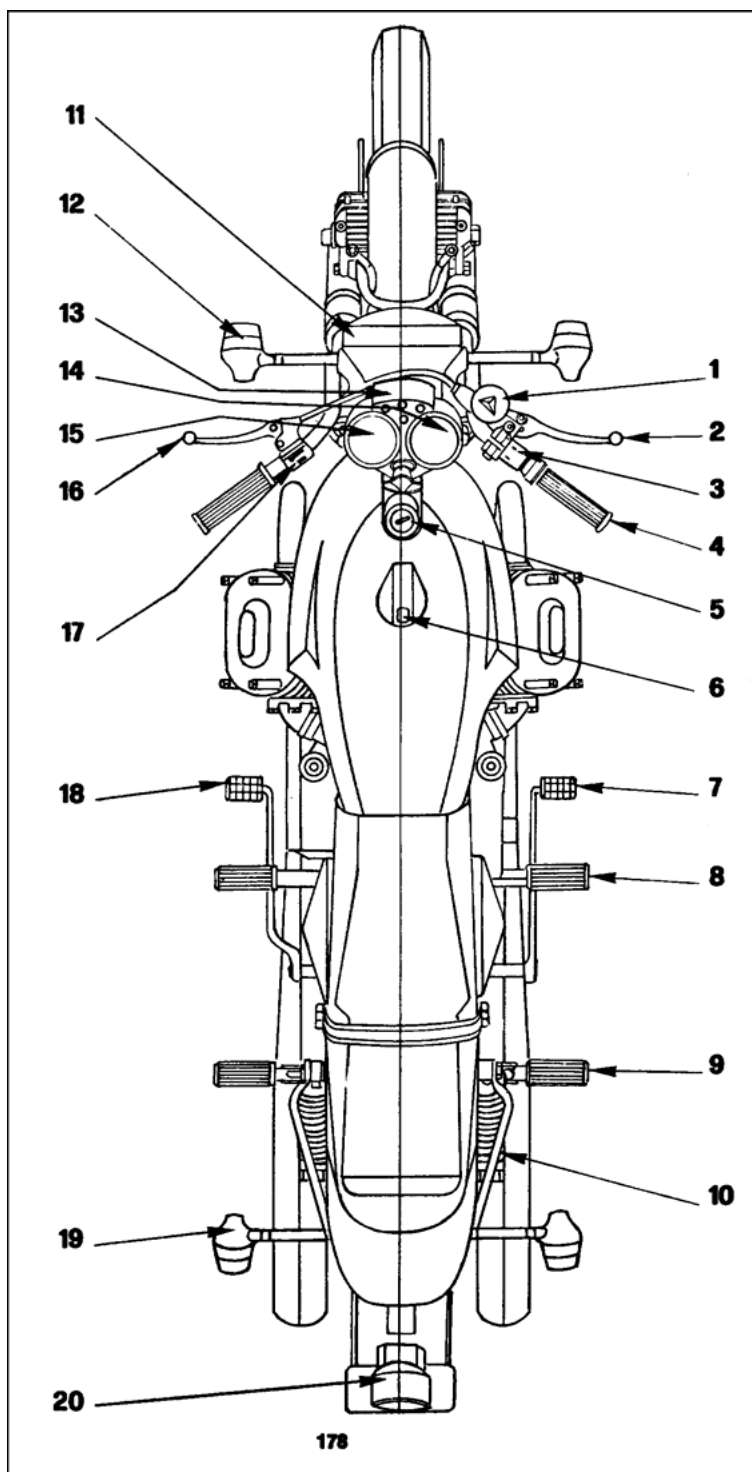
AMPOULES

Phare 12V 40/45 W
Veilleuse 12V 4W
Feu arrière 12V 5/21 W
Tension 12V 1,2W
Éclairage compteur compte tours 12V 3W
Éclairage sous selle 12V 3W
Clignotants 12V 21 W

INSTRUMENTS ET ACCESSOIRES

V7 SPORT - 750 S

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1. Réservoir - Maître-cylindre, ensemble hydraulique de frein. | 11. Phare. |
| 2. Levier de commande freins avant. | 12. Clignotants avant. |
| 3. Commande clignotants. | 13. Tableau de voyants. |
| 4. Poignée d'accélérateur. | 14. Compteur. |
| 5. Contacteur de démarrage. | 15. Compte-tours. |
| 6. Bouchon réservoir d'essence. | 16. Levier de commande d'embrayage. |
| 7. Levier de commande frein arrière. | 17. Commande feux et avertisseur. |
| 8. Repose-pied avant. | 18. Pédale de changement de vitesse. |
| 9. Repose-pied arrière. | 19. Clignotants arrière. |
| 10. Amortisseurs arrière. | 20. Feu arrière. |



850 T

- | | |
|--|---|
| 1. Disque, frein avant. | 12. Phare. |
| 2. Étrier, frein avant. | 13. Clignotants de direction, avant. |
| 3. Réservoir-Emetteur, frein avant. | 14. Tableau de voyants. |
| 4. Levier de commande frein avant. | 15. Compteur. |
| 5. Poignée d'accélérateur. | 16. Compte tours. |
| 6. Boutons de démarrage et arrêt du moteur en cas d'urgence. | 17. Levier de commande d'embrayage. |
| 7. Contacteur à clé. | 18. Boutons de commande avertisseur, appel de phare et clignotants. |
| 8. Bouchon réservoir d'essence. | 19. Commande feux. |
| 9. Levier de commande frein arrière. | 20. Levier de changement de vitesse |
| 10. Repose-pied, pilote. | 21. Clignotants de direction, arrière. |
| 11. Repose-pied, passagers. | 22. Feu arrière |

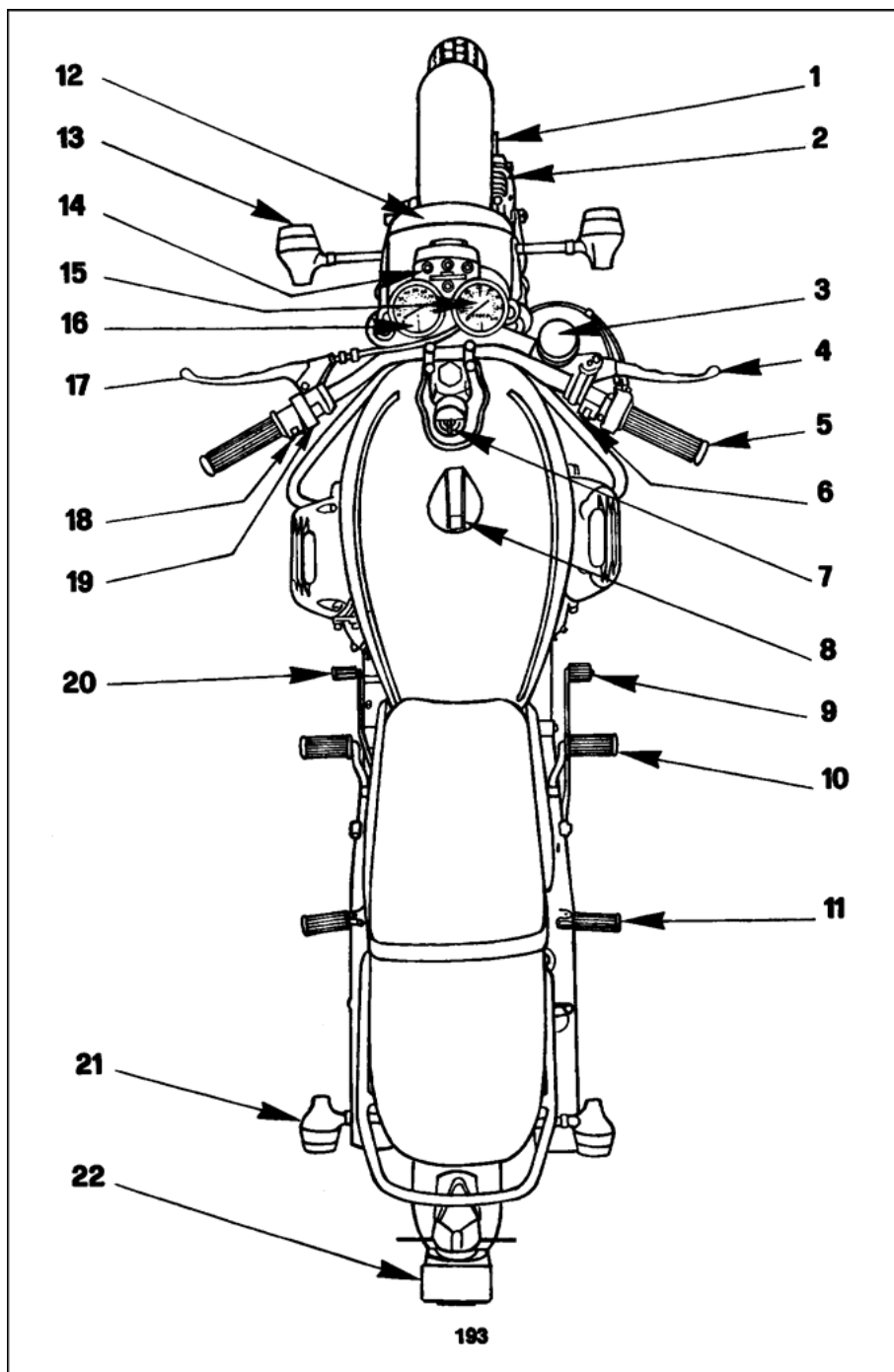


TABLEAU RÉCAPITULATIF DES GRAISSAGES

V7 SPORT - 750 S**TOUS LE MOIS (TOUS LES 3.000 KM)**

1. Niveau de batterie.

PÉRIODIQUEMENT

2. Pression des pneus.
3. Huile moteur.
4. Vérifier le serrage de la boulonnerie
5. Vérifier la tension des rayons.
6. Contrôler le jeu aux culbuteurs.

TOUS LES 500 KM

7. Niveau d'huile moteur.

TOUS LES 1.500 KM

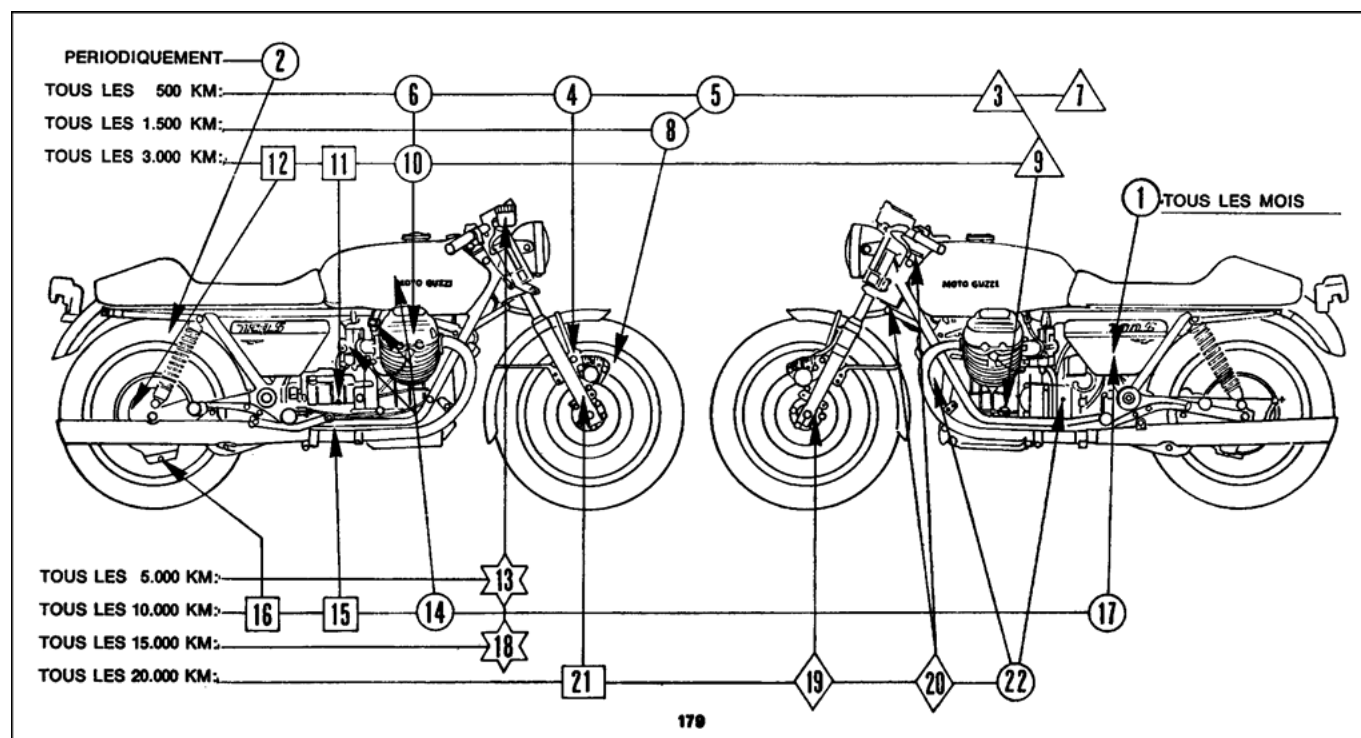
8. Contrôler la tension des rayons.
9. Vidange huile moteur.
10. Contrôler le jeu aux culbuteurs.
11. Niveau d'huile de boîte.
12. Niveau d'huile de pont.

TOUS LES 5.000 KM

13. Niveau de liquide hydraulique de frein avant.

TOUS LES 10.000 KM

14. Nettoyer le réservoir, les robinets les filtres et démonter les carburateurs.
15. Vidanger la boîte.
16. Vidanger le pont.
17. Vérifier les cosses de la batterie.
18. Vidange du circuit hydraulique de frein avant.
19. Vérifier les roulements de roue «Agip F.1 Grease 30».
20. Vérifier les roulements de direction «Agip F.1 Grease 30».
21. Vidange de la fourche avant «Agip F.1 ATF Dexron» 0,050 litre par fourreau.
22. Nettoyer les collecteurs du démarreur et de l'alternateur.



850 T**TOUS LE MOIS (TOUS LES 3.000 KM)**

1. Niveau de batterie.

PÉRIODIQUEMENT

2. Pression des pneus.
3. Huile moteur.
4. Vérifier le serrage de la boulonnerie
5. Vérifier la tension des rayons.
6. Contrôler le jeu aux culbuteurs.

TOUS LES 500 KM

7. Niveau d'huile moteur.

TOUS LES 1.500 KM

8. Contrôler la tension des rayons.

TOUS LES 3.000 KM

9. Vidange huile moteur.
10. Contrôler le jeu aux culbuteurs.
11. Niveau d'huile de boîte.
12. Niveau d'huile de pont.

TOUS LES 5.000 KM

13. Niveau de liquide hydraulique de frein avant.

TOUS LES 10.000 KM

14. Nettoyer le réservoir, les robinets les filtres et démonter les carburateurs.
15. Vidanger la boîte.
16. Vidanger le pont.
17. Vérifier les cosses de la batterie.

TOUS LES 15.000 KM

18. Vidange du circuit hydraulique de frein avant.

TOUS LES 20.000 KM

19. Vérifier les roulements de roue «Agip F.1 Grease 30».
20. Vérifier les roulements de direction «Agip F.1 Grease 30».
21. Vidange de la fourche avant «Agip F.1 ATF Dexron» 0,050 litre par fourreau.
22. Nettoyer les collecteurs du démarreur et de l'alternateur.

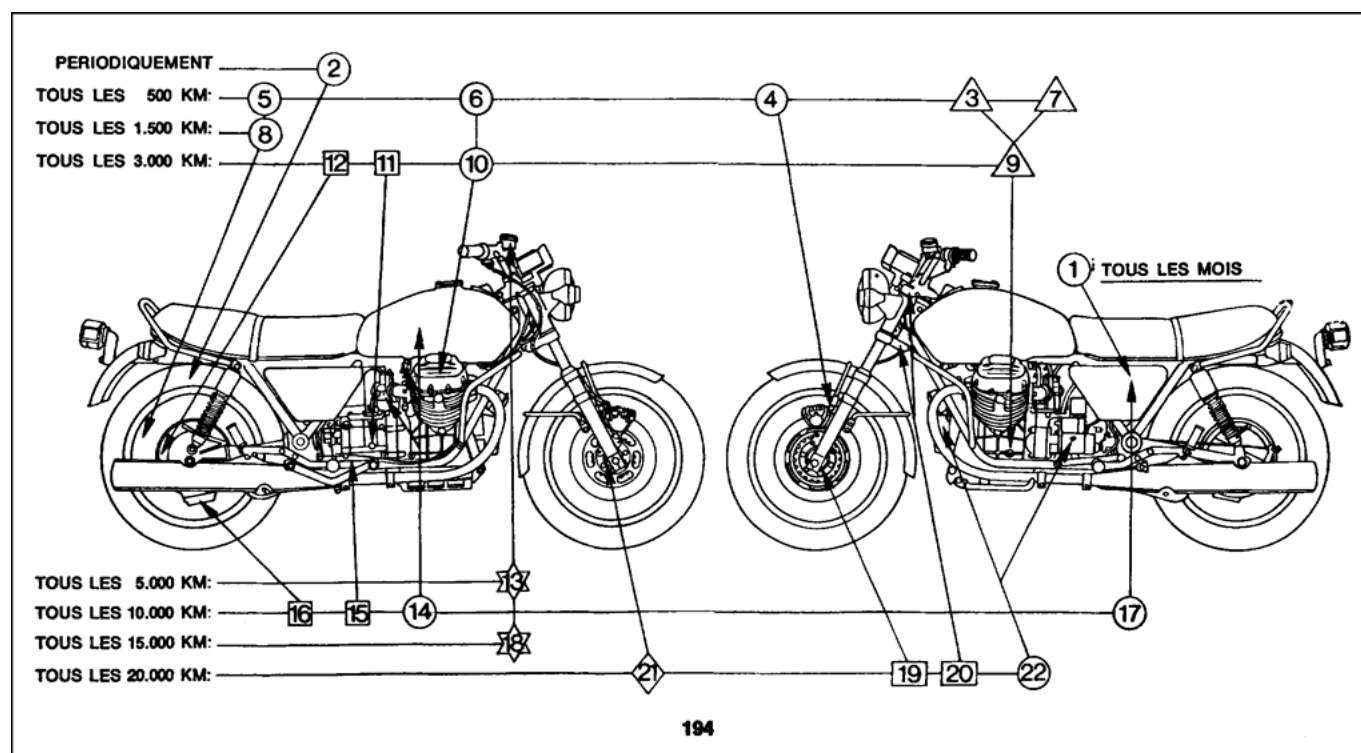
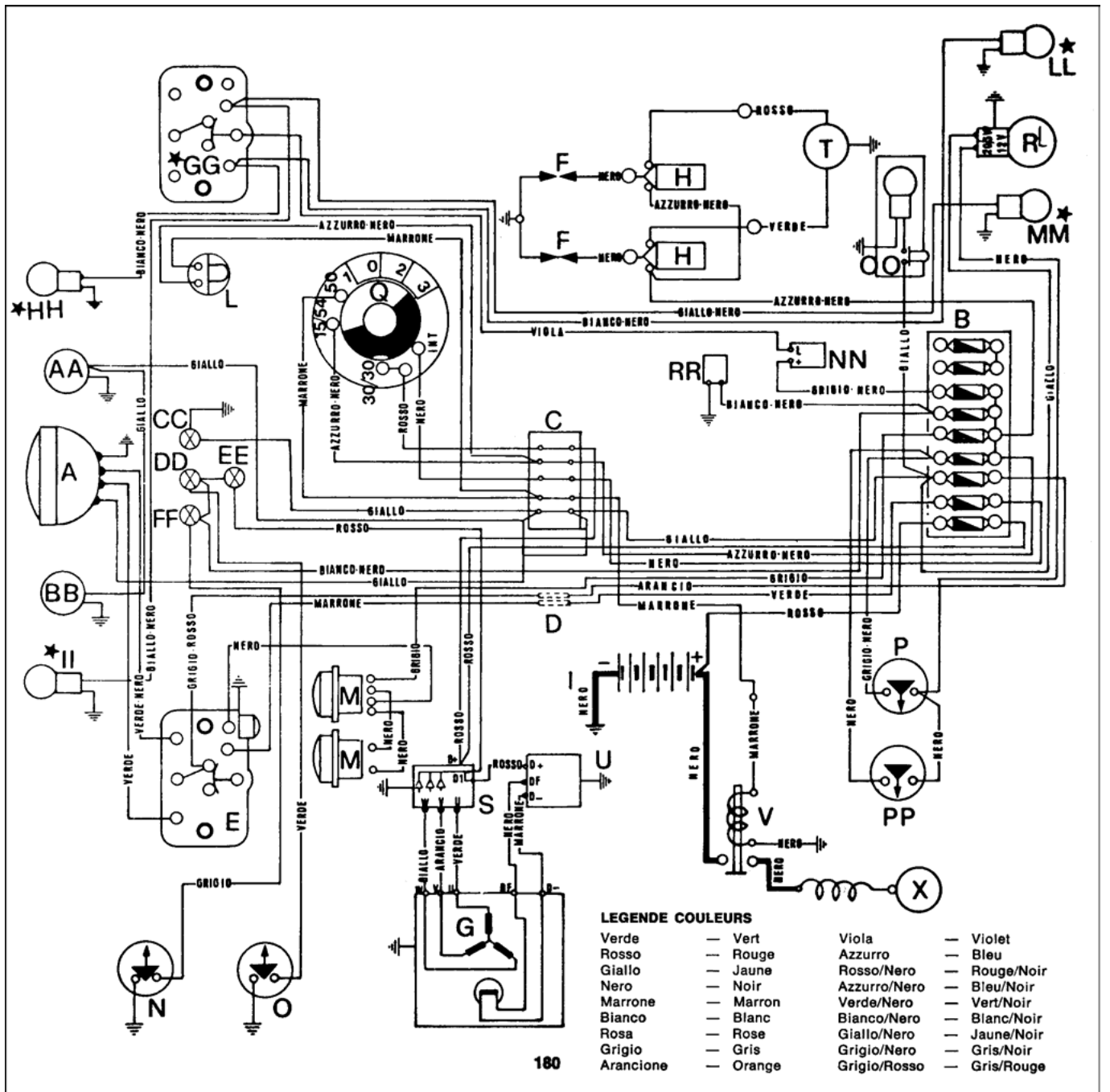


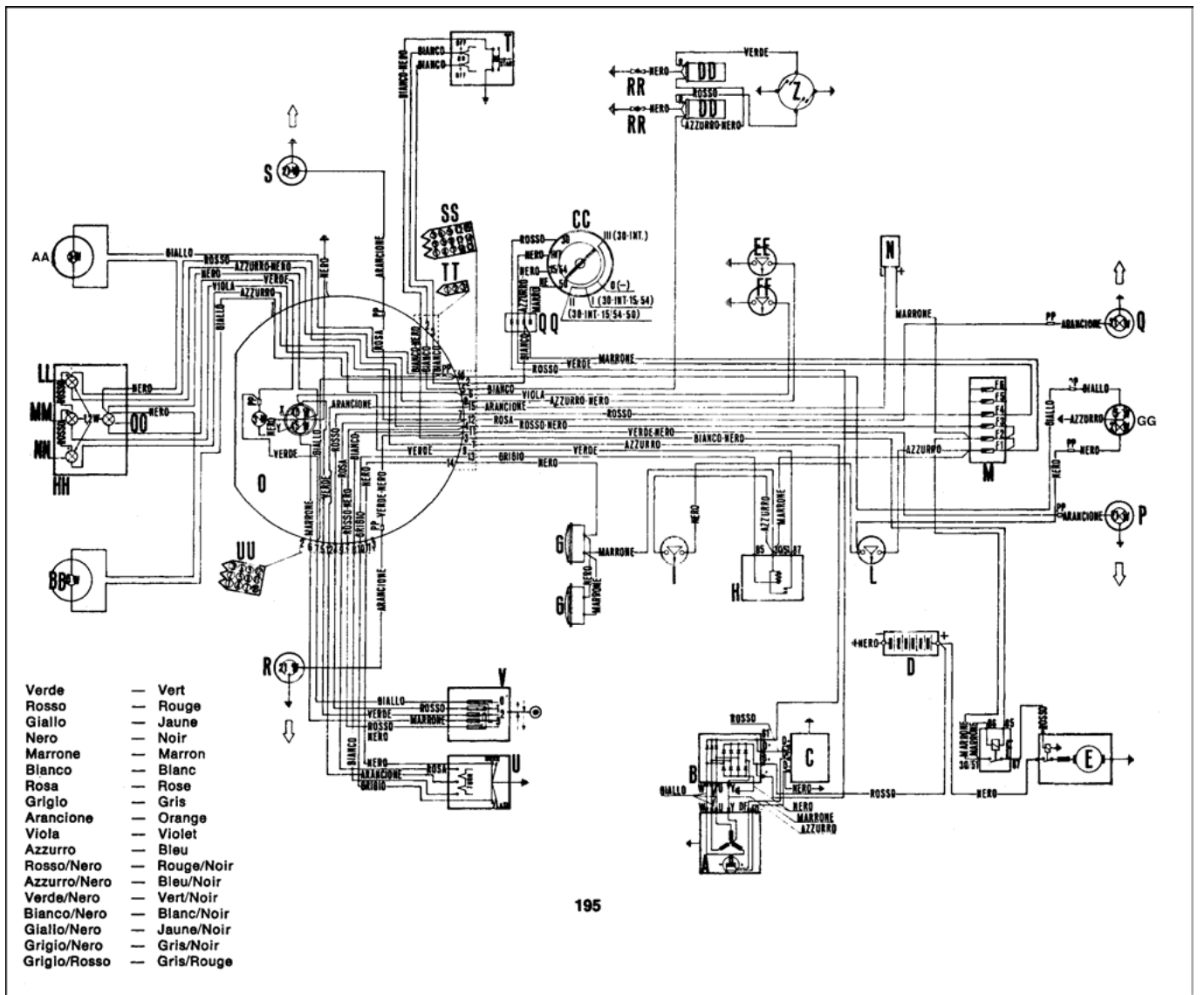
SCHÉMA ÉLECTRIQUE**V7 SPORT - 750 S**

A	Projecteur avec lampes : 40/45 W -12 V et 4 W -12 W	X	Démarreur
B	Plaque avec fusibles	AA	Compteur (lampe 12-3 W)
C	Plaque de dérivation	BB	Compte tours (lampe 12 V - 3 W)
D	Raccord volant	CC	Voyant feux (vert) lampe 12V-1.2W
E	Commandes feux et avertisseur	DD	Voyant point mort (orange) lampe 12V-1.2W
F	Bougies d'allumage	EE	Voyant générateur (rouge) lampe 12V-1.2W
G	Générateur	*GG	Commande clignotants de direction
H	Bobine HT	*HH	Clignotant de direction, avant (orange) droit
I	Batterie	*II	Clignotant de direction, avant (orange) gauche
L	Bouton démarreur	*LL	Clignotant de direction, arrière (orange) droit
M	Avertisseur sonore	*MM	Clignotant de direction, arrière (orange) gauche
N	mano-contact	*NN	Relais, intermittence
O	Contacteur de point mort	OO	Feu de courtoisie
P	Contacteur stop arrière	PP	Contacteur stop avant
Q	Commutateur général	RR	Électrovanne
R	Porte plaque et stop		Position commutateur
S	Redresseur	0 -	
T	Allumeur à double rupteur	1 - 30/30 - INT.	
U	Régulateur	2 - 30/30 - INT. - 15/54	
V	Solénoïde	3 - 30/30 - INT. - 15/54-50	

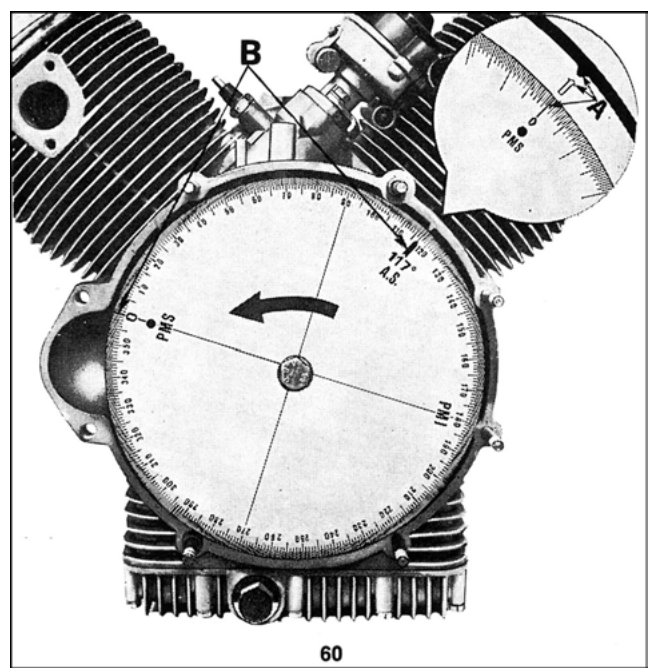
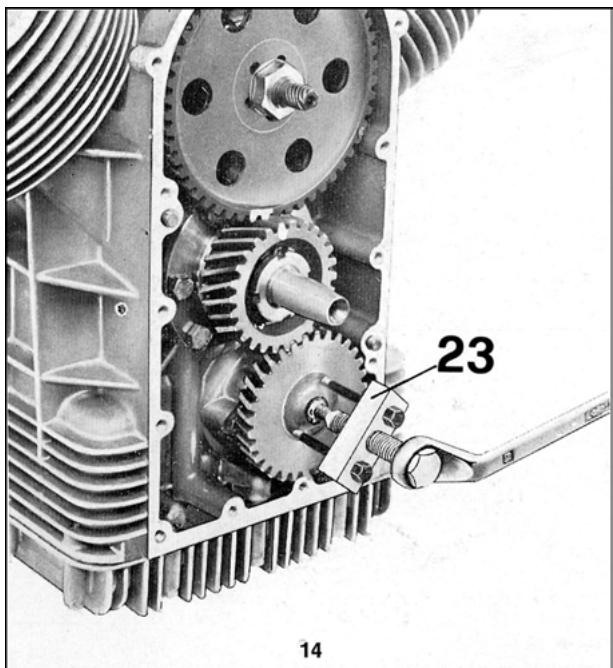
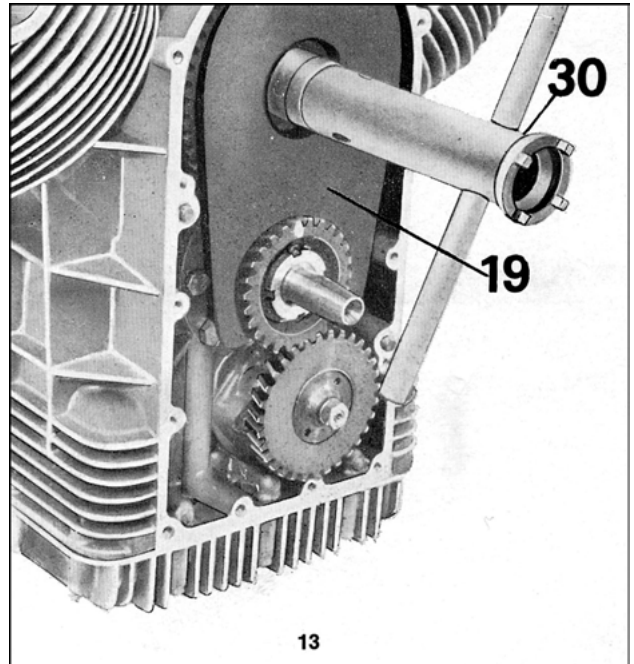
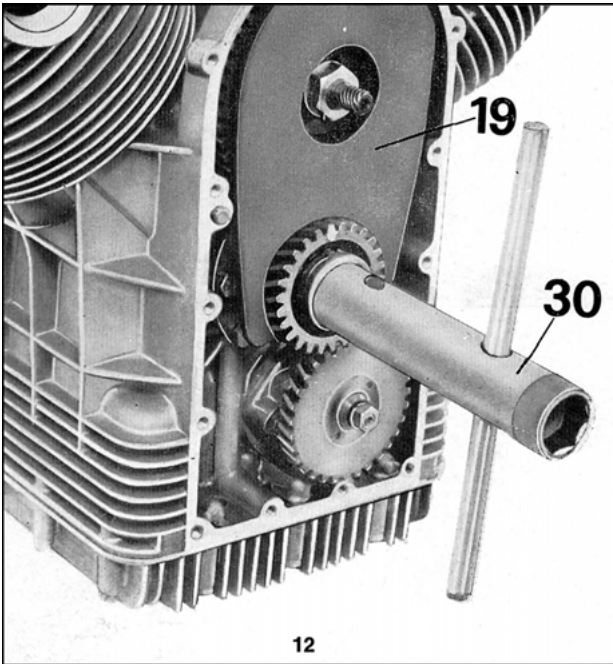


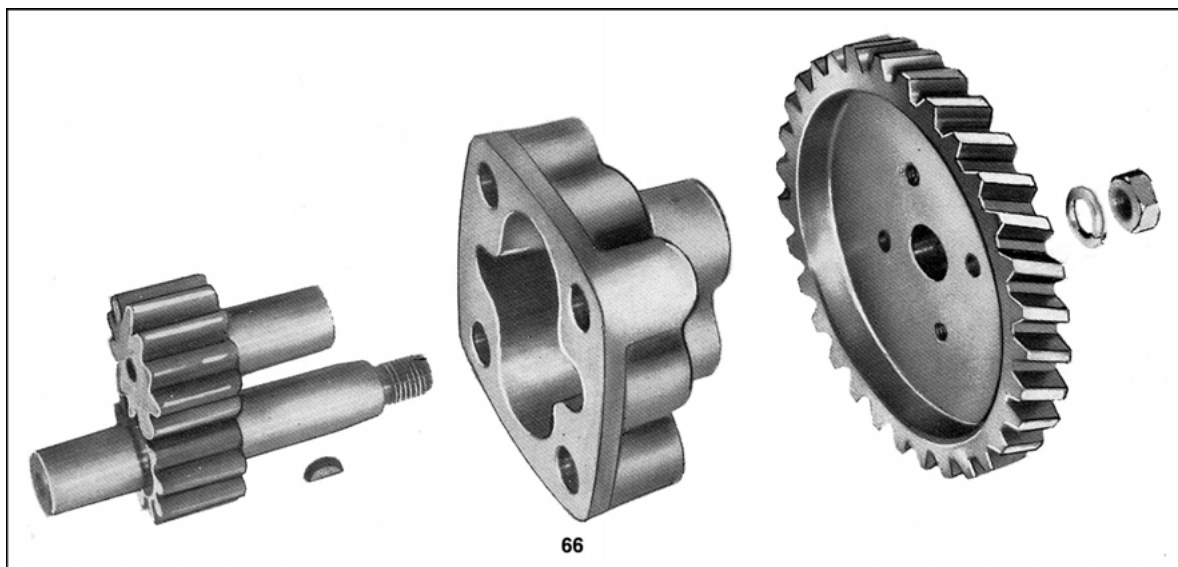
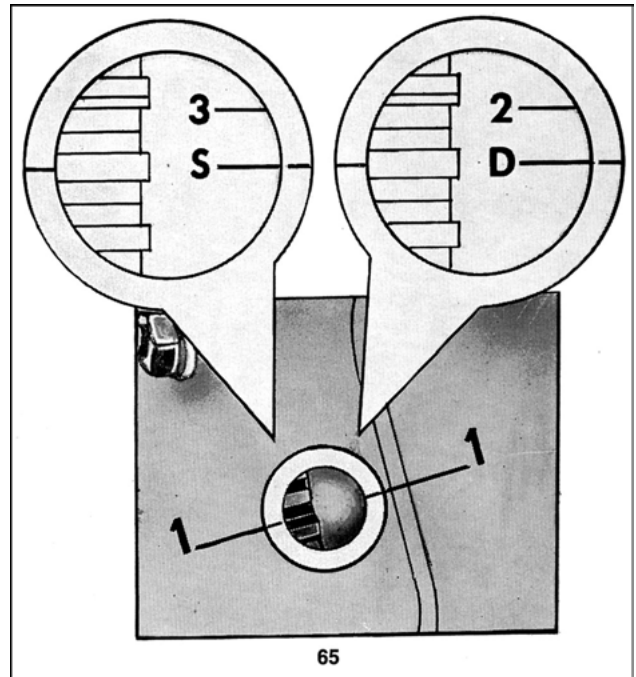
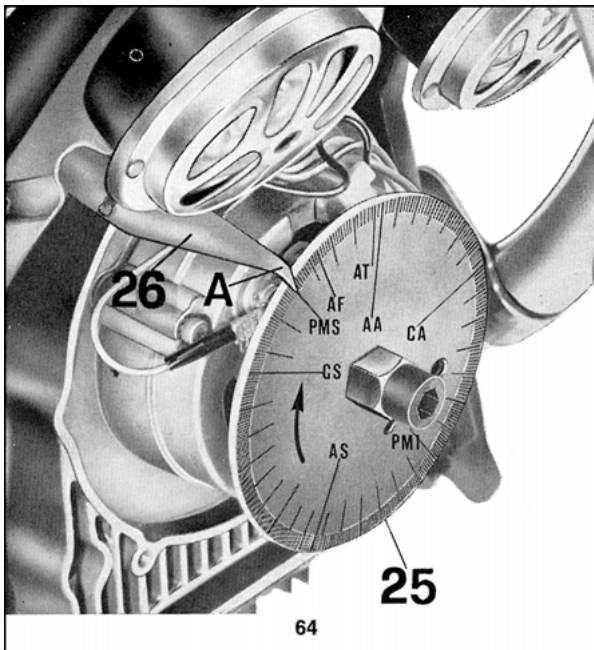
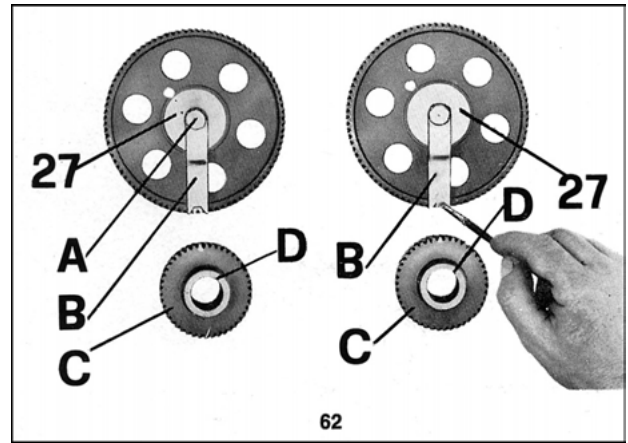
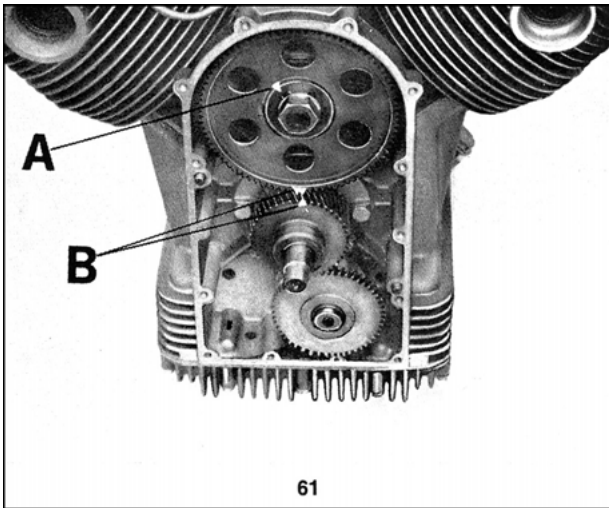
850 T

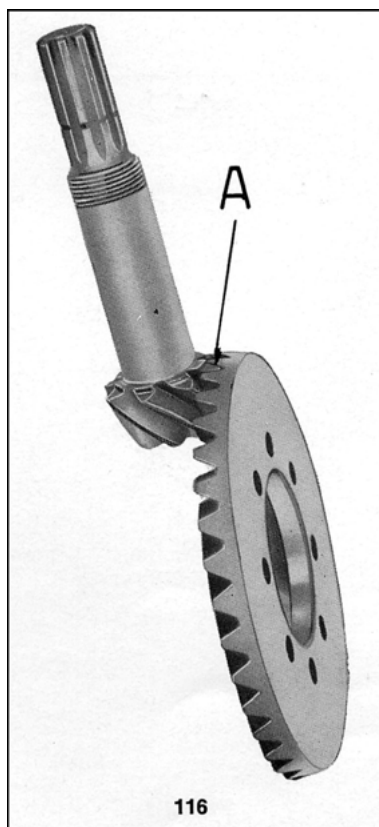
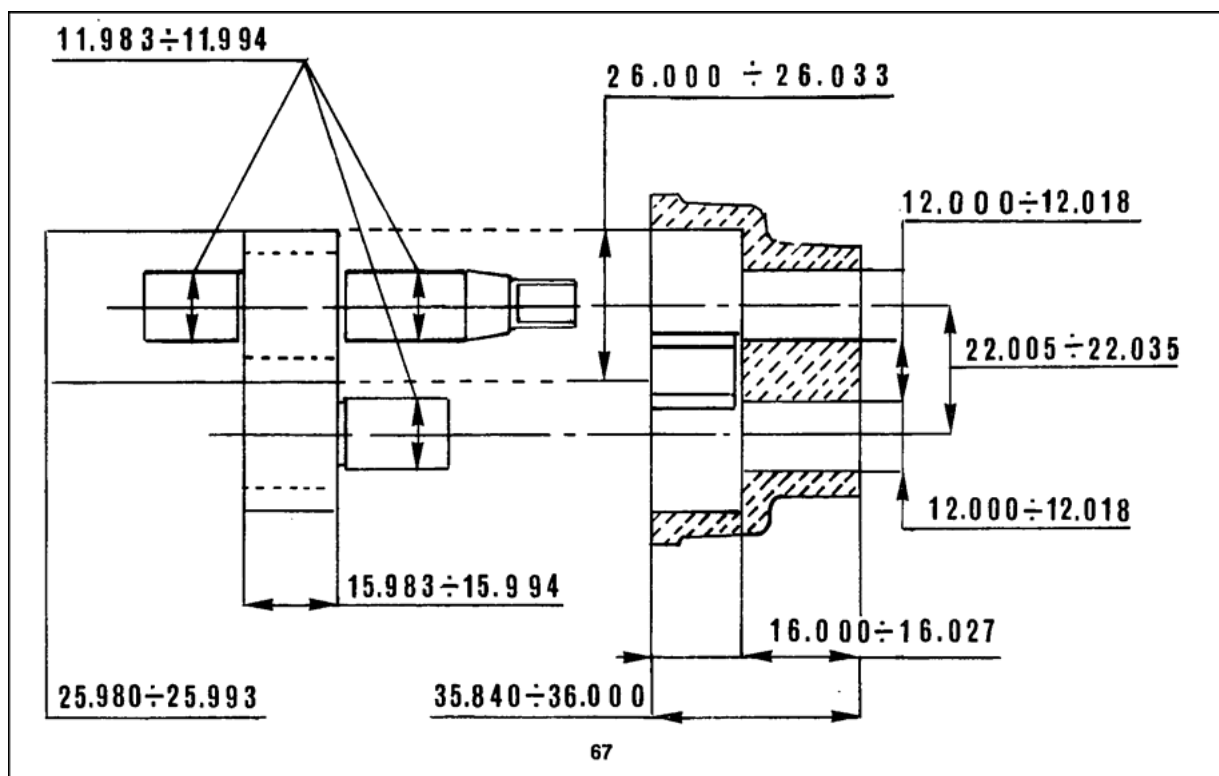
A	Générateur - alternateur	DD	Bobine H.T.
B	Redresseur	EE	Manocontact de pression d'huile
C	Régulateur	FF	Contacteur de point mort
D	Batterie	GG	Éclairage plaque d'immatriculation et feu de stop
E	Démarrreur	HH	Tableau de bord et témoins
F	Interrupteur pour démarrage	LL	Témoin pression d'huile (rouge)
G	Avertisseur sonore	MM	Témoin de point mort (orange)
H	Interrupteur avertisseur lumineux - code	NN	Témoin charge batterie (rouge)
I	Contacteur de stop AV	OO	Témoin feux de stationnement (vert)
L	Interrupteur stop arrière	PP	Connecteurs simples «Fiche»
M	Plaque porte-fusibles	QQ	Connecteur à 4 voies «AMP»
N	Clignotant	RR	Bougies d'allumage
O	Projecteur asymétrique	SS	Connecteur à 15 voies «MOLEX»
P	Indicateur de direction arrière gauche	TT	Connecteur à 3 voies «MOLEX»
Q	Indicateur de direction arrière droit	UU	Connecteur à 12 voies «MOLEX»
R	Indicateur de direction avant gauche	X	Code
S	Indicateur de direction avant droit	Y	Phare
T	Bouton de démarrage - arrêt moteur	Z	Allumeur
U	Commande des indicateurs de direction, de l'avertisseur sonore et de l'appel de phare		
V	Commutateur éclairage avec limiteur de course pour «Phare-Code», «Feux de position» et «Feux de stationnement»		
AA	Compteur kilométrique		
BB	Compte-Tours		
CC	Commutateur général		
			FUSIBLES
		F1	- 15 A - Klaxon-stop - Relais avertisseur lumineux
		F2	- 15 A - Relais démarrage - Clignotant
		F3	- 15 A - Projecteur - Témoins LL, MM NN
		F4	- 15 A - Feux de position - Témoin OO
		F5	- 15 A - Réserve
		F6	- 15 A - Réserve



FIGURES NON DOCUMENTÉES









850-T3

750-S3

**COMPLÉMENTS ET MODIFICATIONS
AU MANUEL RÉPARATION V7 SPORT - 750 S - 850 T**

Ce Manuel d'Atelier est issu de la numérisation d'un document papier d'origine Moto Guzzi.

De nombreuses erreurs ont été corrigées notamment celles en rapport avec la cylindrée des 2 machines car le manuel original ne signale pas de différence !

Compte tenu des incertitudes, il y a lieu de rapprocher les données moteurs de la 750 S3 de celles de la 750 S et les données moteurs de la 850 T3 de celles de la 850 T.

Certaines imprécisions techniques subsistant, les données qui **semblent** se rapporter aux 2 machines sont indiquées sans précision particulière.

Les données concernant à coup sûr (par recoupement historique et technique) l'une ou l'autre machine sont indiquées clairement : 850 T3 ou 750 S3.

L'écriture en italique indique qu'il s'agit d'une annotation du rédacteur ne figurant donc pas dans le manuel original.

En fin de production, la 750 S3 était équipée de l'allumeur de la 850 T3.

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

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

De nombreuses erreurs concernant les renvois aux figures ont été corrigées. Certaines figures ne sont malheureusement pas documentées.

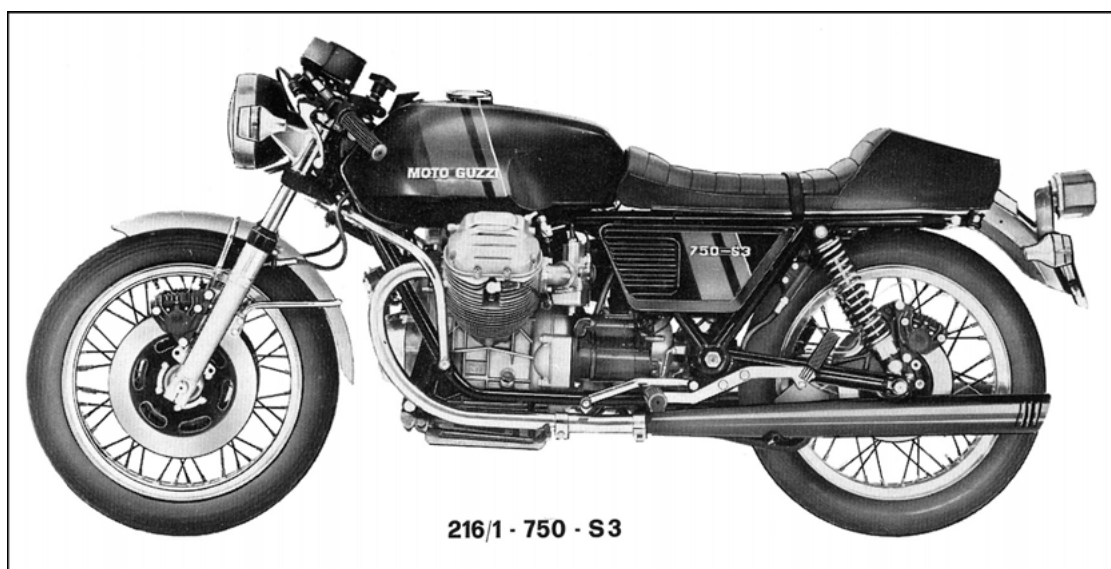
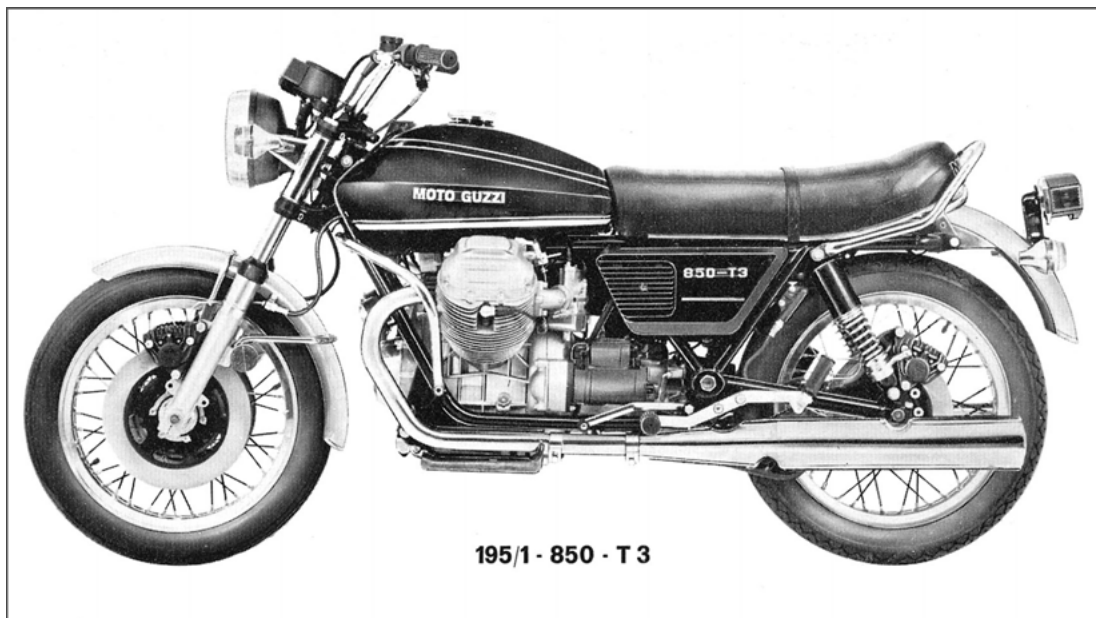
La liste de discussion/diffusion sur laquelle le lecteur est convié est : <http://fr.groups.yahoo.com/group/guzzitek>

N'oubliez pas de visiter le site historique le plus complet de Moto Guzzi : <http://perso.wanadoo.fr/rolcat.vm/guzzi>

Merci à la Scuderia Guzzi : <http://www.scuderiaguzzi.org>

Merci à tous ceux qui contribuent à la Guzzithèque

Document édité le 8 mars 2004.



Note à l'attention du lecteur :

Le manuel original fait référence au manuel "V7 Sport-750S-850T" mais est très imprécis quant aux spécificités de chaque machine.

Il semble sûr que ce manuel s'adresse plus à la 850 T3 qu'à la 750 S3.

Par sécurité, le lecteur aura intérêt à se reporter au manuel "V7 Sport-750S-850T" et ne relèvera que les informations mineures présentes dans cette partie.

Seules les figures se rapportant au texte sont présentes.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	PAGE 4
CYLINDRES - PISTONS - SEGMENTS	PAGE 7
DISTRIBUTION	PAGE 7
ALIMENTATION	PAGE 7
LUBRIFICATION PAR FILTRE À CARTOUCHE	PAGE 9
GRAISSAGE DE LA TRANSMISSION ARRIÈRE	PAGE 10
PERTE D'HUILE ENTRE BOÎTE DE VITESSES ET BLOC MOTEUR	PAGE 11
SUSPENSION AR	PAGE 12
ROUES ET FREINS	PAGE 12
ALLUMAGE	PAGE 18
ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	PAGE 19
SCHÉMA ÉLECTRIQUE	PAGE 20

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Bicylindre.....	à 4 temps
Disposition des cylindres	en V à 90°
Alésage 850 T3	83 mm
Alésage 750 S3	82,50 mm
Course 850 T3	78 mm
Course 750 S3	70 mm
Cylindrée 850 T3	844 cm ³
Cylindrée 750 S3	748 cm ³
Taux de compression 850 T3	9,5
Taux de compression 750 S3	9,8
Puissance maximum 850 T3	68,5 CV SAE

DISTRIBUTION

À soupapes en tête avec tiges et culbuteurs.

ALIMENTATION

2 carburateurs «Dell'Orto» VHB 30 CD (à droite) VHB30CS (à gauche).

GRAISSAGE

Graissage sous pression par pompe à engrenage.

Crépine et filtre à cartouche montés dans le carter inférieur.

Pression normale de graissage : 3,8 à 4,2 kg/cm² (réglable par un clapet situé dans le carter inférieur).

Témoin électrique signalant l'insuffisance de pression.

ALTERNATEUR

Monté en bout de vilebrequin (14V - 20 A).

ALLUMAGE

Batterie-Bobine à double rupteur et avance automatique à masses centrifuges.

DONNÉES D'ALLUMAGE

Avance fixe	0° à 2°
Avance automatique	31°
Avance totale	31° à 33°
Distance entre les grains du rupteur.....	0,37 à 0,43 mm.

BOUGIES

Marelli CV7L - Bosch W225T2 - AC 44 XL.

Écartement des électrodes0,6 mm.

BOBINES

2 montées au-dessus du moteur.

DÉMARRAGE

Démarrateur électrique (12V - 0,6 CV) commandé par relais.

Couonne dentée fixée au volant moteur.

Commande par bouton poussoir (Start) à droite du guidon.

TRANSMISSION

EMBAYAGE

À sec, à 2 disques menés. Situé sur le volant moteur. Commande par levier placé sur le guidon (coté gauche).

TRANSMISSION PRIMAIRE

5 rapports avec engrenage toujours en prise à enclenchement frontal. Dispositif anti-à-coups incorporé.

Commande par levier à pédale situé sur le coté gauche du véhicule.

Rapports totaux de transmission:

1 ^{re}	(Z = 14/28) = 1 : 1,200
2 ^e	(Z = 18/25) = 1 : 1,338
3 ^e	(Z = 21/22) = 1 : 1,047
4 ^e	(Z = 23/20) = 1 : 0,869
5 ^e	(Z = 28/21) = 1 : 0,750

TRANSMISSION SECONDAIRE :

À cardan

Rapports(Z = 7/33) = 1 :4,714

Rapports total (moteur-roue) :

1^{re} 1 : 11,6432^e 1 : 8,0803^e 1 : 6,0954^e 1 : 5,0595^e 1 : 4,366**CADRE**

Double berceau à structure tubulaire.

SUSPENSIONS**AV**

Fourche télescopique à amortisseurs incorporés

AR

Bras oscillant avec ressorts réglables et amortisseurs hydrauliques incorporés

ROUES

AV et AR à rayons avec jante WM 3/2,15-18".

PNEUMATIQUES

AV 3,50 H 18

AR 4,10 H 18

FREINS

Système de freinage intégral.

AV :

2 disques Ø 300 mm avec étrier à 2 pistons Ø 38 mm

AR :

1 disque Ø 242 mm avec étrier à 2 pistons Ø 38 mm

La pédale commande le disque AV gauche et le disque AR.

Le levier au guidon commande le disque AV droit.

COTES ET POIDS

Empattement 1,470 m

Longueur hors tout 2,200 m

Largeur hors tout **850 T3** 0,780 mLargeur hors tout **750 S3** 0,680 mHauteur maximum **850 T3** 1,060 mHauteur maximum **750 S3** 1,020 m

Garde au sol 0,150 m

Poids en ordre de marche sans accessoires **850 T3** 243 kg environPoids en ordre de marche sans accessoires **750 S3** 230 kg environ**PERFORMANCES**

Vitesse maxi pour chaque rapport (en solo)

1^{re} 71,837 km/h2^e 103,502 km/h3^e 137,339 km/h4^e 165,329 km/h5^e 195 km/h

Consommation (normes CUNA) 6 litres aux 100 km

REPLISSAGES

Élément	Litres	Type de carburant et différentes huiles
Réservoir	24	Super 98/100 NO-RM
Réserve	4	
Moteur	3	«Agip Sint 2000 SAE 10W50»
Boîte de vitesses	0,750	«Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
Pont	0,230	«Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
	0,020	«Agip Rocol ASO/R»
Fourche (par fourreau)	0,070	«Agip F.1 ATF Dexron»
Circuit de freinage		«Agip F.1 Brake Fluid»

Si l'on ne peut pas disposer de produits Agip, on peut employer les produits des autres Marques avec les mêmes spécifications SAE.

CYLINDRES - PISTONS - SEGMENTS

Se reporter au manuel "V7 Sport-750S-850T". Pour la 750 S3, voir 750 S et pour la 850 T3, voir 850 T.

Spécificité 750 S3 :

Segments : jeu à la coupe0,040 à 0,062 mm

DISTRIBUTION

Le diagramme de distribution est le même pour les 2 machines et reprend celui de la 850 T.

Jeu au culbuteur pour calage de la distribution : 1,5 mm.

Admission

A.O.A.20°

R.F.A.52°

Échappement

A.O.E.52°

R.F.E.20°

Réglage des culbuteurs moteur froid:

Admission0,22 mm

Échappement.....0,22 mm

ALIMENTATION**CARBURATEURS**

2 carburateurs du type Dell'Orto «VHB 30 CD» (à droite) et «VHB 30 CS» (à gauche).

COMMANDES

- Poignée de commande des boisseaux de gaz située à droite du guidon
- Manette de commande du starter. Elle est située à l'arrière droit de la culasse gauche :
 - «**A**» Starter mis (utilisable moteur froid).
 - «**B**» Starter enlevé.

N.B. - Vérifier que sur la position «**B**» la gaine des câbles de starter a un jeu de 3 mm au niveau des barilletts tendeurs des carburateurs.

RÉGLAGES

PassageØ 30 mm

Boisseaux de gaz 40

Diffuseur 265

Gicleur principal 120

Gicleur de démarrage 80

Gicleur de ralenti 50

Aiguille V9 (2° cran)

Flotteur 10 g

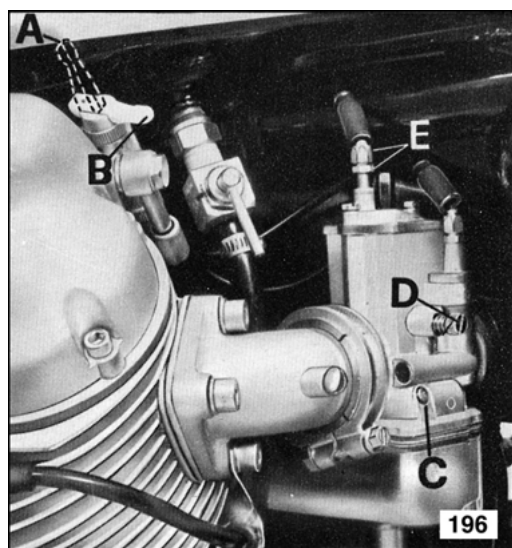
RÉGLAGE DE LA CARBURATION SANS DÉPRESSIOMÈTRE

Opérer comme suit :

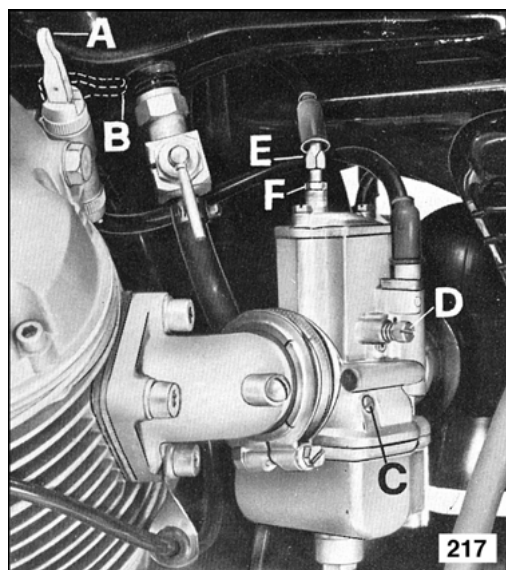
1. Faire chauffer le moteur.
2. Visser à fond sans forcer les vis «**C**» et les desserrer d'un tour 1/2.
3. Mettre le ralenti entre 900 et 1000 tours à l'aide des vis «**D**» en faisant attention d'avoir la même pression d'échappement sur chaque cylindre en sortie des silencieux (dévisser la vis du cylindre qui a une pression supérieure ou visser la vis du cylindre qui a une pression inférieure).
4. Trouver le régime maximum de chaque cylindre en agissant sur la vis «**C**» et refaire le réglage 3.
5. Débrancher alternativement les fils de bougies. Le moteur doit faire 5 à 6 tours avant de caler. Si cela n'est pas le cas, agir sur la vis «**D**». Plus de 5 à 6 tours, dévisser la vis du cylindre non débranché. Moins de 5 à 6 tours revisser la vis du cylindre non débranché.
6. Régler le ralenti entre 900 et 1000 t/m en vissant ou dévissant les vis «**D**» de la même fraction de tour.
7. Vérifier que le jeu entre la gaine et les barilletts tendeurs de la poignée de gaz est de 1 à 1,5 mm.

8. Contrôler la synchronisation de l'ouverture des boisseaux. 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 retendre le câble correspondant.

850 T3



750 S3



RÉGLAGE DE LA CARBURATION AU DÉPRESSIOMÈTRE

Se reporter à ce chapitre page 55 du manuel "V7 Sport-750S-850T"

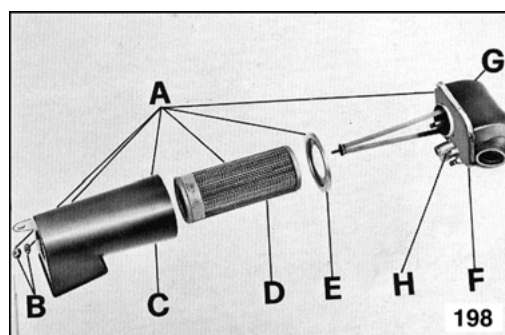
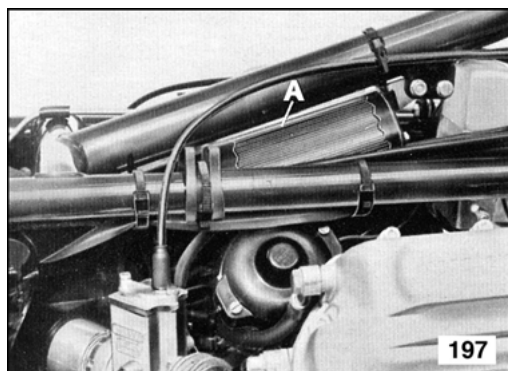
CARTOUCHE DE FILTRE À AIR (FIG. 197)

Ne concerne pas la 750 S3

Tous les 10.000 kms environ changer la cartouche. Cette cartouche est située dans un boîtier commun au reniflard situé sous le réservoir de essence.

Pour enlever la cartouche «D» du boîtier «A» opérer de la façon suivante (fig. 198) :

- Soulever la selle et la mettre sur sa béquille
- Déposer la boîte à outils après avoir dégrafé sa sangle
- Dégrafé la sangle du réservoir, débrancher les tuyaux d'essence et déposer le réservoir
- Débrancher les fils batterie et déposer celle-ci
- Dégrafé les ressorts des pattes «F» et débrancher le raccord caoutchouc «G» des carburateurs
- Dévisser l'écrou «B» maintenant le reniflard «H» préalablement débranché des tuyaux
- Déposer la cartouche «D» et la rondelle «E».
- Pour la repose, procéder dans l'ordre inverse de la dépose.



LUBRIFICATION PAR FILTRE À CARTOUCHE

Ce système de lubrification est monté sur une certaine quantité de véhicules. L'huile passe par une crépine ainsi que par un filtre à cartouche. Ceci permet un filtrage presque intégral avant le passage par la pompe et le circuit de graissage.

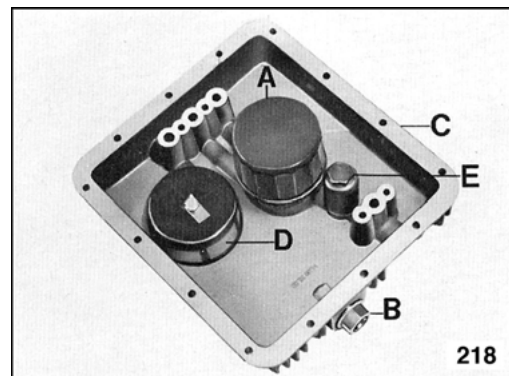
CARTER D'HUILE (FIG. 218)

- «A» Filtre à cartouche démontable
- «B» Bouchon de vidange
- «D» Crépine
- «E» Clapet de décharge

FILTRE A CARTOUCHE DÉMONTABLE (FIG. 218)

Pour déposer le filtre à cartouche «A» procéder comme suit :

- Dévisser le bouchon «B» et laisser bien écouler l'huile
- Déposer le corps «C» avec filtre à cartouche «A», crépine «D» et clapet «E»
- Déposer la cartouche «A» et la remplacer
- On recommande de nettoyer et sécher à l'air comprimé aussi le filtre «D» et de remplacer le joint entre carter d'huile et carter moteur.



Contenance : 3 litres d'huile Agip Sint 2000 SAE 10W50 après mise en place du bouchon «B».

CRÉPINE (VOIR «D» FIG. 218)

A l'occasion de tout remplacement du filtre «A» la déposer, la nettoyer à l'essence et la sécher à l'air comprimé.

CLAPET DE DÉCHARGE (VOIR «E» FIG. 218)

Il est monté sur le carter d'huile et permet maintenir une pression d'huile de 3,8 à 4,2 kg/cm².

CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE

Tous les 500 km vérifier le niveau de l'huile dans le carter moteur à l'aide du bouchon-jauge.

Le niveau idéal se trouve presque à l'encoche du niveau maximum.

Le bouchon-jauge pour ce contrôle doit être vissé.

GRAISSAGE DE LA TRANSMISSION AR**CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE**

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 du même type.

VIDANGE

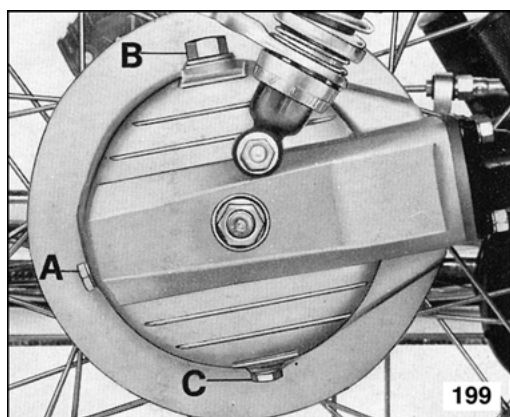
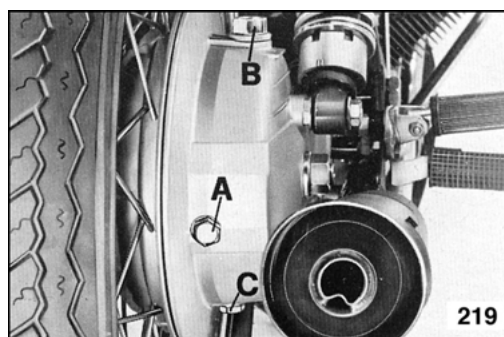
Tous les 1000 km, vidanger l'huile du pont.
Cette opération doit être effectuée après avoir effectué quelques km.
Avant d'introduire de l'huile neuve, bien laisser égoutter le pont.

«A» Bouchon de niveau.

«B» Bouchon de remplissage.

«C» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire : 0,250 litre d'huile dont :
0,230 litre d'huile «Agip F.1 Rotra MPSAE90»
0,020 litre d'huile «Agip Rocol ASO/R»

850 T3**750 S3**

PERTE D'HUILE ENTRE BOÎTE DE VITESSES ET BLOC MOTEUR

Pour déceler les pertes d'huile entre la boîte de vitesses et le bloc moteur, procéder de la façon suivante :

Assurez-vous tout d'abord de l'origine de l'huile : elle provient soit de la boîte de vitesses, soit du bloc moteur. Il est relativement facile de procéder à ce contrôle car l'huile sortant de la boîte est de nature plus visqueuse et est plus odorante que l'huile moteur qui a un degré de viscosité inférieur et est inodore

Si l'huile provient de la boîte de vitesses, la cause peut être :

1. Mauvaise étanchéité entre la tige d'embrayage (14 08 57 00) et le joint tubulaire interne à l'arbre d'embrayage (12 08 59 02). Vérifiez que la tige est bien lubrifiée et coulisse librement dans l'arbre d'embrayage (afin que l'étanchéité soit parfaitement réalisée, la tige doit forcer sur le tube qui lui-même doit forcer sur l'arbre). Dans ce cas, il est souhaitable de vérifier que les disques ne sont pas gras.
2. Mauvaise étanchéité du joint spi (boîte de vitesses côté volant). Vérifiez son élasticité ainsi que son usure. En cas d'usure trop prononcée, examinez la surface de la noix d'embrayage qui ne doit pas être rugueuse ni présenter de partie écrasée ou de rayures.
3. Si la partie du joint sur la noix d'embrayage contient de l'huile, s'assurer que les deux joints toriques situés entre la noix et l'arbre n'ont pas été détériorés (90 70 62 35 et 90 70 62 03).
4. Porosité au niveau de la boîte de vitesses : pour la mettre en évidence procéder de la façon suivante :
 - Mettre la boîte de vitesses sur l'établi, le carter d'embrayage en haut.
 - Remplissez le carter avec de l'eau et insufflez de l'air comprimé à kg/cm^2 par l'intermédiaire du reniflard.
 - En cas de porosité importante, de petites bulles seront visibles dans l'eau. Éliminez cette porosité en utilisant de l'Araldite ou du Devcon.

Si l'embrayage patine à cause de fuites d'huile entre le bloc moteur et la boîte de vitesses, et que l'huile s'infiltré entre la tige d'embrayage et le joint tubulaire, on peut être certain que l'huile provient du carter moteur. La cause peut être :

1. Fuite d'huile par le joint spi du palier arrière. Vérifiez l'élasticité du joint et son usure. Si l'usure est importante, vérifiez la surface du carter en contact avec le joint : cette dernière doit être parfaitement lisse.
2. Porosité éventuelle du carter moteur. Afin de la mettre en évidence, mettez le moteur sur l'établi, côté volant en haut. Déposer le volant du bloc moteur et remplir le carter avec de l'eau, puis insuffler de l'air comprimé à 4 kg/cm^2 par l'intermédiaire du reniflard. En cas de porosité importante, de petites bulles seront visibles dans l'eau. Éliminez cette porosité en utilisant de l'Araldite ou du Devcon.
3. Si les colliers assurant le serrage des durits du reniflard sont desserrés, l'huile peut passer entre les tuyaux et les durits qui vont de la boîte de reniflard au bloc moteur.
4. Vérifiez que les deux boulons inférieurs maintenant le palier, côté volant du carter moteur sont bien secs. S'ils ne le sont pas, utilisez du Teflon ou du Loctite oléoétanche sur leur filetage.
5. Vérifiez que le goujon inférieur maintenant la boîte de vitesses au bloc moteur n'est pas gras (côté gauche) ; s'il l'est, utilisez du Teflon ou du Loctite oléoétanche sur son filetage.

SUSPENSION AR

Ce type de machine peut être équipé de 2 façons différentes :

Amortisseur à 5 ou 3 réglages de ressorts.

Caractéristiques d'un ressort:

Longueur libre270 mm

Longueur sous charge de 61 kg230 mm

Longueur sous charge de 122 kg190 mm

Longueur sous charge de 235 kg116 mm

ROUES ET FREINS

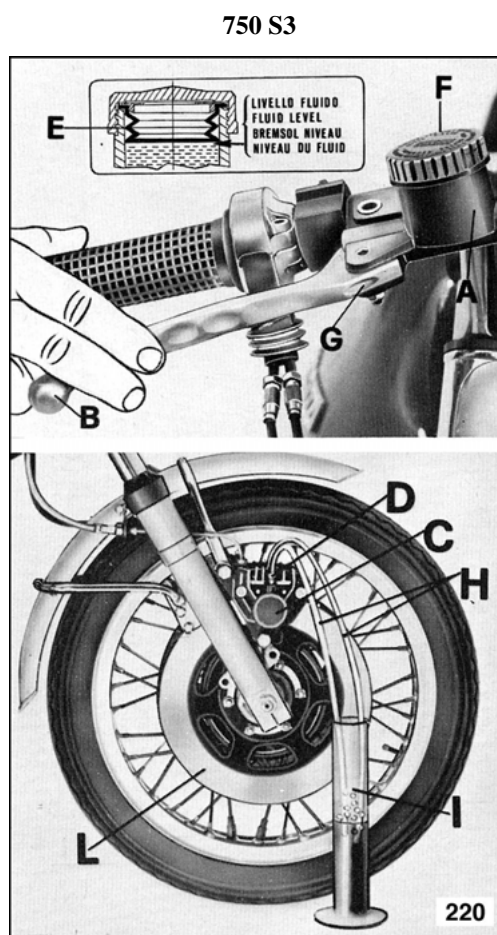
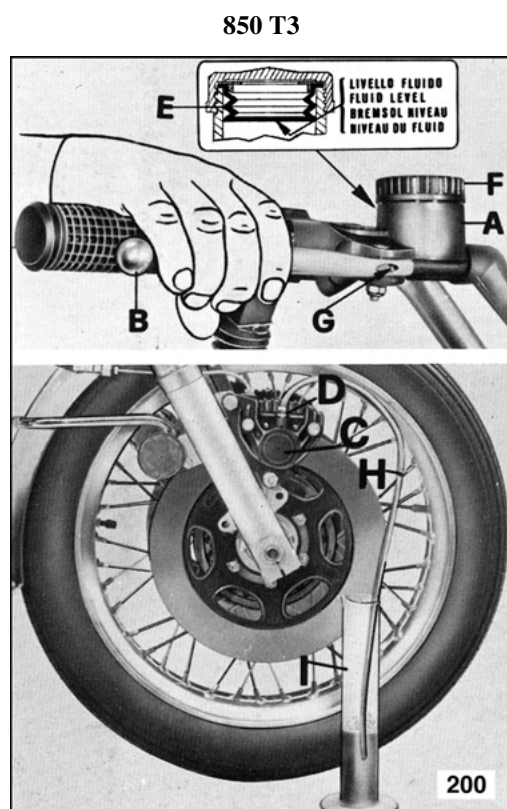
Le modèle 850 T3 est équipé de 3 freins à disque hydrauliques.

Les caractéristiques du maître cylindre, étriers et disques sont en pages 108 à 112 du manuel "V7 Sport-750S-850T".

RÉGLAGE DU LEVIER DE FREIN AV

Contrôler que le jeu est correct (0,05 à 0,15 mm) entre le maître-cylindre et l'extrémité du levier de commande sur le guidon.

Si nécessaire le régler au moyen de la vis de réglage «G».



CONTRÔLE DE L'USURE DES PLAQUETTES

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

L'épaisseur d'une garniture neuve est de 9 mm. Une garniture à la limite d'usure présente une épaisseur de 6 mm environ.

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. 200 et 220) du guidon de façon répétée jusqu'à ce que les pistons reviennent dans leur position normale.

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

CONTRÔLE DES DISQUES DE FREIN

Le disque de frein doit être parfaitement propre. Il ne doit pas y 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 s'effectue au moyen d'un comparateur : l'écart maximum ne doit pas dépasser 0,2 mm. Si le voile 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.

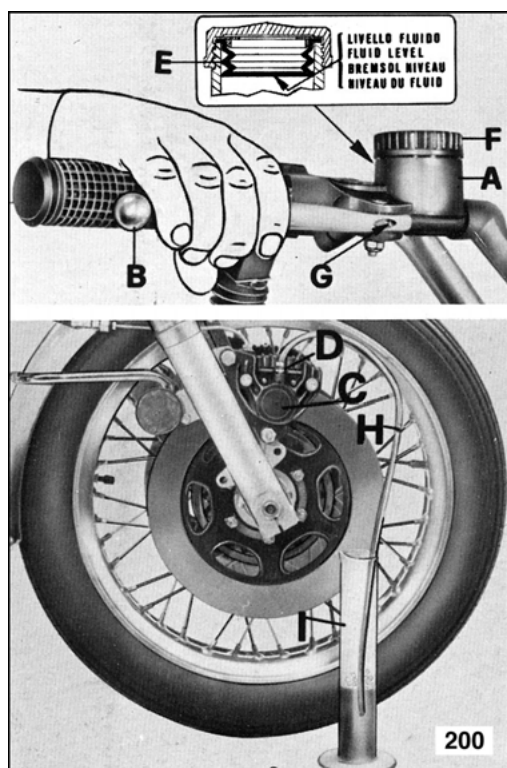
Le couple de serrage du disque sur le moyeu est de 2,2 à 2,4 kgm.

CONTRÔLE DE NIVEAU ET VIDANGE

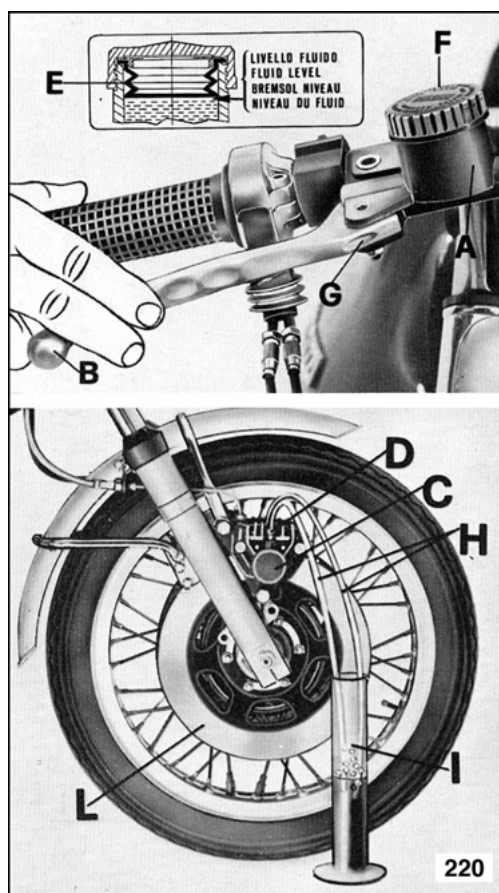
Pour obtenir un bon fonctionnement, respecter scrupuleusement les règles suivantes :

- Vérifiez fréquemment le niveau du liquide (il doit être à la hauteur de la membrane à soufflet «E» du réservoir «A»). Il ne doit jamais descendre à plus de 8 mm en dessous du niveau maximum
- Refaire périodiquement (ou quand cela est nécessaire) le niveau du liquide dans le réservoir «A» après avoir dévissé le bouchon «F» et ôté la membrane «E».
- N'utiliser que du liquide du type prescrit et dont la boîte ne sera ouverte qu'au moment de l'utilisation.
- Tous les 15.000 km ou tous les ans au maximum, vidanger complètement le circuit de freinage. Pour que le circuit de freinage fonctionne correctement, il faut que les conduits soient toujours remplis de liquide et qu'il n'y ait pas de bulles d'air ; une course longue et élastique du levier de commande «B» indique la présence de bulles d'air.

850 T3



750 S3



PURGE DES CIRCUITS DE FREINAGE

La purge du circuit de freinage s'avère nécessaire lorsque la course du levier est longue et élastique, en raison de la présence de bulles d'air dans le circuit.

Pour les éliminer, procéder de la façon suivante :

CIRCUIT DU FREIN AV DROIT

Tourner le guidon jusqu'à ce que le réservoir «A» faisant corps avec la pompe se trouve en position horizontale.

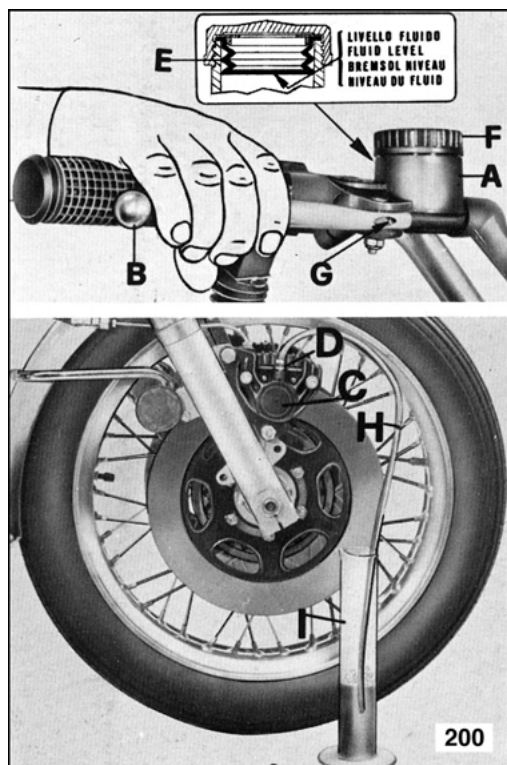
Remplir si nécessaire le réservoir «A» en veillant à ce que le liquide ne descende pas en dessous de 8 mm du niveau maxi pendant l'opération de purge.

Purger en agissant sur chaque demi étrier «C» séparément :

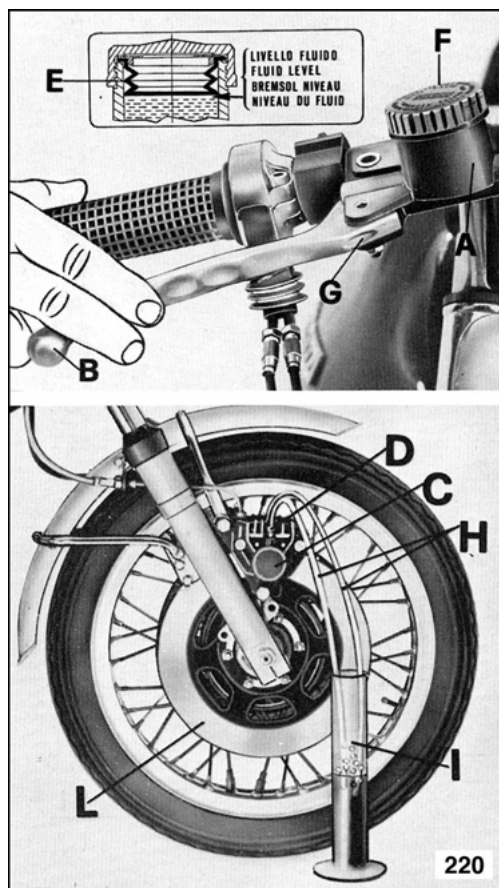
- Retirer le capuchon en caoutchouc et adapter sur le bouchon de purge «D» un flexible transparent «H» dont l'autre extrémité aboutira dans un récipient transparent «I» contenant du liquide de même type
- Dévisser le bouchon de purge «D»
- Tirer à fond le levier de commande du frein «B» sur le guidon en prenant la précaution de le relâcher et d'attendre quelques secondes avant d'effectuer le pompage suivant. Répéter l'opération jusqu'à ce qu'on ne constate plus aucune bulle d'air dans le liquide qui sort du flexible «H»
- Maintenir le levier de commande «B» tiré à fond et bloquer le bouchon de purge «D» puis retirer le tuyau «H» et remonter le capuchon en caoutchouc sur le bouchon de purge.

Si cette purge a été effectuée correctement, immédiatement après les premières courses 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.

850 T3

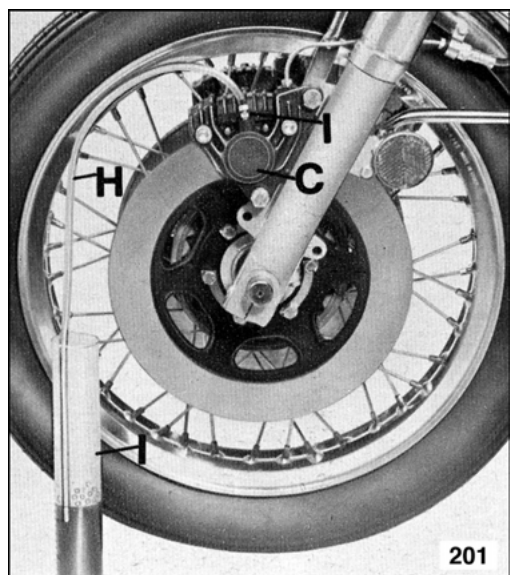
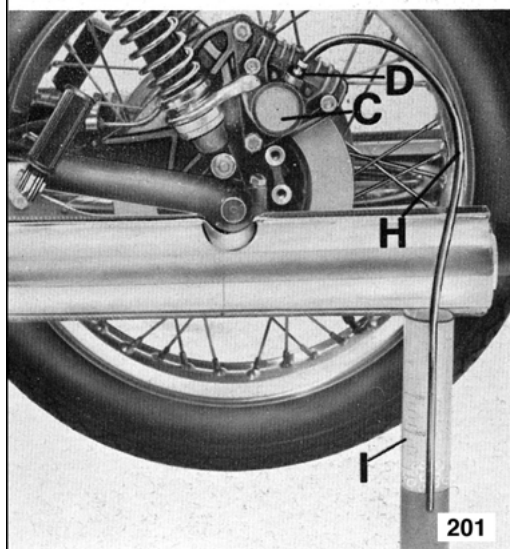
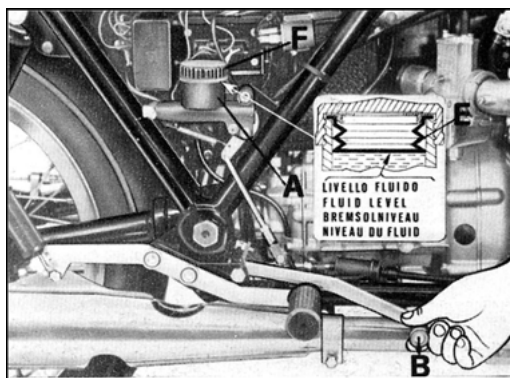


750 S3

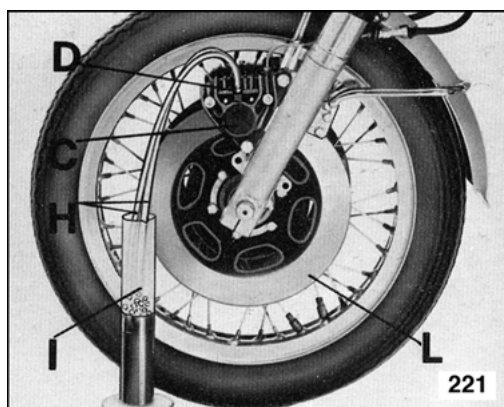
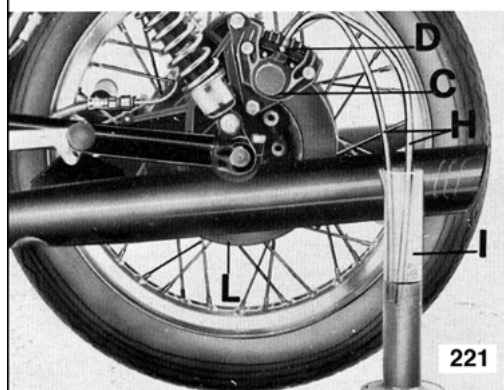
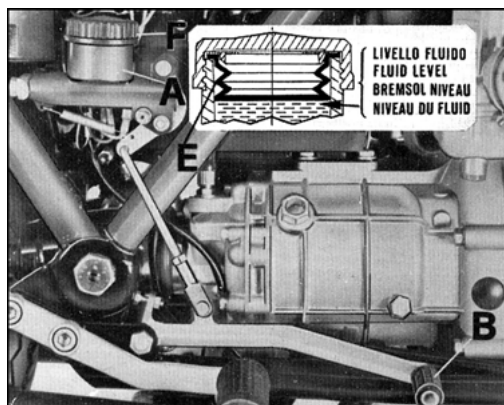


CIRCUIT DU FREIN AR ET DU FREIN AV GAUCHE

Comme au paragraphe précédent avec la pédale «B»
850 T3



750 S3



RÉGLAGE DE LA PÉDALE DE FREIN

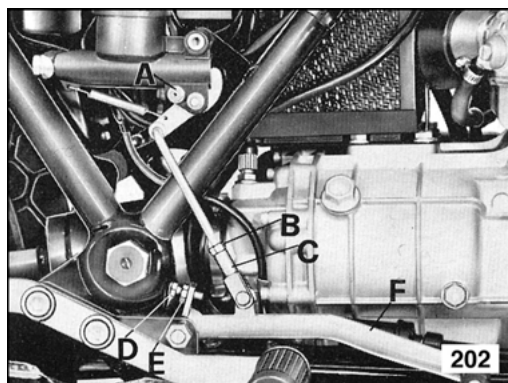
Régler le jeu entre le maître-cylindre et le levier de commande de la manière suivante :

- Agir sur l'excentrique «A». Le jeu doit être compris entre 0,05 et 0,15 mm.

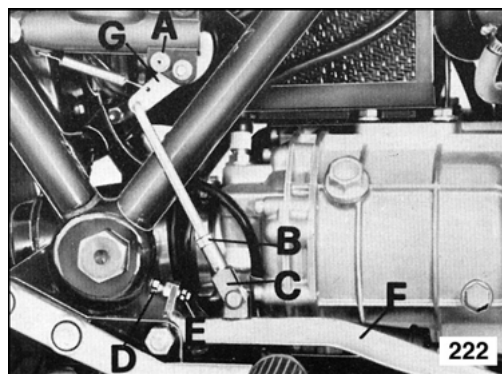
Pour régler la position de la pédale de freins :

- Ôter la goupille
- Enlever l'axe et desserrer le contre-écrou «B»
- Puis visser ou dévisser la chape «C».
- Après avoir trouvé la position idéale de la pédale «F» remonter l'axe et la goupille
- Puis débloquer le contre-écrou «E»
- Régler la vis de butée «D».

850 T3



750 S3

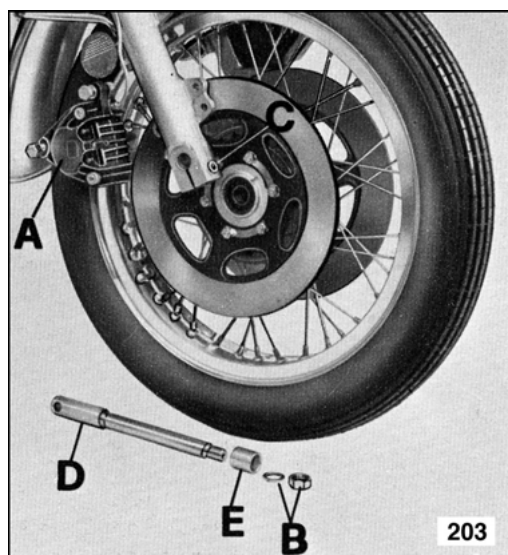
**DÉMONTAGE DES ROUES****ROUE AV**

Pour démonter la roue avant, procéder comme suit :

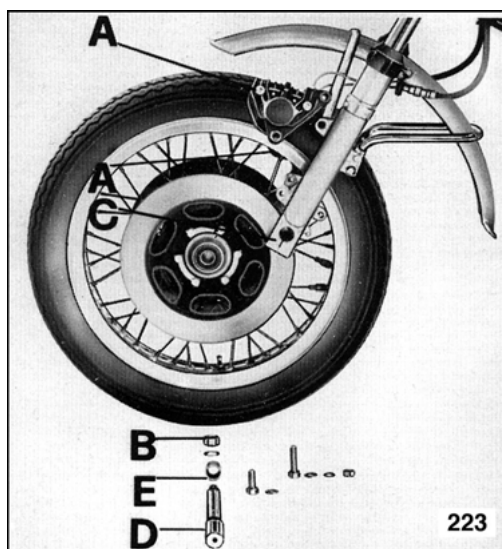
- Déposer l'étrier «A» du fourreau droit sans débrancher la durit
- Dévisser l'écrou de blocage de l'axe sur le fourreau gauche «B»
- Desserrer les vis de blocage de l'axe dans les fourreaux «C», retirer l'axe «D» en repérant le montage de l'entretoise «E»
- Soulever le véhicule de façon à pouvoir retirer les disques de frein de la pince fixée au bras gauche de la fourche (utiliser le support moteur).

Pour remonter la roue, effectuer les opérations en sens inverse.

850 T3



750 S3



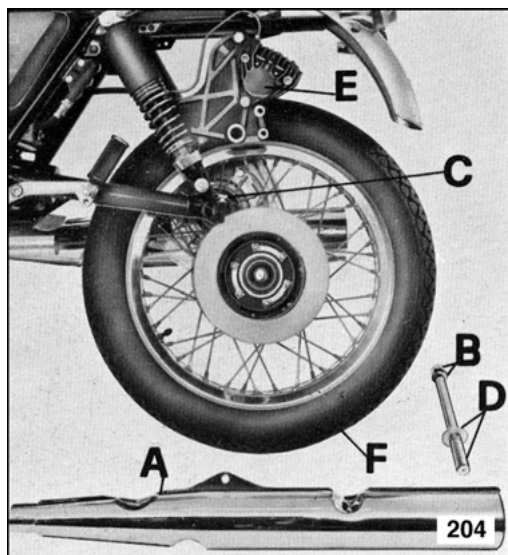
ROUE AR

Les renvois font référence à la 850 T3 (fig. 204). Le dégagement de la roue AR de la 750 S3 (fig. 224) se fait après avoir relevé le garde-boue AR.

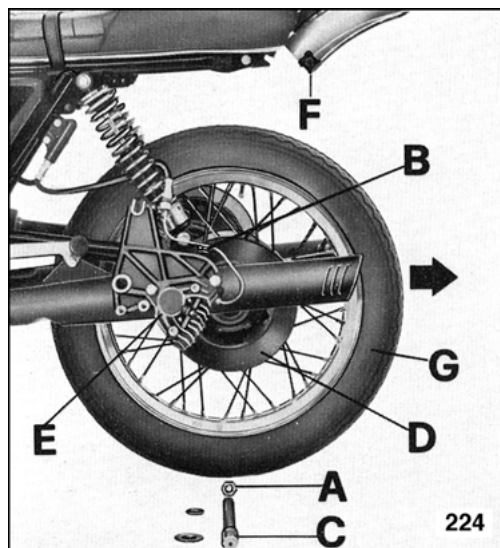
- Dévisser l'écrou d'axe «B» côté pont
- Desserrer la vis de blocage de l'axe «C» côté gauche
- Déposer l'axe «D»
- Dégager le disque de l'étrier «E»
- Dégager la plaque supportant l'étrier et fixer cette plaque au levier de béquillage de la machine
- Incliner la machine côté droit jusqu'à pouvoir dégager la roue «F».

Pour reposer la roue, procéder à l'inverse de la dépose sans oublier de mettre la plaque support d'étrier dans son ancrage.

850 T3



750 S3



RÉGLAGE DES RAYONS DE ROUES

Contrôler que tous les rayons sont tendus et que la roue n'est pas excentrée. Pour effectuer ce contrôle, procéder comme suit :

- Faire tourner la roue et vérifier son centrage à l'aide d'une cale.
- Si nécessaire modifier la tension des rayons droits et gauches jusqu'à ce que la roue tourne correctement.

Ce contrôle doit être effectué après les premiers 500 km et ensuite tous les 1500 km environ.

ÉQUILIBRAGE DES ROUES

Pour améliorer la stabilité et diminuer les vibrations lorsqu'on circule à grande vitesse, les roues doivent être équilibrées.

Pour effectuer l'équilibrage, procéder de la façon suivante :

- Après avoir démonté la roue, s'être assuré que tous les rayons sont bien tendus et que la roue n'est pas excentrée, la placer sur une fourche.
- La faire tourner légèrement plusieurs fois. Si la position d'arrêt est toujours différente, l'équilibrage est correct
- Si la roue s'immobilise toujours au même endroit, placer un contrepoids sur le rayon à l'opposé de ce point
- Recommencer ensuite l'opération jusqu'à ce que l'équilibrage de la roue soit correct
- Puis fixer les contrepoids aux rayons avec une pince.

PNEUS

Les pneus restent parmi les organes les plus importants à contrôler. D'eux dépendent la stabilité, le confort, la facilité de conduite et la sécurité du pilote.

Il est formellement déconseillé d'utiliser des pneus dont l'épaisseur de la bande de roulement est inférieure à 2 mm.

Une mauvaise pression des pneus peut provoquer des défauts de stabilité et une usure excessive des pneus.

Les pressions de gonflage sont :

Roue avant, en solo ou en duo2,0 kg/cm²

Roue arrière, en solo.....2,3 kg/cm²

Roue arrière, en duo2,5 kg/cm²

Les valeurs ci-dessus ont été indiquées pour une utilisation normale (tourisme). Pour une utilisation prolongée à vitesse élevée (parcours autoroutier) il est recommandé d'ajouter 0,2 kg/cm² aux valeurs indiquées.

ALLUMAGE**RUPTEURS**

Écartement	0,37 à 0,43 mm
Angle d'ouverture	180° ± 5%
Angle de fermeture	180° ± 5%
Degré Dwell	50%

CALAGE

Voir pages 121 à 123 du manuel "V7 Sport-750S-850T".

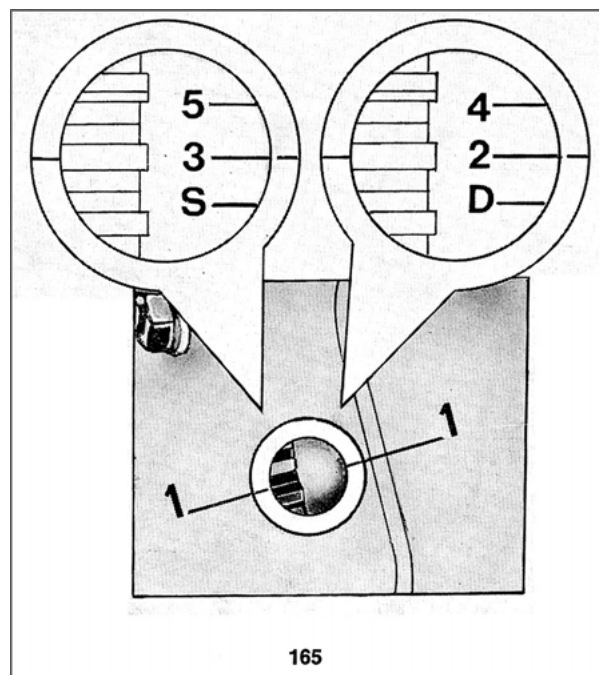
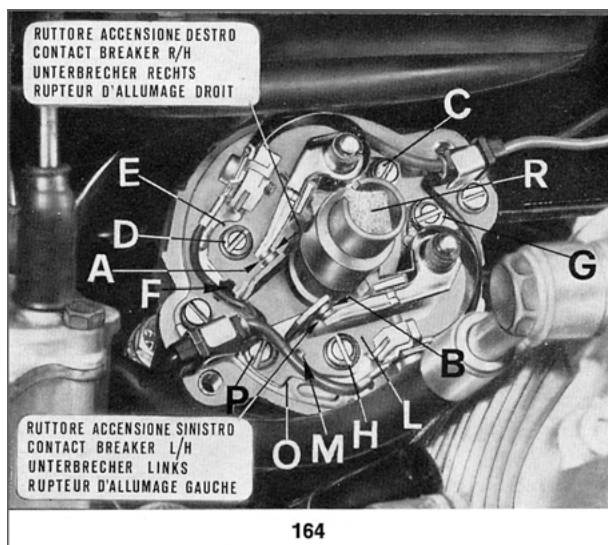
Les données ci-dessous se rapportent à la 850 T3. Pour la 750 S3, se reporter aux pages 121 à 123 du manuel "V7 Sport-750S-850T".

L'avance fixe est de 2°. Le repère «2» (fig. 165) se trouve à 2° du PMH «D» et doit correspondre au début d'ouverture des grains du rupteur «A» (fig. 164) pour le cylindre droit.

Le repère «3» (fig. 165) se trouve à 2° du PMH «S» et doit correspondre au début d'ouverture des grains du rupteur «B» (fig. 164) pour le cylindre gauche.

Contrôle au stroboscope :

avance fixe	2°
avance automatique	31°
avance totale	33°



ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

BOUGIES

Types Marelli CW 7 L, Bosch W 225 TZ, AC 44 XL

ALTERNATEUR

Caractéristiques générales :

Type Bosch (G1 14V - 20 A)

Puissance maxi 280 W - 14V

Intensité maxi 20 A

Début charge 1.000 trs/m

Nombre de tours maxi 10.000 trs/m

DÉMARREUR

Type Bosch DF - 12V

Tension 12V

Puissance 0,6 CV

Intensité 35 A

ESSAIS

Fonctionnement	Tension (V)	Intensité (A)	Vitesse (trs/mn)	Couple (kgm)
À vide	11,5	20 à 40	6500 à 8500	—
En charge	9	170	3200 à 3500	0,15
En court circuit	8	280 à 360	—	0,75

TABLEAU DE BORD

850 T3



750 S3

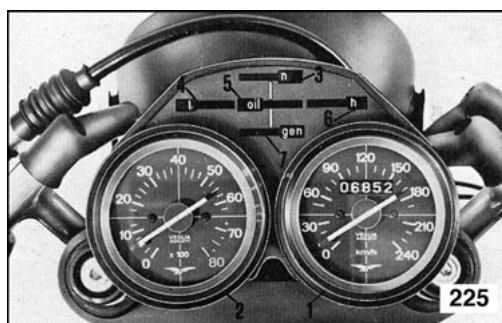
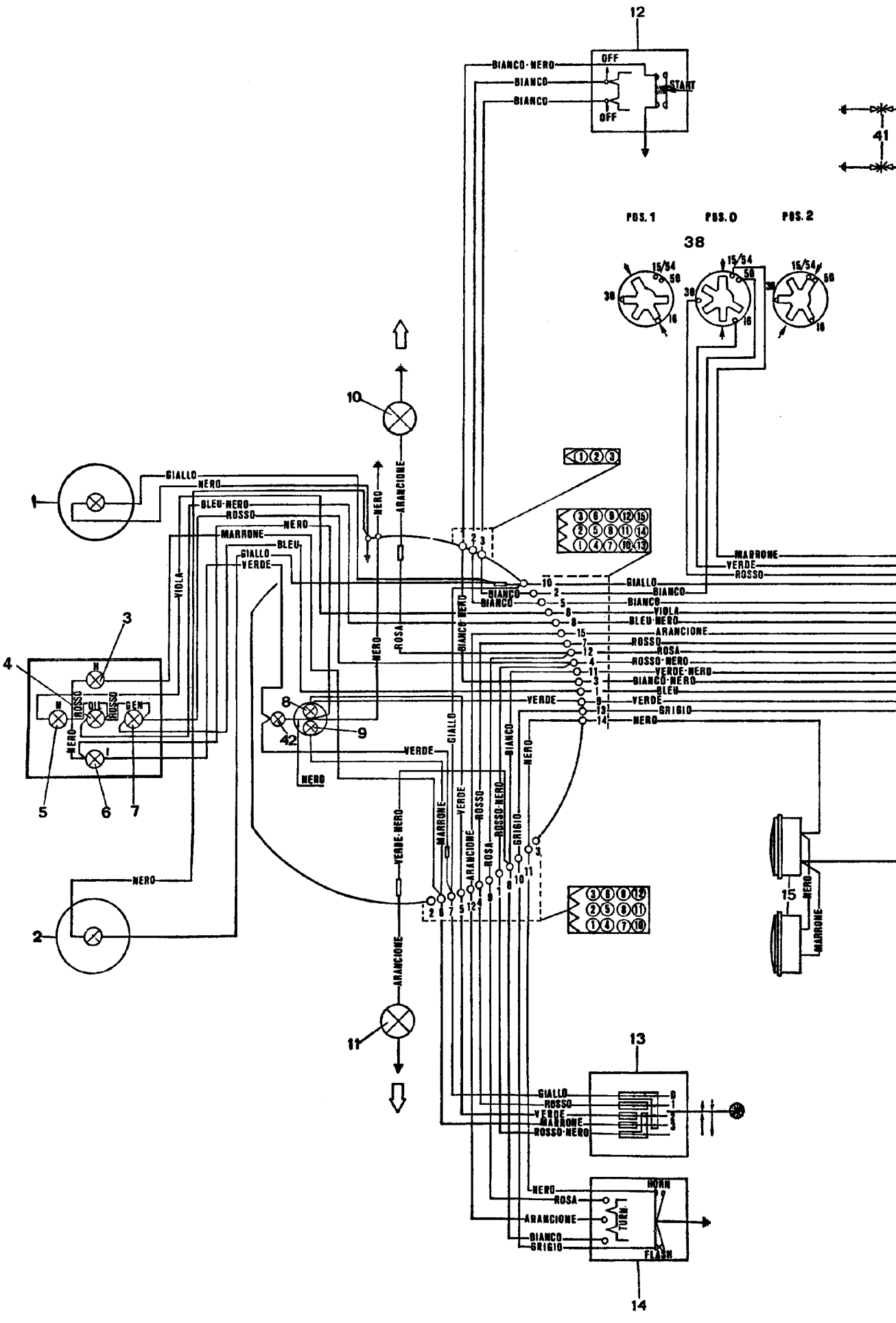


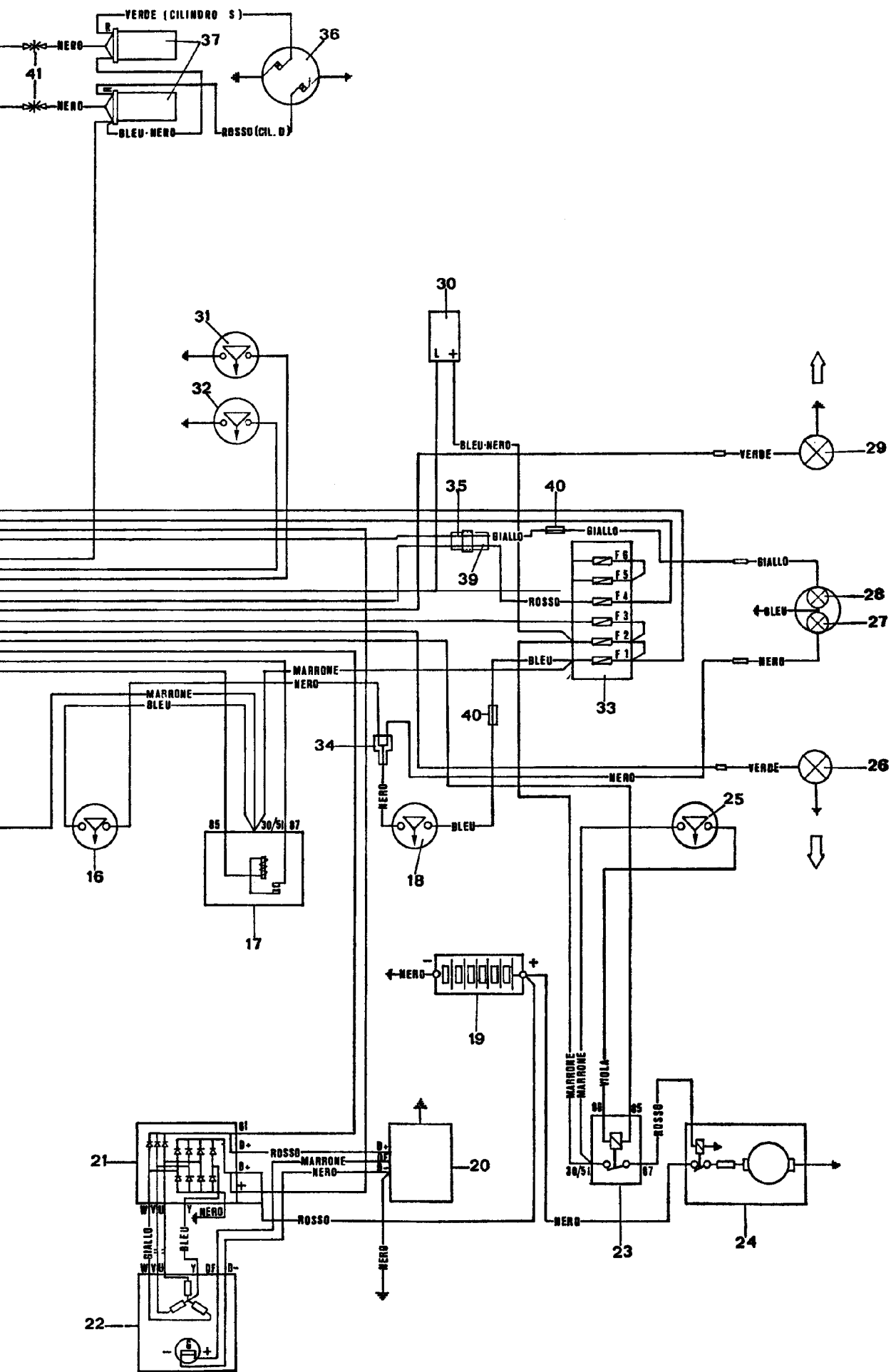
SCHÉMA ÉLECTRIQUE**LÉGENDE**

1. Compteur
2. Compte-tours
3. Témoin de feu de route
4. Témoin de pression d'huile
5. Témoin de point mort
6. Témoin d'éclairage
7. Témoin de charge
8. Feu de croisement
9. Feu de route
10. Clignotant avant droit
11. Clignotant avant gauche
12. Boutons de démarreur et d'arrêt moteur
13. Commutateur d'éclairage
14. Commande de clignotant, démarreur, avertisseur et appel de phare
15. Avertisseur (consommation 7 A)
16. Manoccontact de frein AV
17. Relais d'appel de phare
18. Contacteur de frein AR
19. Batterie (12V - 32 Ah)
20. Régulateur
21. Redresseur
22. Alternateur (14V - 20 A)
23. Relais de démarreur
24. Démarreur (12V - 0,7 CV)
25. Compte circuit sur câble d'embrayage
26. Clignotant arrière gauche
27. Stop
28. Éclairage de phare et feu AR
29. Clignotant arrière droit
30. Centrale clignotante
31. Manoccontact de pression d'huile
32. Contacteur de point mort
33. Plaquette porte fusible (16 A)
34. Connecteur à 3 voies
35. Connecteur à 4 voies mâle (AMP)
36. Rupteurs
37. Bobines
38. Interrupteur d'allumage (3 positions)
39. Connecteur à 4 voies femelle (AMP)
40. Connecteur à 2 voies
41. Bougies
42. Feu de position AV

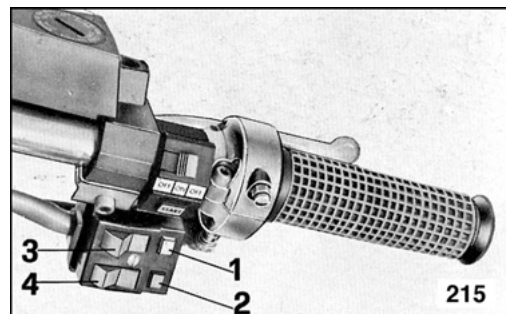
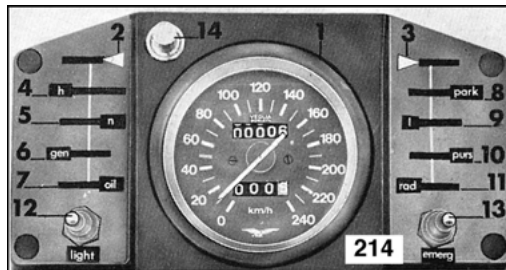
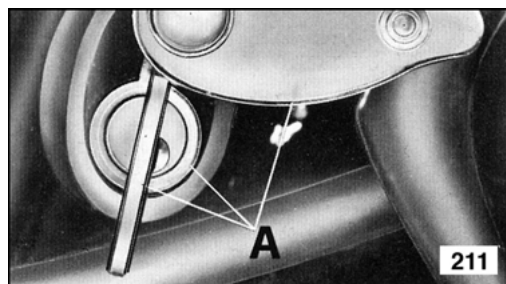
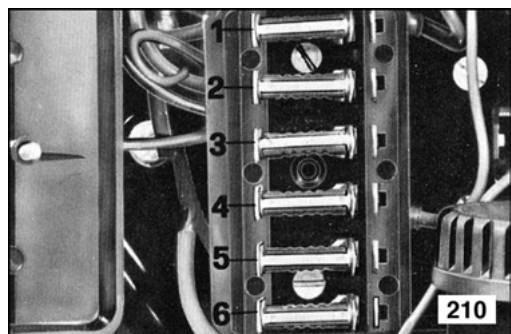
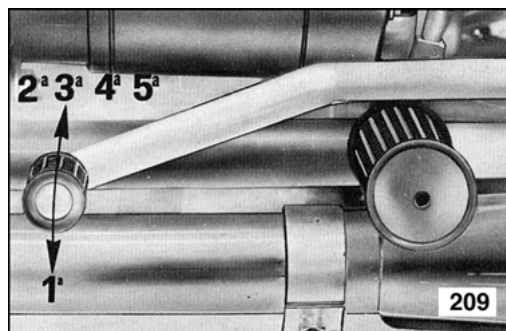
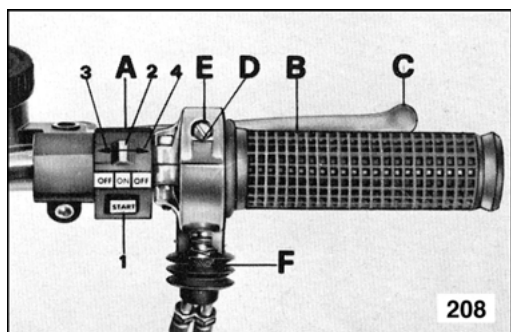
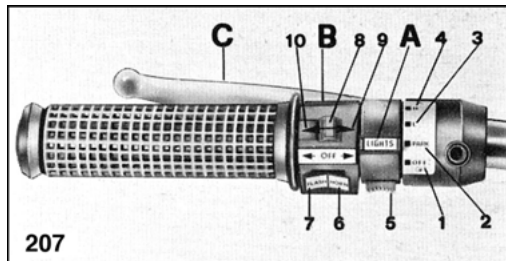
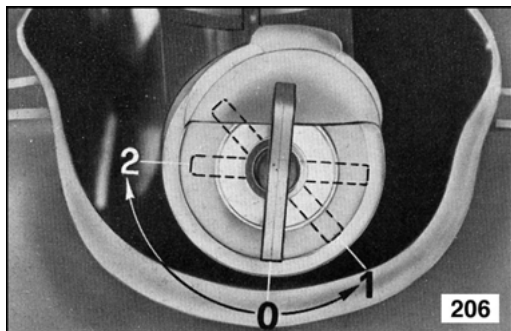
COULEURS

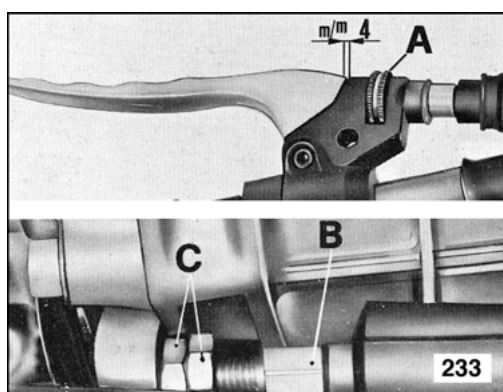
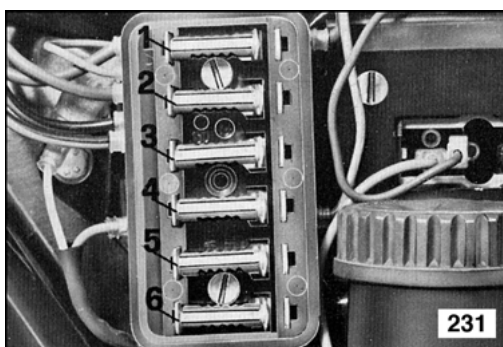
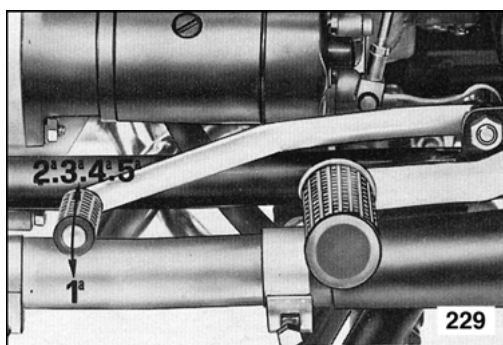
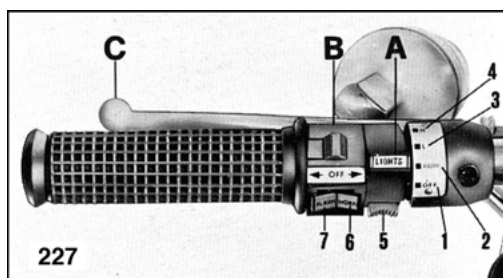
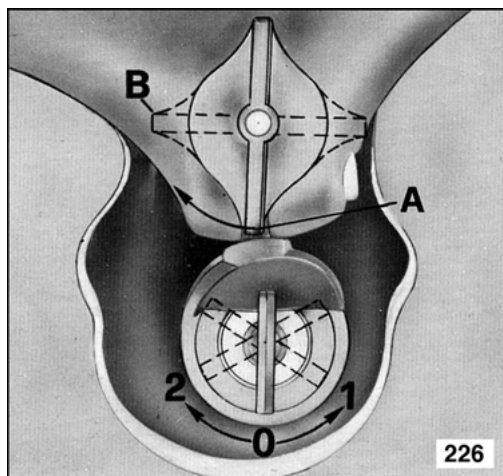
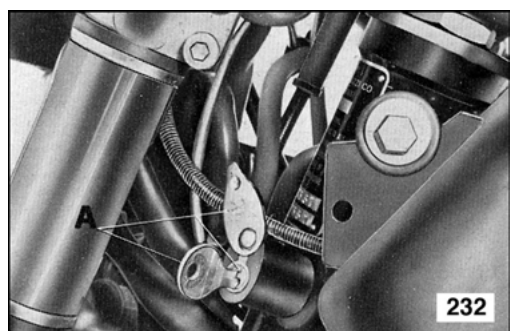
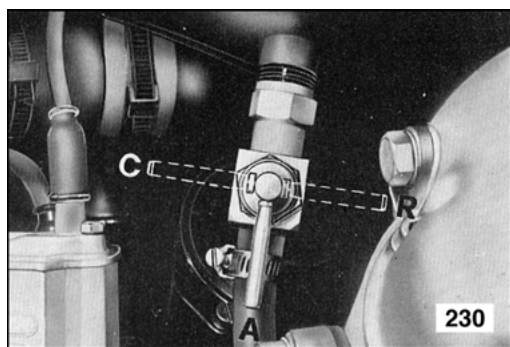
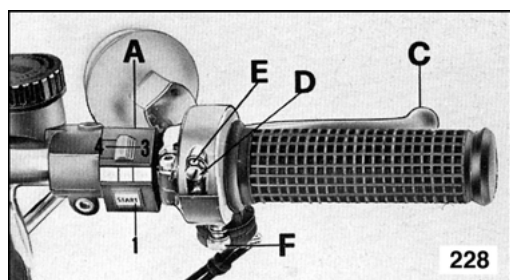
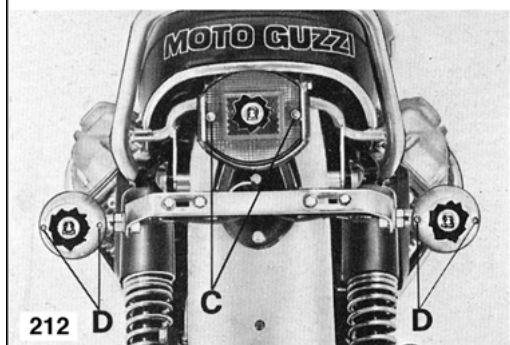
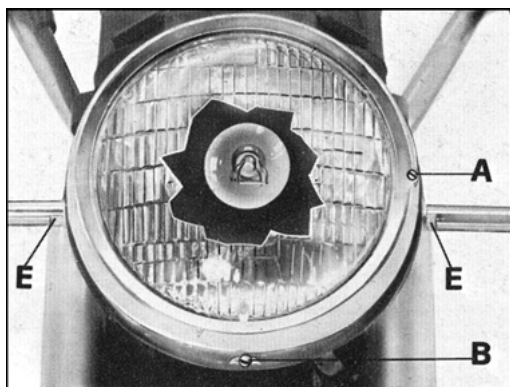
- Verde = Vert
Rosso = Rouge
Giallo = Jaune
Nero = Noir
Marrone = Marron
Viola = Violet
Azzurro = Bleu
Bianco = Blanc
Rosa = Rose
Grigio = Gris
Arancione = Orange
Rosso/Nero = Rouge/Noir
Azzurro/Nero = Bleu/Noir
Verde/Nero == Vert/Noir
Bianco/Nero = Blanc/Noir
Giallo/Nero = Jaune/Noir
Grigio/Nero = Gris/Noir
Grigio/Rosso = Gris/Rouge

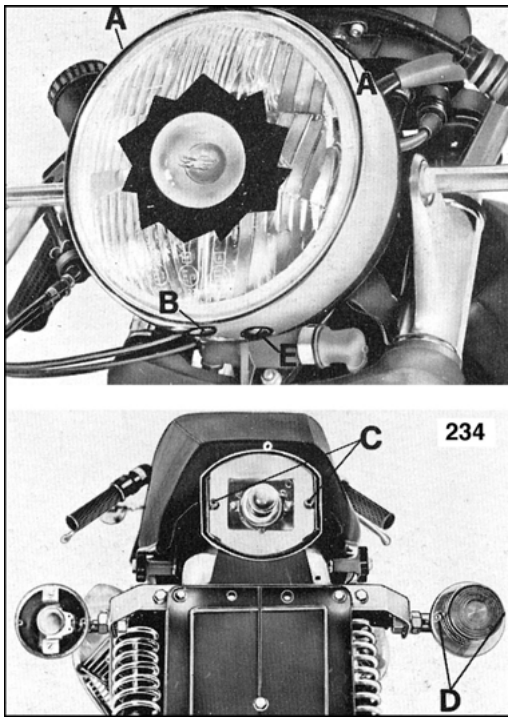




FIGURES NON DOCUMENTÉES









**COMPLÉMENTS ET MODIFICATIONS
AU MANUEL RÉPARATION V7 SPORT - 750 S - 850 T**

Cod. n. 18 92 01 52

Ce Manuel d'Atelier est issu de la numérisation d'un document papier d'origine Moto Guzzi.
Il est une variante du Manuel d'Atelier "V7 Sport - 750 S - 850 T" et reprend aussi des données du complément "850 T3 - 750 S3" à ce même manuel.

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

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

De nombreuses erreurs concernant les renvois aux figures ont été corrigées. Certaines figures ne sont malheureusement pas documentées.

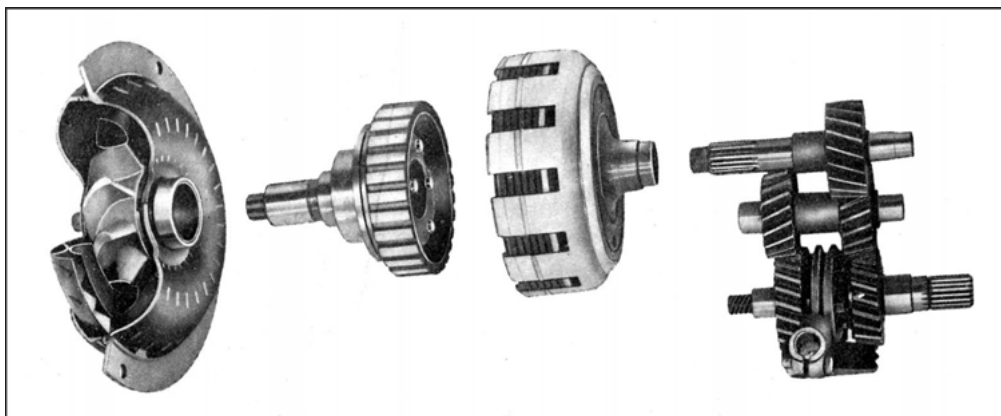
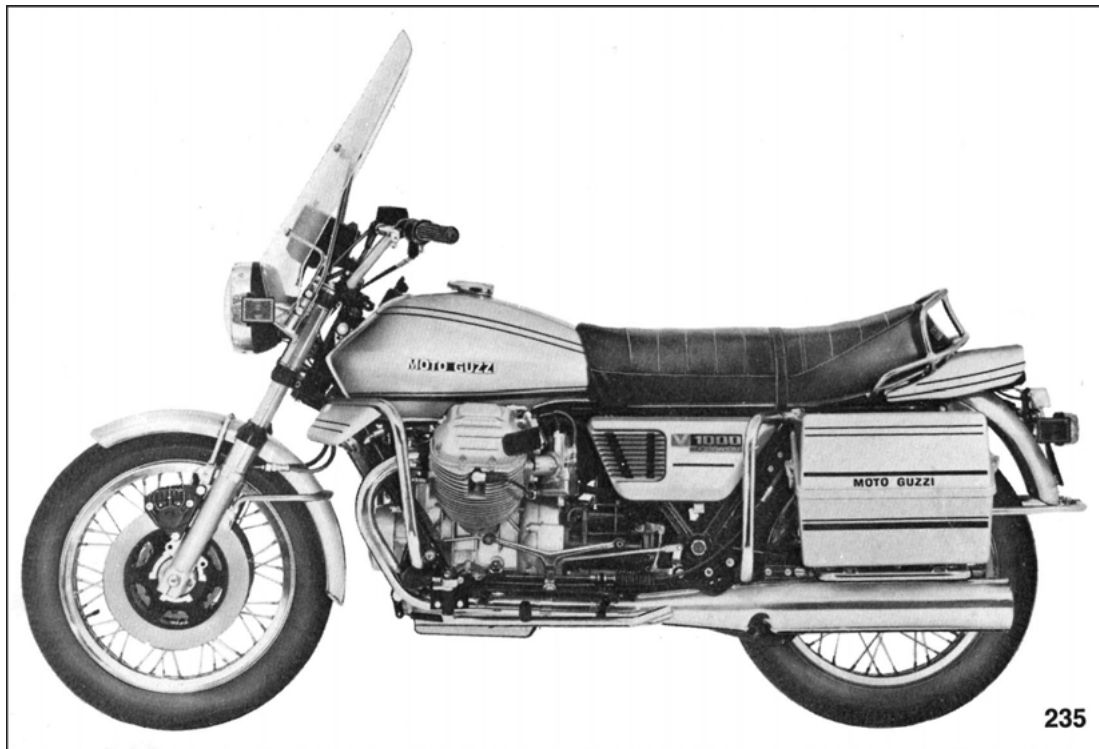
La liste de discussion/diffusion sur laquelle le lecteur est convié est : <http://fr.groups.yahoo.com/group/guzzitek>

N'oubliez pas de visiter le site historique le plus complet de Moto Guzzi : <http://perso.wanadoo.fr/rolcat.vm/guzzi>

Merci à la Scuderia Guzzi : <http://www.scuderiaguzzi.org>

Merci à tous ceux qui contribuent à la Guzzithèque.

Document édité le 8 mars 2004.



NOTA : Ce manuel est un additif au manuel d'atelier "V7 Sport - 750 S - 850 T". Certaines opérations lui font référence et font appel à des N° de figure antérieurs à 235 ou sont signalées par la mention "variante". Certaines opérations font aussi référence au manuel d'atelier "850 T3 - 750 S3" et sont signalées par la mention "variante T3/S3".

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	PAGE 4
DÉMONTAGE, CONTRÔLE ET REMONTAGE	PAGE 7
VARIANTE DE LA PAGE 29 (CACHE-CULBUTEURS, CULASSE, RESSORT)	PAGE 15
CYLINDRES - PISTONS - SEGMENTS	PAGE 16
BIELLES - VILEBREQUIN - PALIERS	PAGE 21
DISTRIBUTION	PAGE 26
GRAISSAGE	PAGE 28
CARBURATION	PAGE 30
CONVERTISSEUR	PAGE 33
EMBRAYAGE - BOÎTE	PAGE 39
PONT ARRIÈRE	PAGE 57
CADRE	PAGE 61
BRAS OSCILLANT (VARIANTE DES PAGES 89 À 91)	PAGE 63
SUSPENSION AR (VARIANTE DES PAGES 92 À 95)	PAGE 64
SUSPENSION AV (VARIANTE DES PAGES 96 À 100)	PAGE 65
ROUES ET FREINS (VARIANTE T3/S3 PAGE 12)	PAGE 68
ALLUMAGE (VARIANTE T3/S3 PAGE 18)	PAGE 75
ÉCLAIRAGE	PAGE 79
SCHÉMA ÉLECTRIQUE	PAGE 83

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Bicylindre.....à 4 temps
 Disposition des cylindresen V à 90°
 Alésage.....88 mm
 Course78 mm
 Cylindrée.....948,8 cm³
 Taux de compression9,2
 Puissance maximum71 CV SAE à 6500 trs/mn

DISTRIBUTION

À soupapes en tête avec tiges et culbuteurs.

ALIMENTATION

2 carburateurs «Dell'Orto» VHB 30 CD (à droite) VHB30CS (à gauche).

GRAISSAGE

Graissage sous pression par pompe à engrenage.

Crépine et filtre à cartouche montés dans le carter inférieur.

Pression normale de graissage : 3,8 à 4,2 kg/cm² (réglable par un clapet situé dans le carter inférieur).

ALTERNATEUR

Monté en bout de vilebrequin (14V - 20 A).

ALLUMAGE

Distributeur avec 2 rupteurs et avance automatique.

DONNÉES D'ALLUMAGE

Avance fixe0° à 2°
 Avance automatique31°
 Avance totale31° à 33°
 Distance entre les grains du rupteur.....0,37 à 0,43 mm

BOUGIES

Marelli CW7L et CW7LP - Bosch W225T2 - Champion N9 Y.

Écartement des électrodes0,6 mm

BOBINES

2 montées au-dessus du moteur.

DÉMARRAGE

Démarrateur électrique (12V - 0,6 CV) commandé par relais.

Couronne dentée fixée au volant moteur.

Commande par bouton poussoir (Start) à droite du guidon.

TRANSMISSION

Convertisseur de couple hydraulique «Sachs».

Il permet des départs progressifs de la moto sans utiliser l'embrayage.

Rapport maximum de multiplication du couple : 1,60 : 1

Embrayage : multidisque à sec commandé par levier à gauche du guidon.

Transmission primaire par engrenages : rapport 1 : 1,157 (Z = 19/22).

Boîte de vitesses à deux rapports avec sélecteur au pied gauche.

Rapports :

1^{re}(Z = 18/24) = 1 : 1,333

2^e(Z = 22/22) = 1 : 1,000

Transmission secondaire: par arbre, cardan et engrenages.

Rapports(Z = 9/34) = 1 : 3,788

Rapports total (moteur-roue) :

1^{re}1 : 6,12

2^e1 : 4,58

CADRE

Double berceau démontable.

ROUES

AV et AR à rayons avec jante WM 3/2,15-18".

PNEUMATIQUES

AV et AR 4,10 H 18" ou 110/90 H 18".

Pression AV :

1 ou 2 passagers2,1 kg/cm²

Pression AR :

1 passager2,4 kg/cm²

2 passagers2,6 kg/cm²

Ce sont des valeurs pour une utilisation normale (tourisme).

Pour une utilisation rapide et continue (sur autoroute) il est conseillé d'augmenter la pression de 0,2 kg/cm².

FREINS

Roue AV : 2 disques, 2 circuits indépendants de commande hydraulique.

Étriers à 2 pistons.

Frein AV droit. Commandé par levier au guidon droit.

Frein AV gauche. Commandé par la pédale au pied droit qui commande simultanément le frein AR.

Ø disque 300 mm;

Ø piston 38 mm;

Ø maître-cylindre du frein droit 12,7 mm

Roue AR : 1 disque commandé par la pédale au pied droit qui agit aussi sur le frein AV gauche:

Ø disque 242 mm;

Ø piston 38 mm;

Ø maître-cylindre 15,875 mm

Frein de parking : mécanique agissant sur le disque AR.

L'appui de la machine sur la béquille latérale entraîne le serrage de l'étrier mécanique sur le disque AR.

COTES ET POIDS

Empattement1,470 m

Longueur hors tout2,200 m

Largeur hors tout0,850 m

Hauteur maximum1,100 m

Garde au sol0,150 m

Poids du véhicule en ordre de marche sans accessoires....261 kg environ

PERFORMANCES

Vitesse maxi

en 1^{re}130 km/h

en 2^e174 km/h

Consommation6 litres aux 100 km

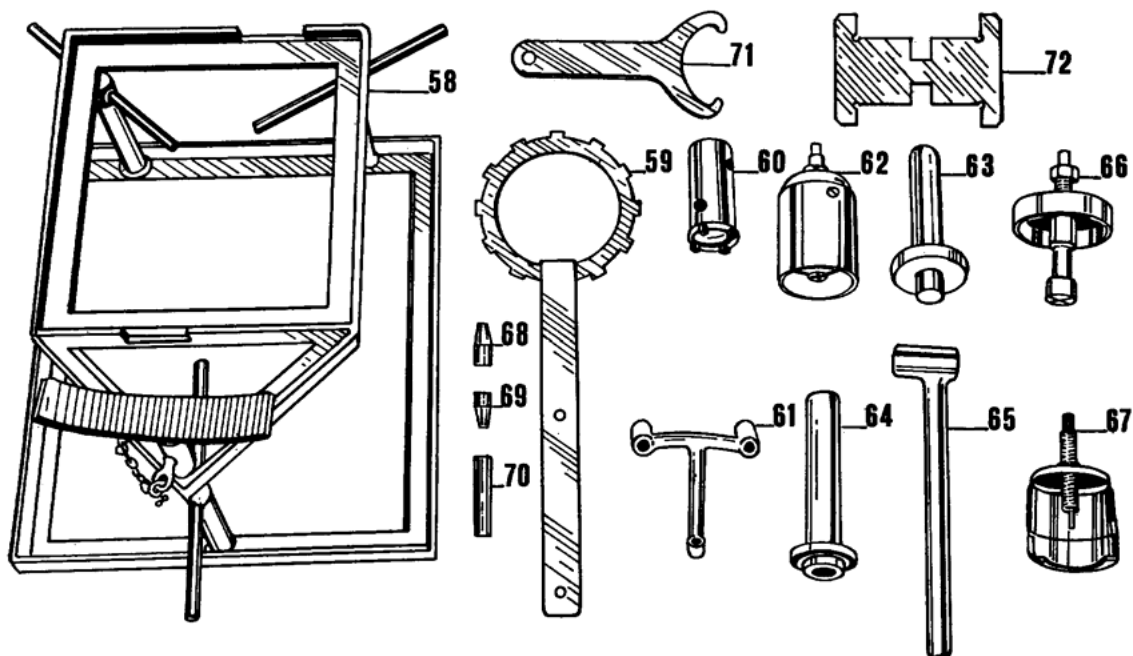
REPLISSAGES

Élément	Litres	* Type de carburant et différentes huiles
Réservoir dont 4 litres de réserve (témoin au tableau de bord)	24	Super 98/100 NO-RM
Moteur	3	«Agip Sint 2000 SAE 10W50»
Boîte	0,600	«Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
Convertisseur	1,5 ou 1,7	«Agip F.1 ATF Dexron»
		La quantité nécessaire est comprise entre ces deux valeurs.
Pont	0,230	Celle-ci n'étant pas la même après vidange ou après révision ou réparation.
	0,020	«Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
	0,070	«Agip Rocol ASO/R»
Fourche (par fourreau)		«Agip F.1 ATF Dexron»
Circuit de freinage		«Agip F.1 Brake Fluid SAE J 1703»

*Si l'on ne peut pas disposer de produits Agip, on peut employer les produits des autres Marques avec les mêmes spécifications SAE.

OUTILLAGE SPÉCIFIQUE

N°	Référence	Désignation
58	18 91 24 50	Support moteur
59	18 91 18 50	Outil de maintien volant et cloche d'embrayage
60	18 92 76 50	Clé pour l'écrou d'arbre à cames et l'écrou à créneaux de vilebrequin
61	18 91 38 50	Outil de maintien comparateur pour centrage convertisseur
62	18 90 69 50	Extracteur de roulement de boîte de vitesses
63	18 92 91 50	Pose joint d'étanchéité de boîte de vitesses
64	18 92 89 50	Pose roulements de boîte de vitesses
65	18 92 71 50	Outil de maintien d'arbre d'entrée de pont arrière
66	18 92 72 50	Extracteur de roulement de cardan dans le bras oscillant
67	18 92 73 50	Extracteur d'entretoise et roulement à bille d'arbre secondaire
68	18 92 65 00	Pose joint à lèvres sur piston de maître cylindre (Ø 12,7)
69	18 92 66 00	Pose joint torique sur piston de maître cylindre (Ø 12,7)
70	18 92 67 00	Outil pour le montage de la bague sur le maître cylindre (Ø 12,7) (identique pour la 750 S3 et 850 T3)
71	12 91 27 00	Clef de réglage de suspensions arrière LIMS
72	14 92 69 00	Jauge de réglage du niveau de cuve

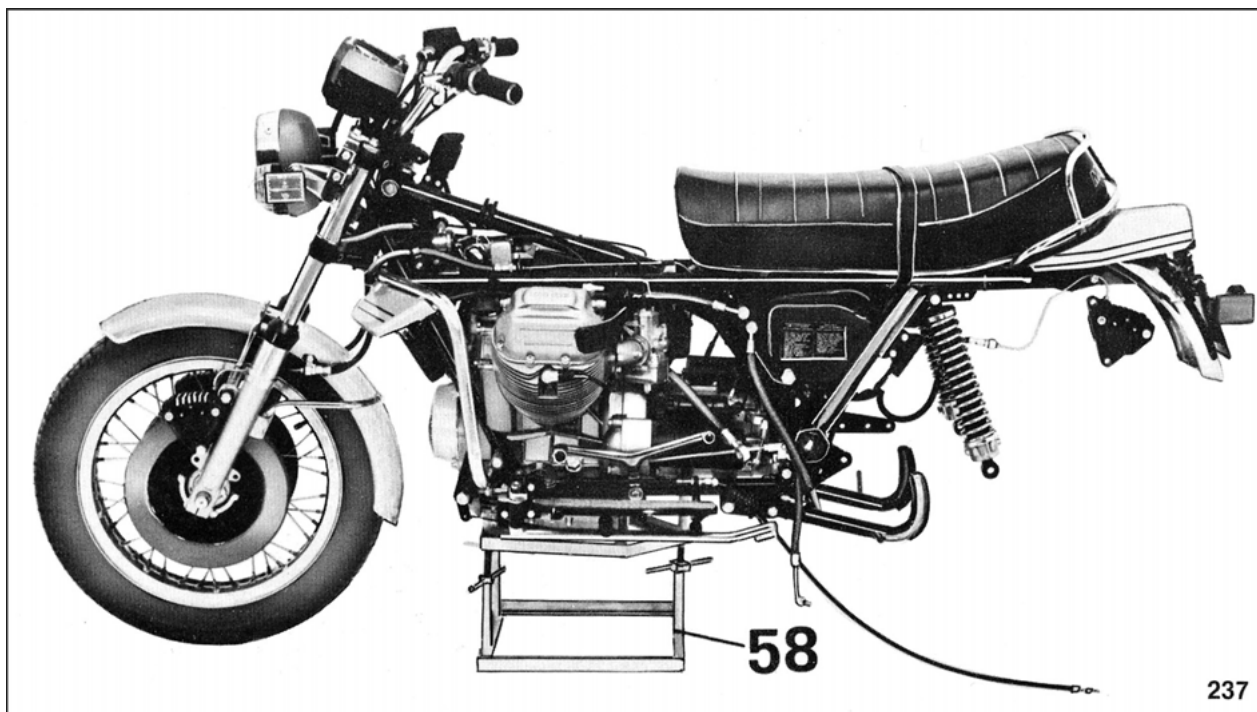


DÉMONTAGE, CONTRÔLE ET REMONTAGE

DÉPOSE DU MOTEUR

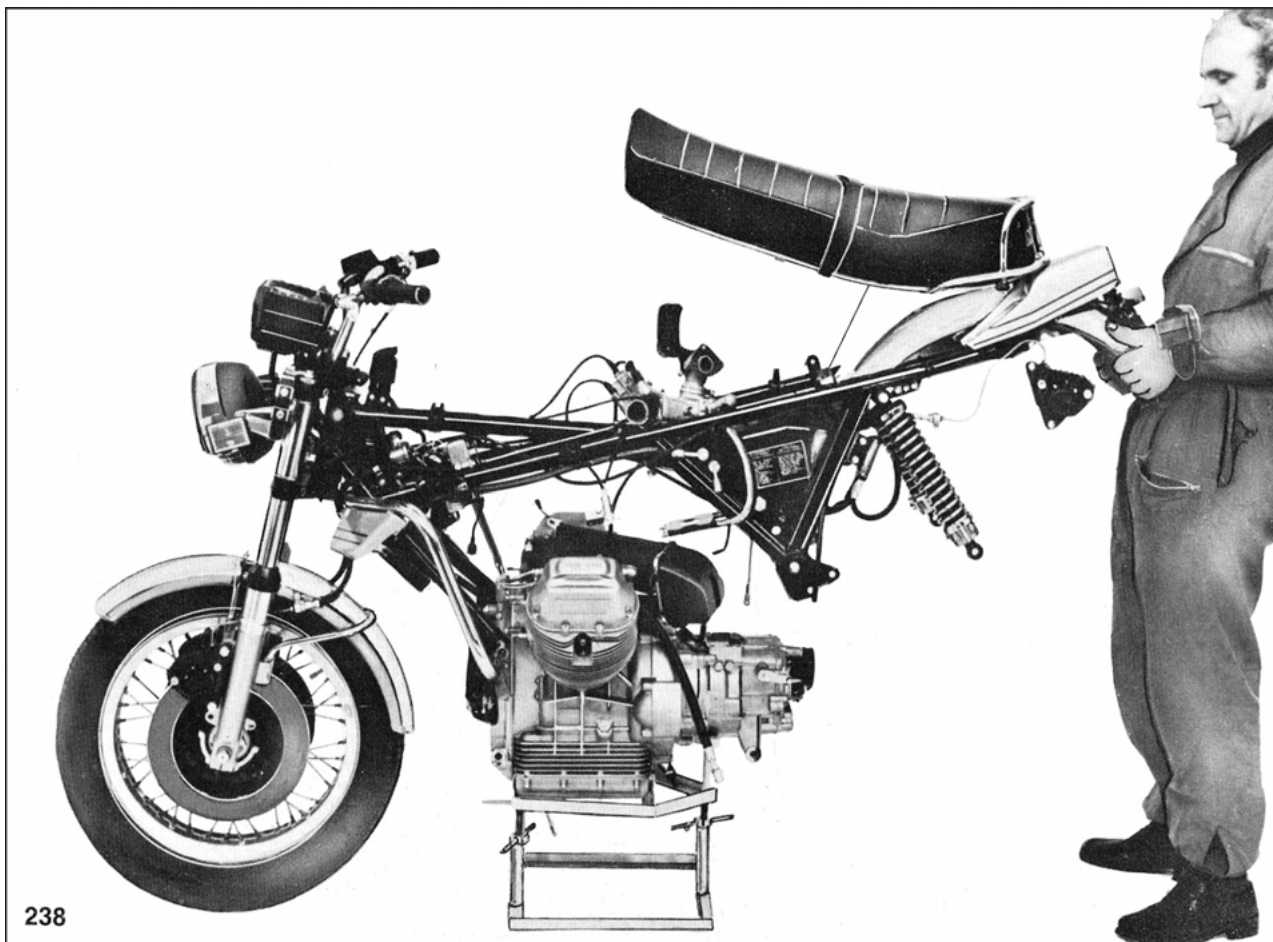
Pour déposer le moteur de la partie cycle, opérer de la façon suivante :

- Béquiller la machine
- Dévisser les vis et déposer le pare-brise muni de ses attaches
- Déposer l'ensemble sacoches, porte-sacoches
- Maintenir la selle levée à l'aide de sa béquille
- Débrancher les fils de l'électrovanne et du niveau d'essence
- Débrancher les durits d'essence
- Dégrafer la sangle de fixation du réservoir et déposer celui-ci
- Dévisser les vis de fixation des collerettes de tube d'échappement
- Desserrer les vis des colliers de maintien des silencieux
- Défaire les vis fixant les silencieux au cadre et déposer tubes et silencieux
- Déposer les petits carters latéraux
- Dégrafer la sangle maintenant la boîte à outils et déposer celle-ci
- Débrancher les fils arrivant à la batterie. Dégrafer la sangle de batterie et déposer la batterie
- Dévisser la vis filtre du réservoir de convertisseur et vidanger le liquide de convertisseur
- Dévisser la vis de la canalisation de drainage et vidanger le liquide
- Dévisser l'écrou borgne maintenant la canalisation de récupération d'huile sur le carter du convertisseur et vidanger le liquide
- Dégrafer le câble du frein de stationnement au niveau de l'étrier mécanique
- Dévisser les vis de fixation de l'étrier mécanique et de l'étrier hydraulique de roue arrière en faisant attention de bien repérer les rondelles d'épaisseur entre la plaque et l'étrier. Fixer l'étrier hydraulique sur la patte supérieure du cadre
- Déposer la roue arrière
- Dévisser les boulons inférieurs de fixation des amortisseurs
- Desserrer les colliers du soufflet de cardan
- Dévisser les contre écrous d'axe de bras oscillant et déposer les axes du bras oscillant
- Déposer le bras oscillant
- Mettre sous le moteur le support N° 18912450 (58 fig. 237) et visser les trois vis de réglage du support jusqu'à ce que le moteur soit en appui dessus

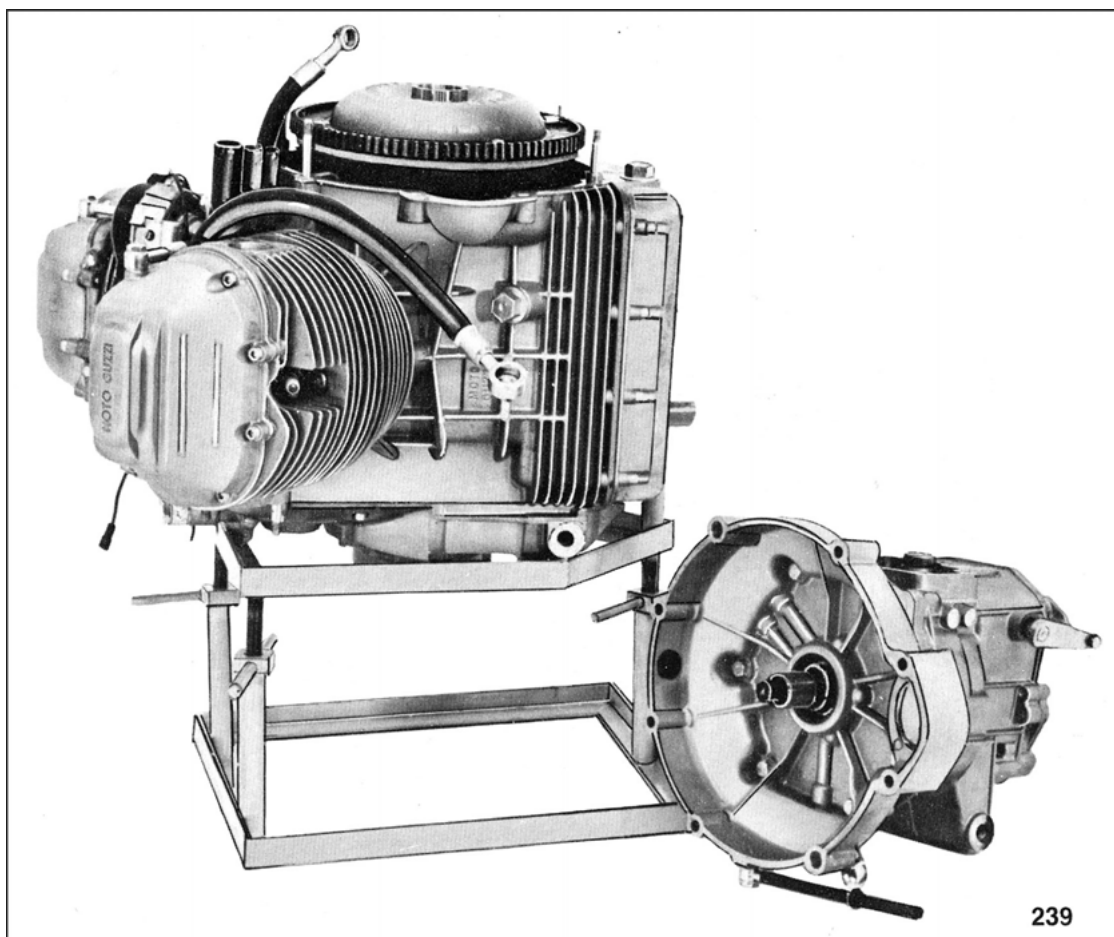


- Débrancher tous les fils électriques : bougies, démarreur, relais, bobine, alternateur (après avoir déposé son carter) et celui du manocontact d'huile
- Dévisser les vis inférieures de fixation du pare-cylindre et les écrous d'axe du moteur
- Dévisser la commande de compteur à la boîte de vitesses
- Débrancher le câble d'embrayage et couper les colliers le maintenant sur la patte inférieure du cadre
- Déposer les axes moteur et déposer la partie inférieure du cadre

- Dégager la partie cycle de l'ensemble moteur boîte (Fig. 238)



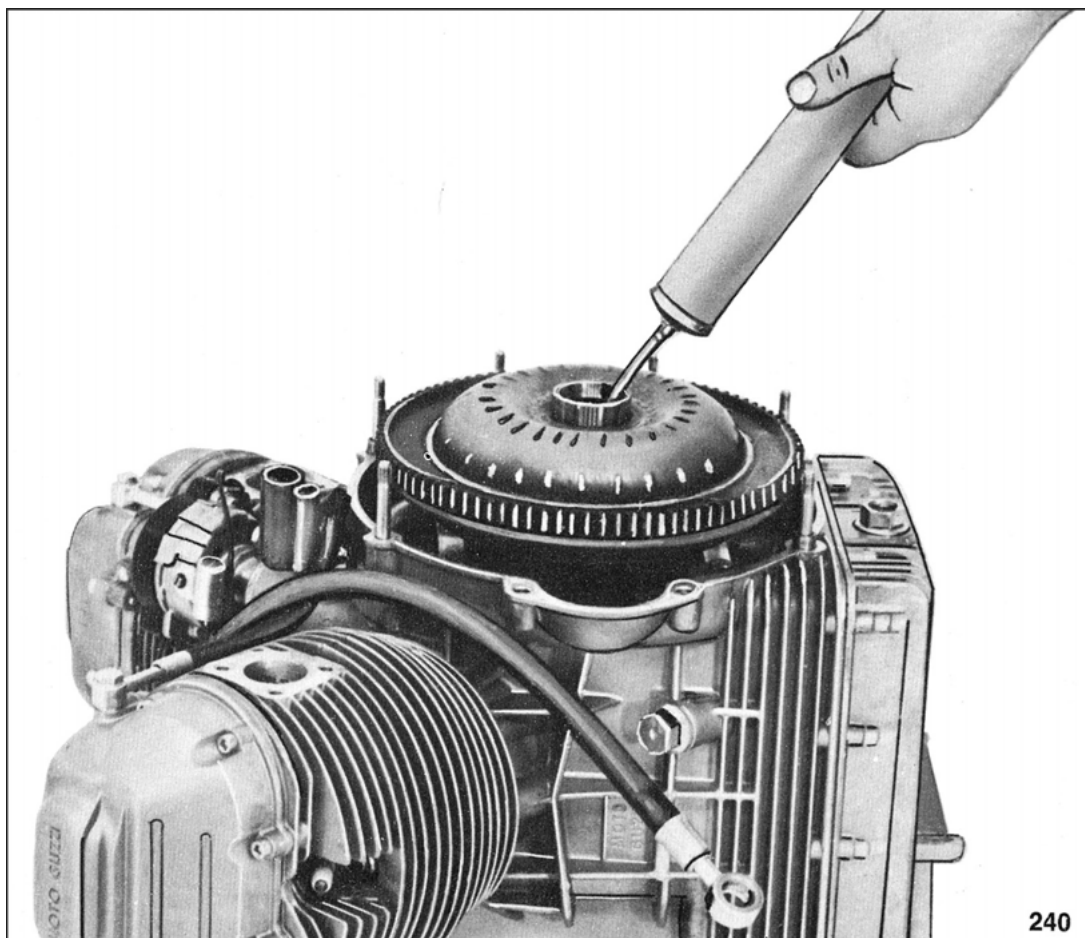
- Pour désaccoupler l'ensemble boîte du moteur, positionner le moteur verticalement (Fig. 239).



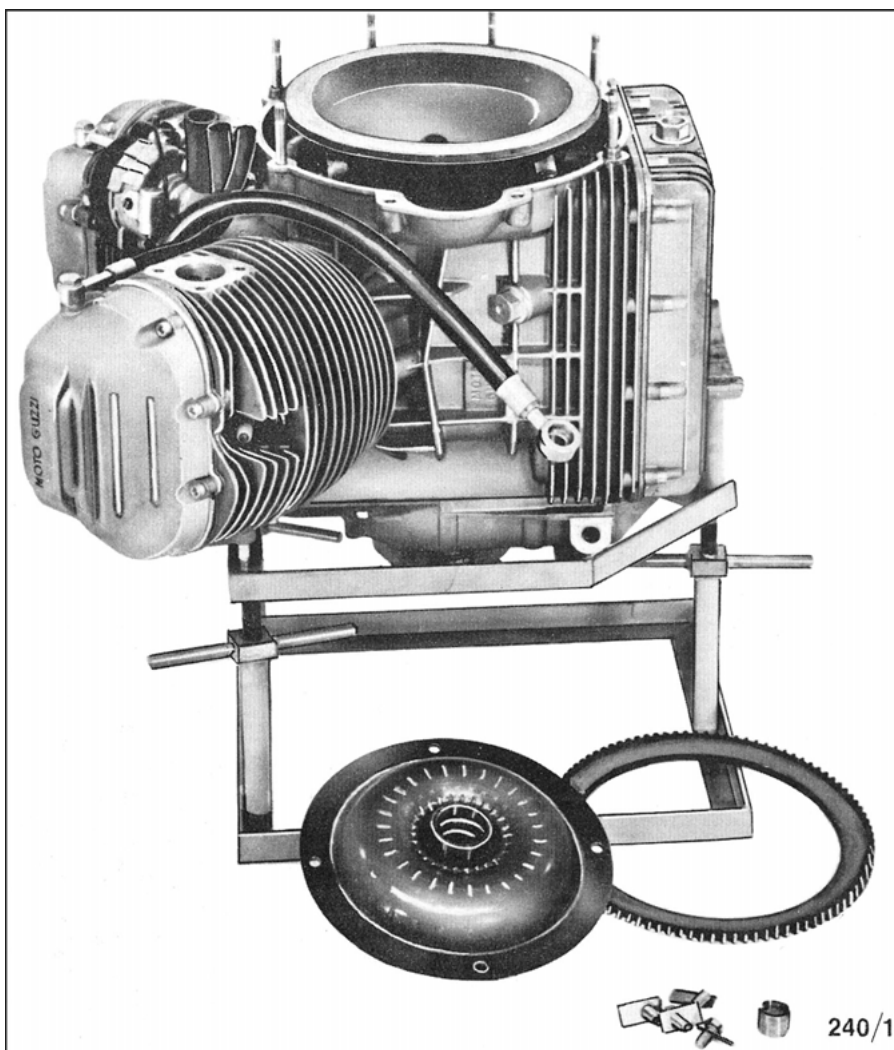
DÉMONTAGE DU MOTEUR

Pour ce démontage, opérer de la façon suivante :

- Enlever le liquide du convertisseur à l'aide d'une seringue (Fig. 240)

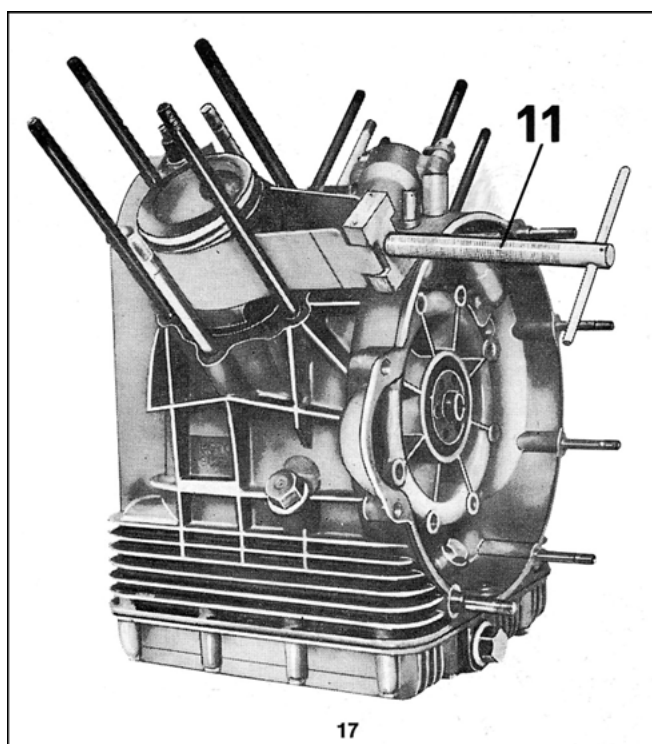


- Rabattre les freins et dévisser les 4 vis de fixation du convertisseur, déposer le convertisseur et la couronne de démarreur (Fig. 240/1)

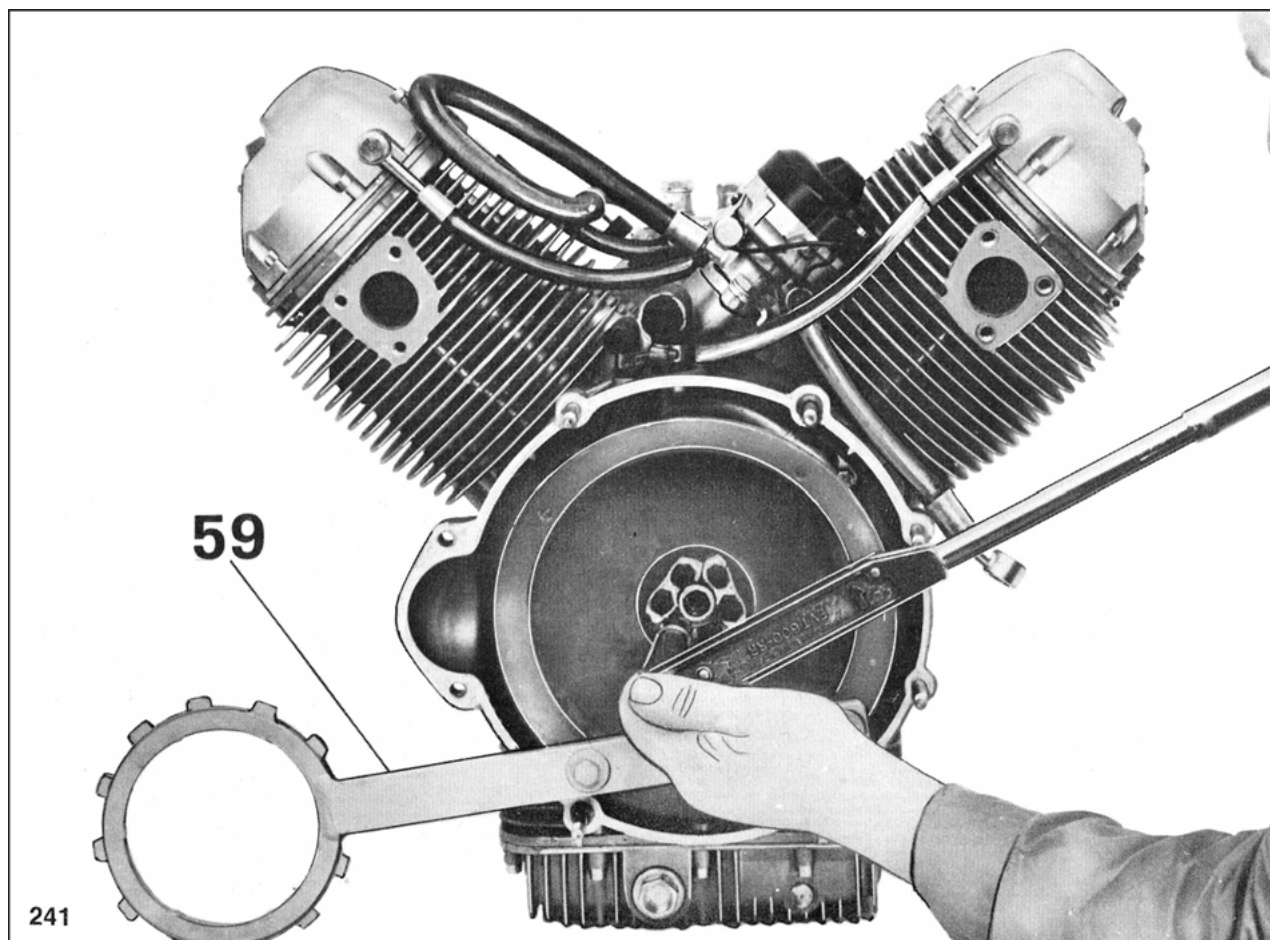


- Démontez les cache-culbuteurs et après avoir mis le piston au PMH (soupapes fermées), déposez les axes des basculeurs
- Déposez les basculeurs, les tiges de culbuteurs après avoir dévissé les écrous de culasse, déposez les supports moteur et les culasses
- Déposez l'alternateur à l'aide de l'outil N° 14906600
- Déposez le joint de culasse, les cylindres et les joints d'embase
- Déposez les joncs d'axe et à l'aide de l'outil N° 26907800 (11 fig. 17) déposez les axes.

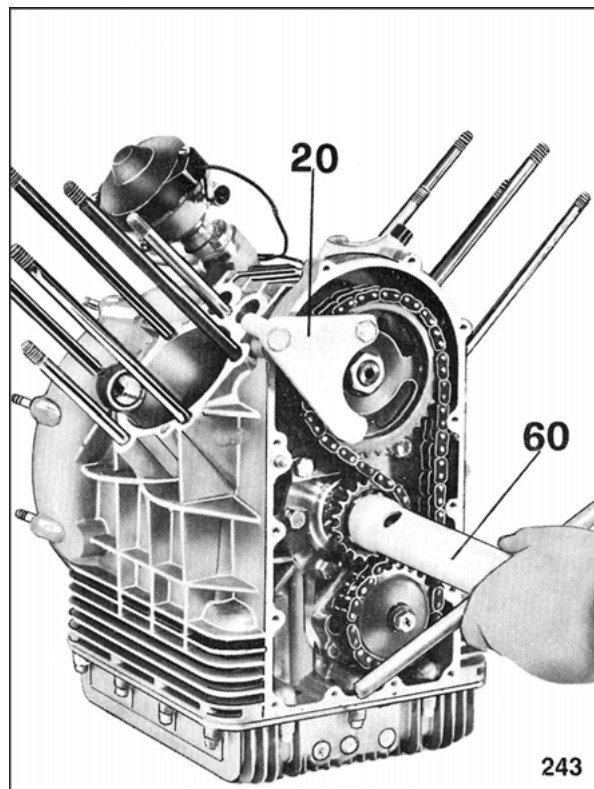
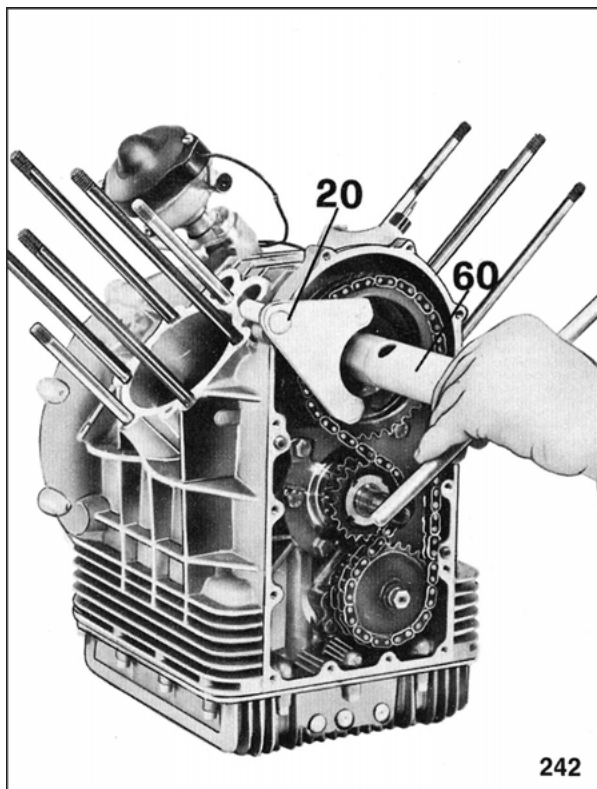
N.B. - Lors du démontage des culasses, des basculeurs, des cylindres et des pistons, repérez les pièces droites et gauches.



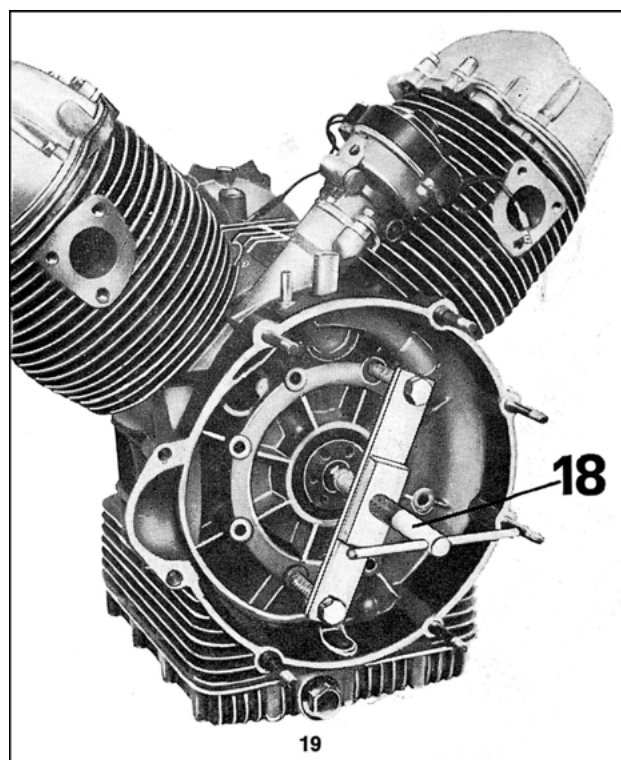
- Rabattre les freins et dévisser les vis de fixation du volant et monter l'outil N° 18911850 (**59** fig. 241) dévisser les vis et déposer le volant



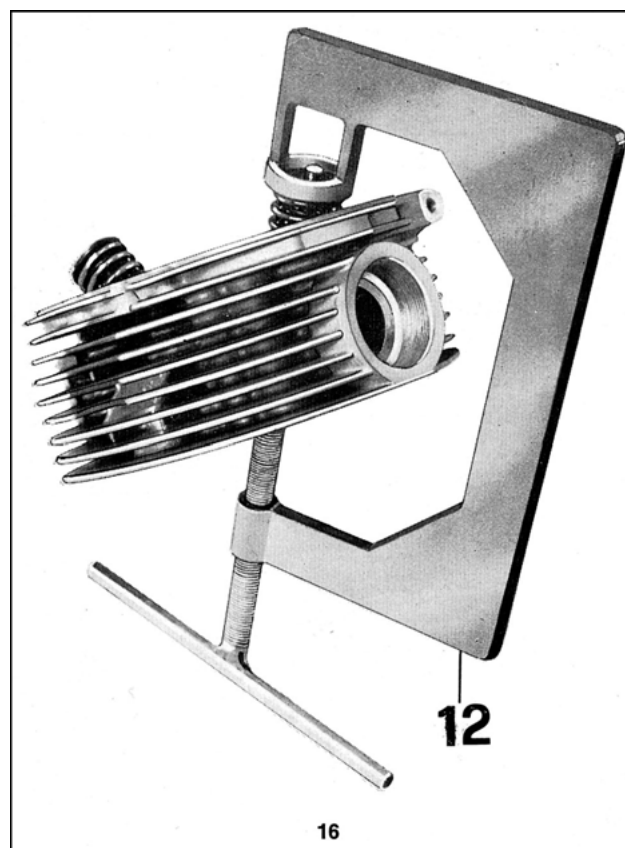
- Déposer le carter de distribution sur celui-ci sont montés : la pompe du convertisseur commandée par l'arbre à cames et le clapet de décharge du circuit convertisseur
- Monter l'outil N° 14927300 (**20** fig. 242 ou 243) et dévisser l'écrou de maintien de l'engrenage de pompe à huile, l'écrou d'arbre à cames à l'aide de la clé spéciale N° 18927650 (**60** fig. 242) et l'écrou à créneaux du vilebrequin à l'aide de la clé spéciale N° 18927650 (**60** fig. 243)



- Déposer la chaîne et les trois pignons
- Dévisser les trois vis de fixation du flasque d'arbre à cames et le déposer. Déposer l'arbre à cames
- Déposer le carter inférieur
- Dévisser les écrous de bielle et déposer les chapeaux et les bielles
- Rabattre les freins et dévisser les vis de fixation du flasque, côté volant. Déposer le flasque à l'aide de l'outil N° 12913600 (**18** fig. 19)

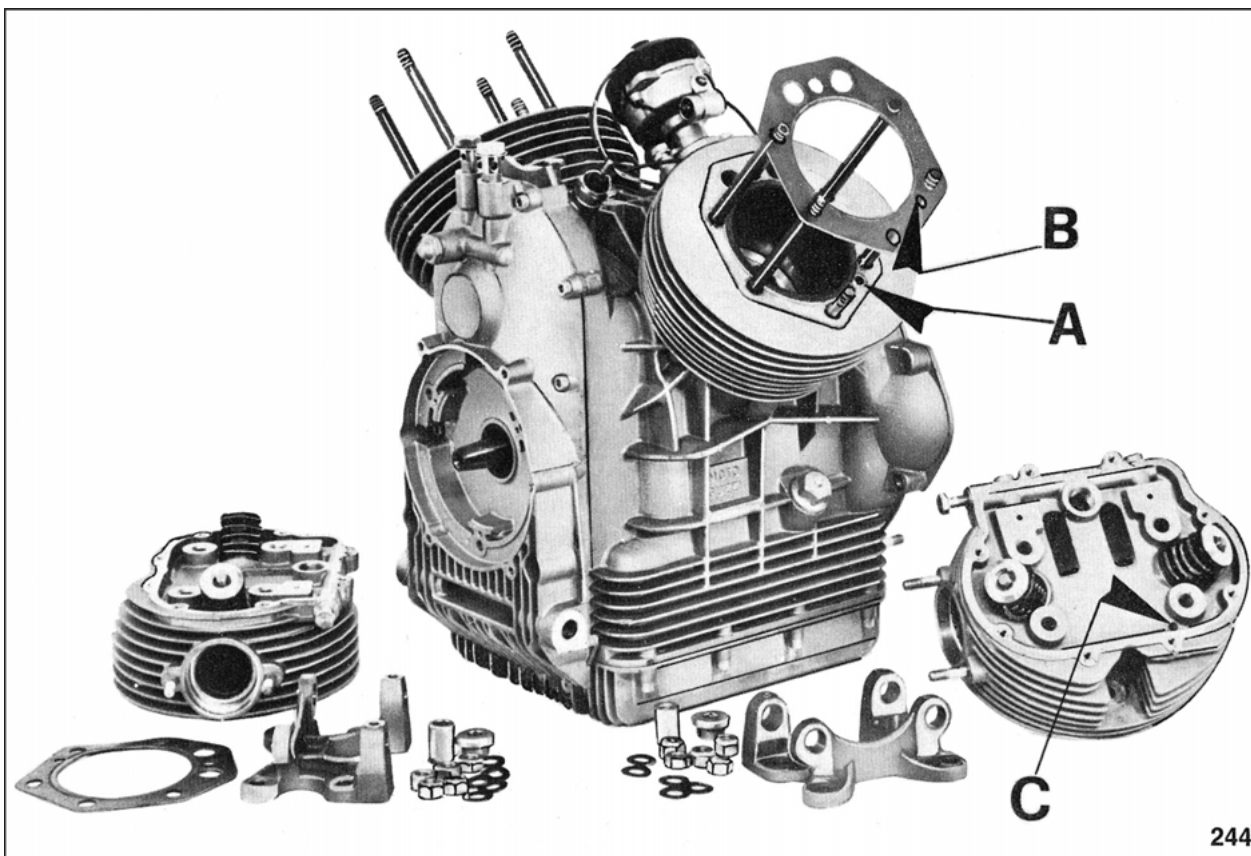


- Déposer le vilebrequin
- Rabattre les freins et dévisser les vis de fixation du palier avant et déposer le palier avant
- Démonter les soupapes des culasses à l'aide de l'outil N° 10907200 (12 fig. 16).

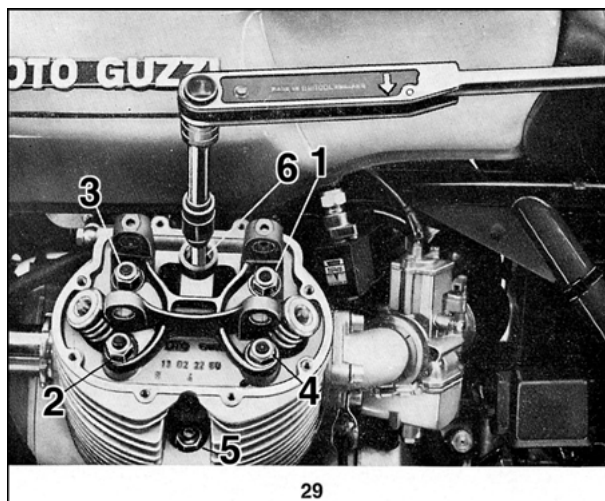


VARIANTE DE LA PAGE 29 (CACHE-CULBUTEURS, CULASSE, RESSORT)
REPOSE DES CULASSES

Bien positionner le trou de graissage du cylindre (flèche «A») en alignement avec le trou de graissage du joint (flèche «B») et avec le trou de graissage de la culasse (flèche «C») Fig. 244.

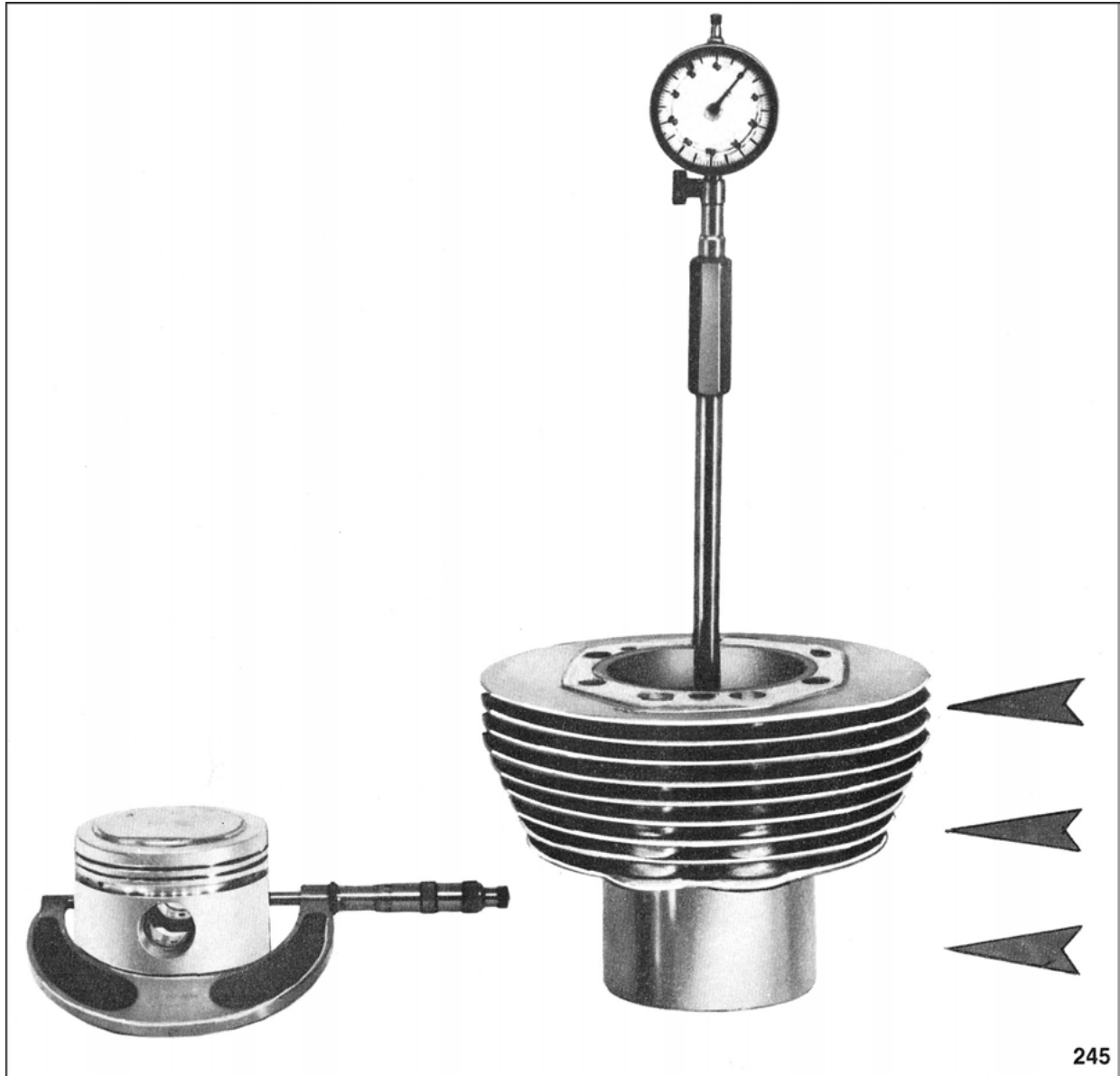


Afin de ne pas endommager le corps de culasse lors du blocage des écrous, il est nécessaire d'effectuer le serrage dans l'ordre suivant : 1-2-3-4-5-6 (Fig. 29) et d'appliquer un couple de 4 kgm. Procéder systématiquement au remplacement des joints.



CYLINDRES - PISTONS - SEGMENTS**CYLINDRES****CONTRÔLE D'USURE**

La mesure de l'alésage des cylindres se fait à 3 hauteurs différentes, à l'aide d'un comparateur d'intérieur dans le sens axe de piston puis 3 à 90°.



DIAMÈTRES DES CYLINDRES

Classe A88,000 à 88,009 mm

Classe B88,009 à 88,018 mm

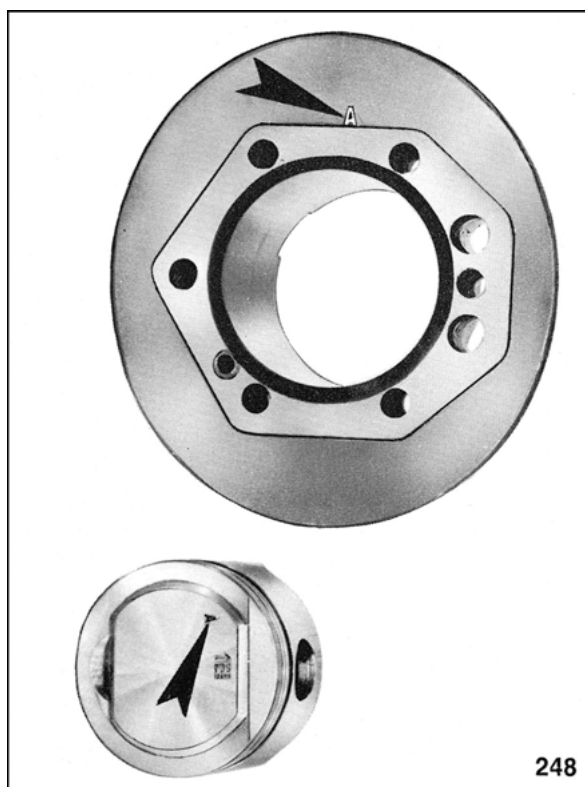
N.B. - Les cylindres «A-B» s'apparient avec les pistons marqués «A-B».

DIAMÈTRE COTE RÉPARATION

Afin de faciliter la livraison de pièces détachées, 2 gammes de cotes réparation sont permises :

4/10 supérieur88,400 à 88,418 mm

6/10 supérieur88,600 à 88,618 mm



248

AJUSTEMENT ENTRE AXE DE PISTON ET BAGUE BRONZE DU PIED DE BIELLE (FIG. 246, 247, 249)

Ø intérieur de la bague bronze montée et alésée dans le pied

.....22,025 à 22,045 mm

Ø de l'axe.....22,000 à 22,004 mm

Jeu entre axe et bague.....0,021 à 0,045 mm

AJUSTEMENT ENTRE AXE DE PISTON ET PISTON

Ø de l'axe.....22,000 à 22,004 mm

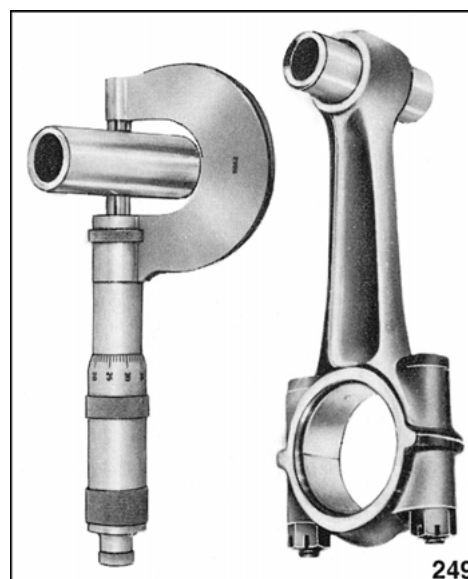
Ø du trou d'axe.....22,000 à 22,006 mm

Jeu0,004 à 0,006 mm

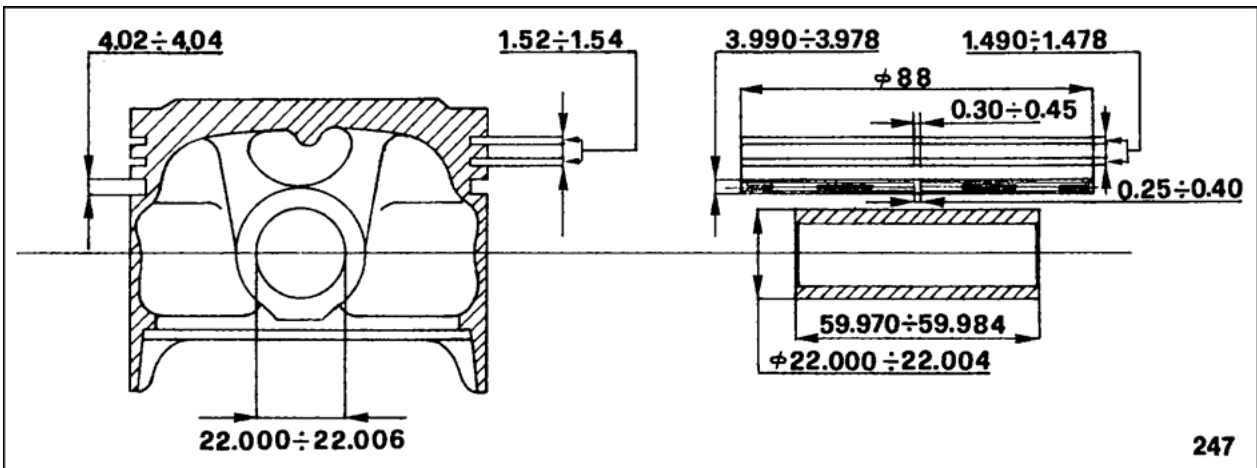
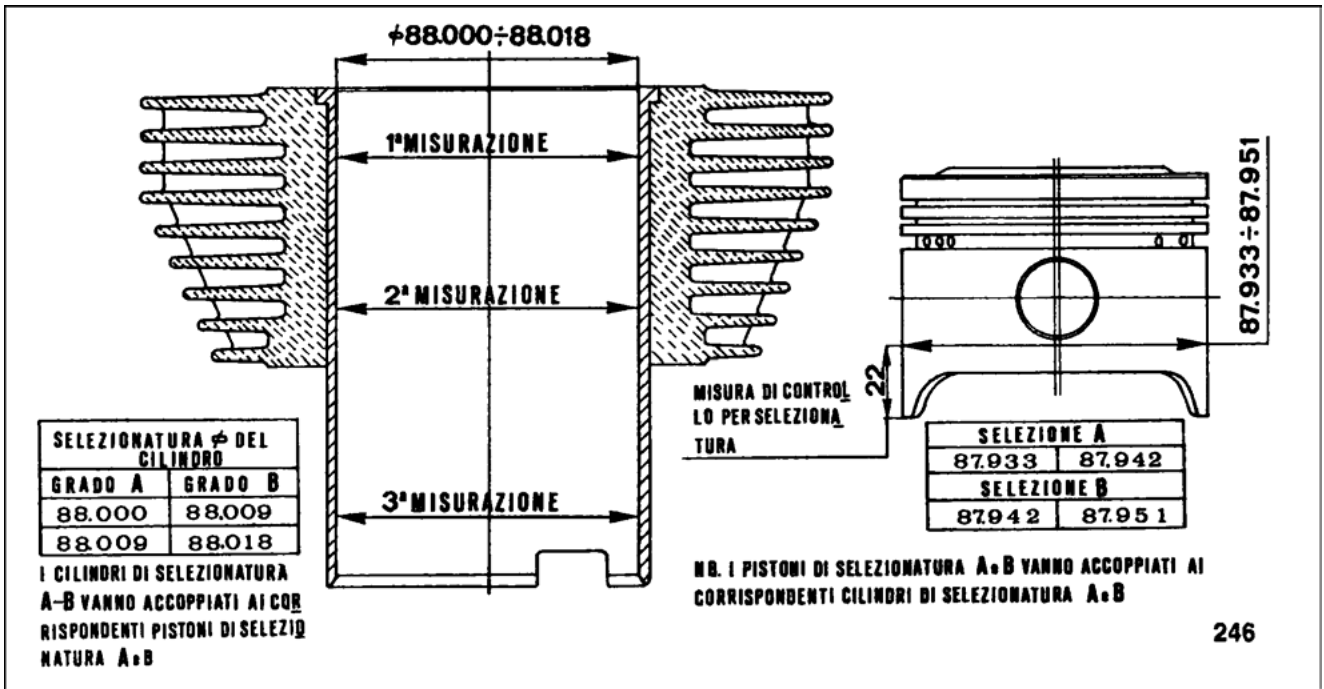
SEGMENTS

Sur chaque piston s'adaptent un segment de feu, un segment d'étanchéité et un segment raqueur d'huile.

Lors du montage, tiercer les coupes.



249



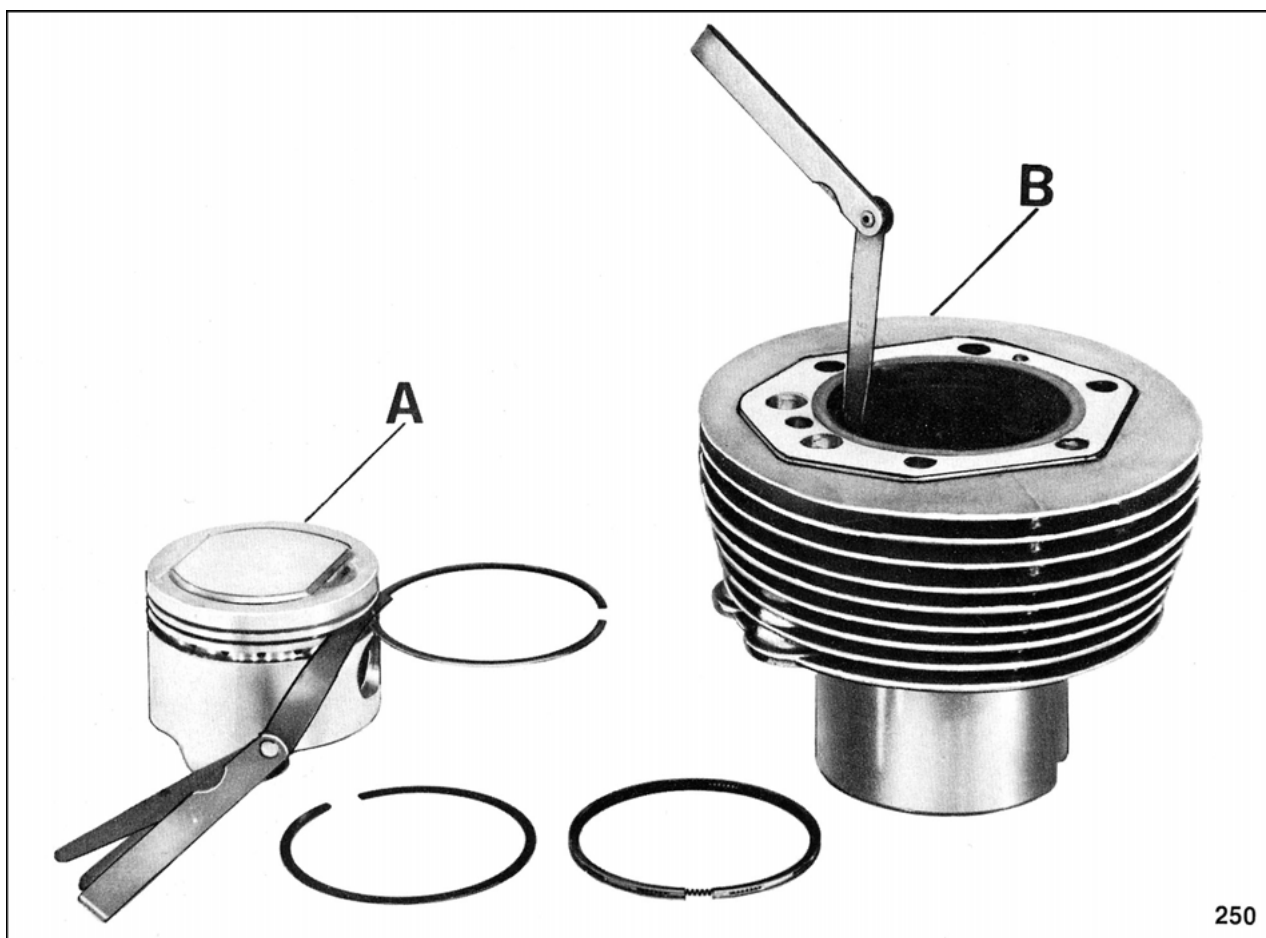
JEU SEGMENTS-GORGES (VOIR «A» FIG. 250)

Entre 0,030 et 0,062 mm.

JEU À LA COUPE (VOIR «B» FIG. 250)

Segment de feu et d'étanchéité0,30 à 0,45 mm

Segment racleur0,25 à 0,40 mm



250

PISTONS (FIG. 246)**DIAMÈTRES DES PISTONS**

Classe A87,963 à 87,942 mm

Classe B87,942 à 87,951 mm

N.B. - Les cylindres doivent toujours être montés avec les pistons de même classe.

DIAMÈTRE DES PISTONS COTE RÉPARATION

Afin de faciliter la livraison de pièces détachées 2 diamètres supérieurs sont permis :

4/10 supérieur88,351 à 88,333 mm

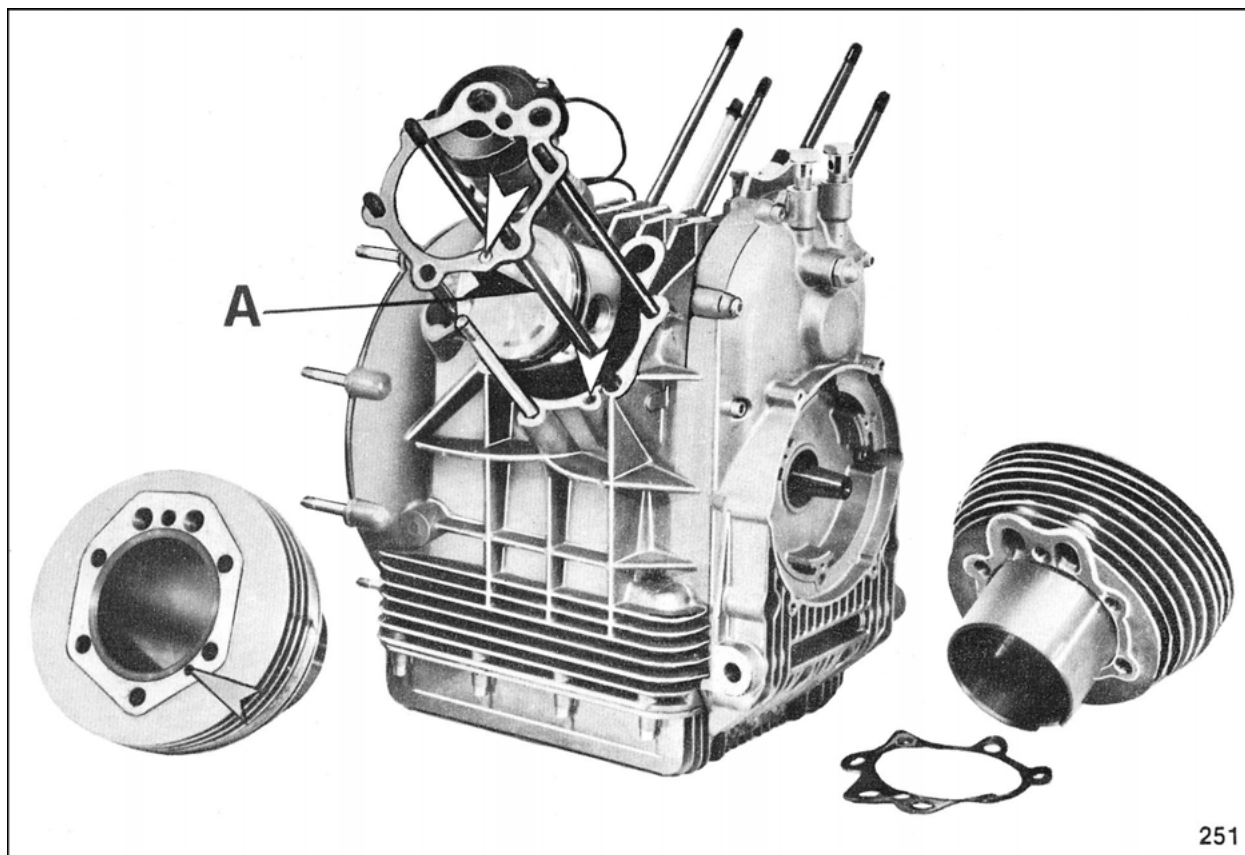
6/10 supérieur88,551 à 88,553 mm

La mesure du diamètre doit être effectuée à 22 mm du bas du piston sur un plan perpendiculaire à l'axe (voir fig. 245/246).

MONTAGE DU PISTON SUR LE PIED DE BIELLE (FIG. 251)

Chauffer le piston dans un bain d'huile à 60°C.

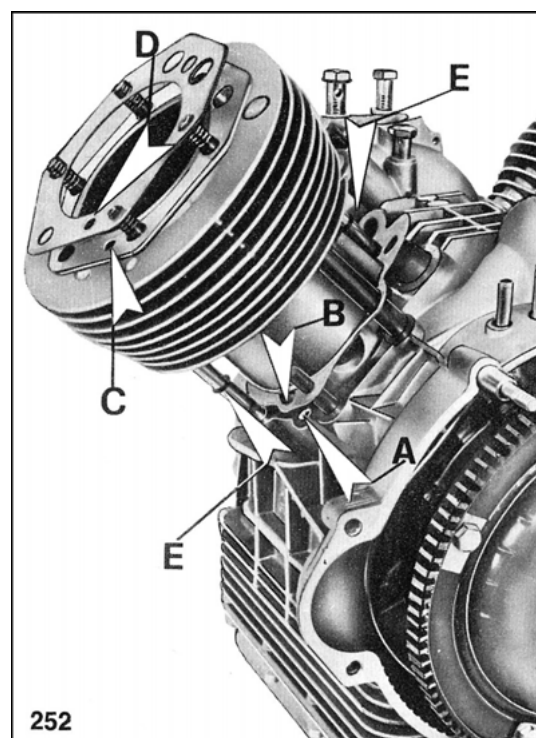
Vérifier que le côté marqué SCA qui est indiqué par la flèche «A» est bien en face du côté échappement.

**MONTAGE DU CYLINDRE SUR LE CARTER (FIG. 252)**

Vérifier que le trou de graissage du cylindre «A» est bien aligné avec le trou de graissage du joint d'embase «B».

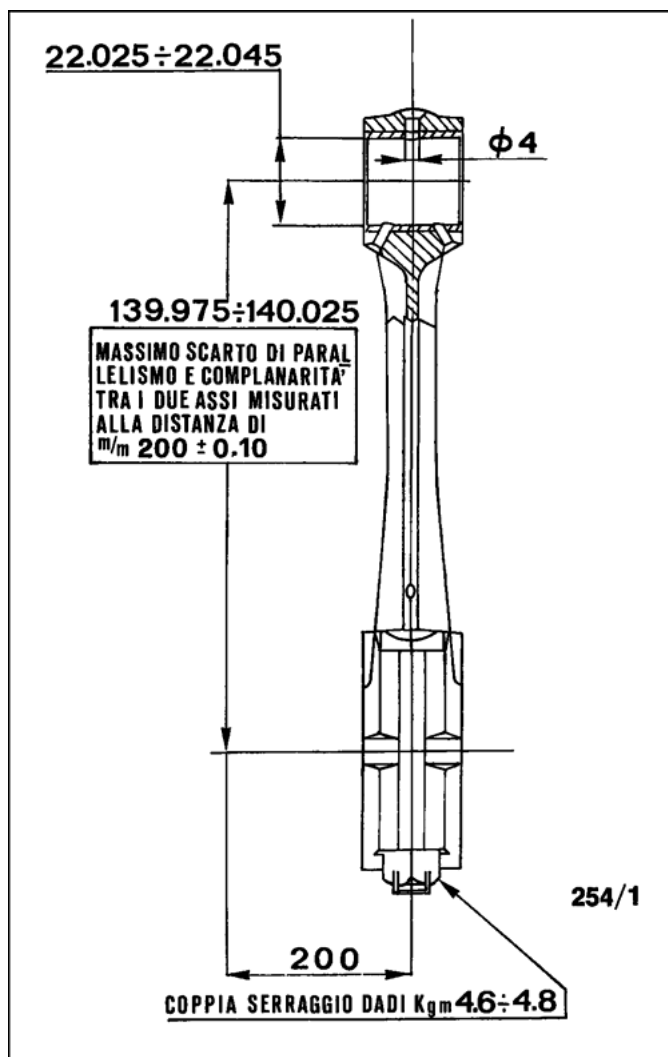
Le trou de graissage «C» doit être aligné avec les trous «A» et «B» et le trou de graissage «D» du joint de culasse.

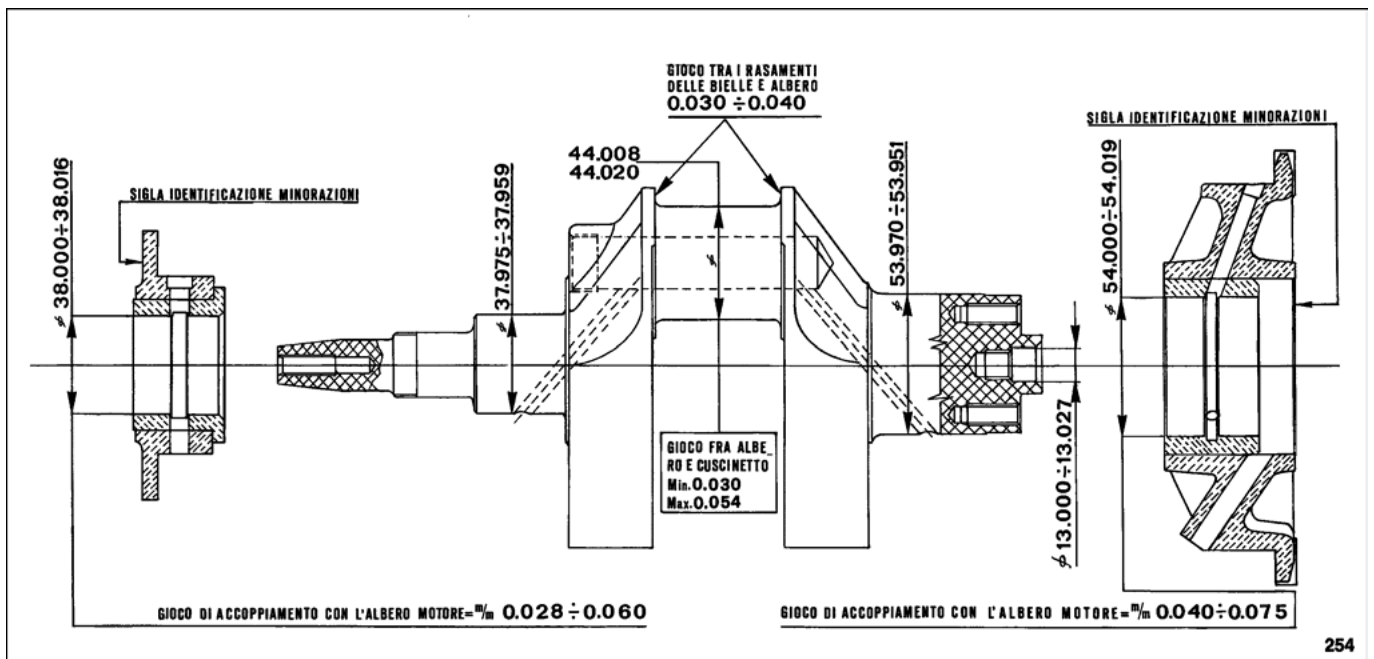
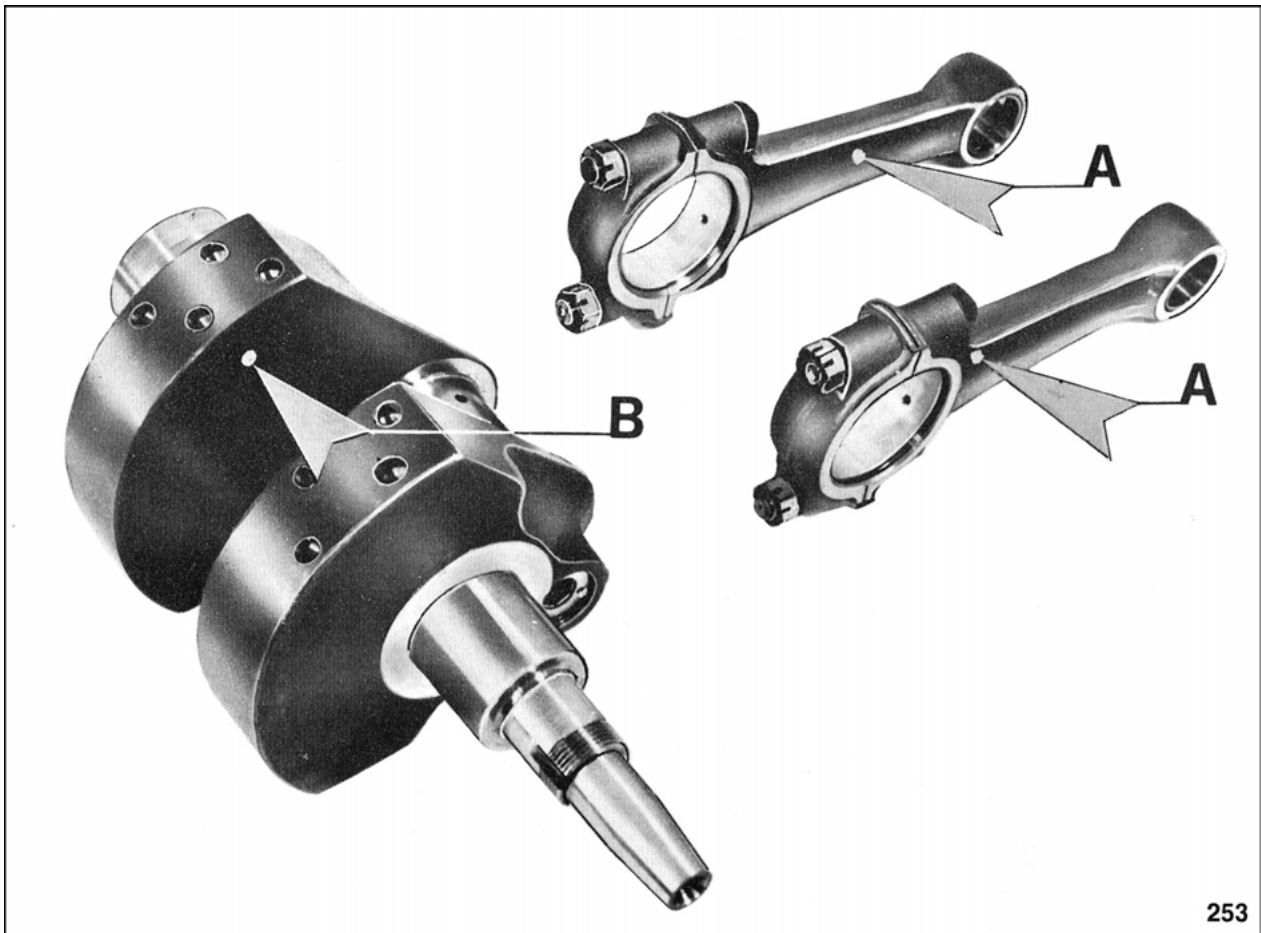
Ne pas oublier de monter les joints toriques «E» sur les goujons courts après la pose du joint d'embase.



BIELLES - VILEBREQUIN - PALIERS**MONTAGE VILEBREQUIN ET BIELLES (FIG. 253 ET 254/1)**

Les bielles «A», marquées en blanc doivent être montées avec le vilebrequin «B» marqué en blanc, et les bielles «A» marquées en bleu doivent être montées avec le vilebrequin «B» marqué en bleu.





MANETONS DE CLASSES «A» ET «B»

Classes	Origine	1 ^{er} 0,254	2 ^e 0,508	3 ^e 0,762
Marque «A» en bleu sur épaule coté Volant	44,008 à 44,014	43,754 à 43,766	43,500 à 43,512	43,246 à 43,258
Marque «B» en blanc sur épaule coté Volant	44,014 à 44,020			

JEU AU MONTAGE

Coussinets de bielles maneton	0,030 à 0,054 mm
Palier AR - vilebrequin côté volant	0,040 à 0,075 mm
Palier AV - vilebrequin côté distribution	0,028 à 0,060 mm
Jeu latéral entre bielles et vilebrequin	0,30 à 0,40 mm

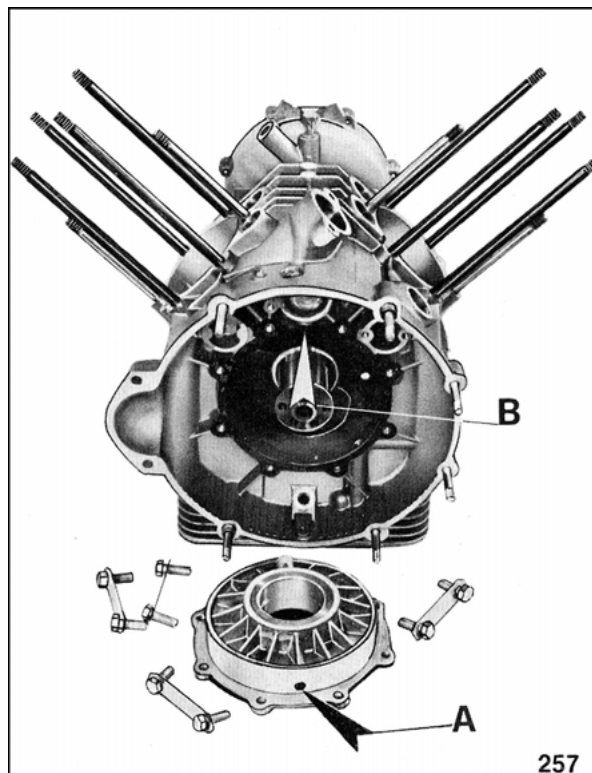
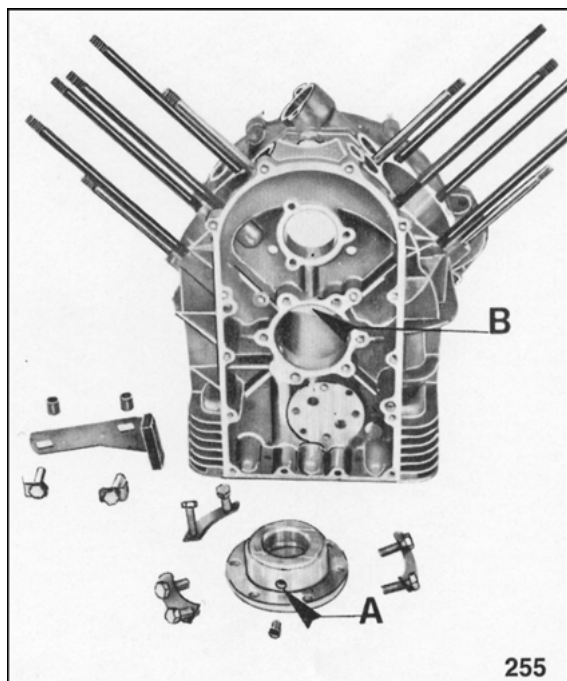
Bloquer les vis au couple avec des freins neufs puis rabattre les freins sur les pans des boulons.

Mettre en place le tendeur de chaîne en faisant attention à ce que les entretoises soient fixées entre le carter et le tendeur.

Après blocage, rabattre les freins sur les têtes de boulons. Puis, remettre en place le vilebrequin dans le carter par le côté volant et l'introduire dans le palier côté distribution.

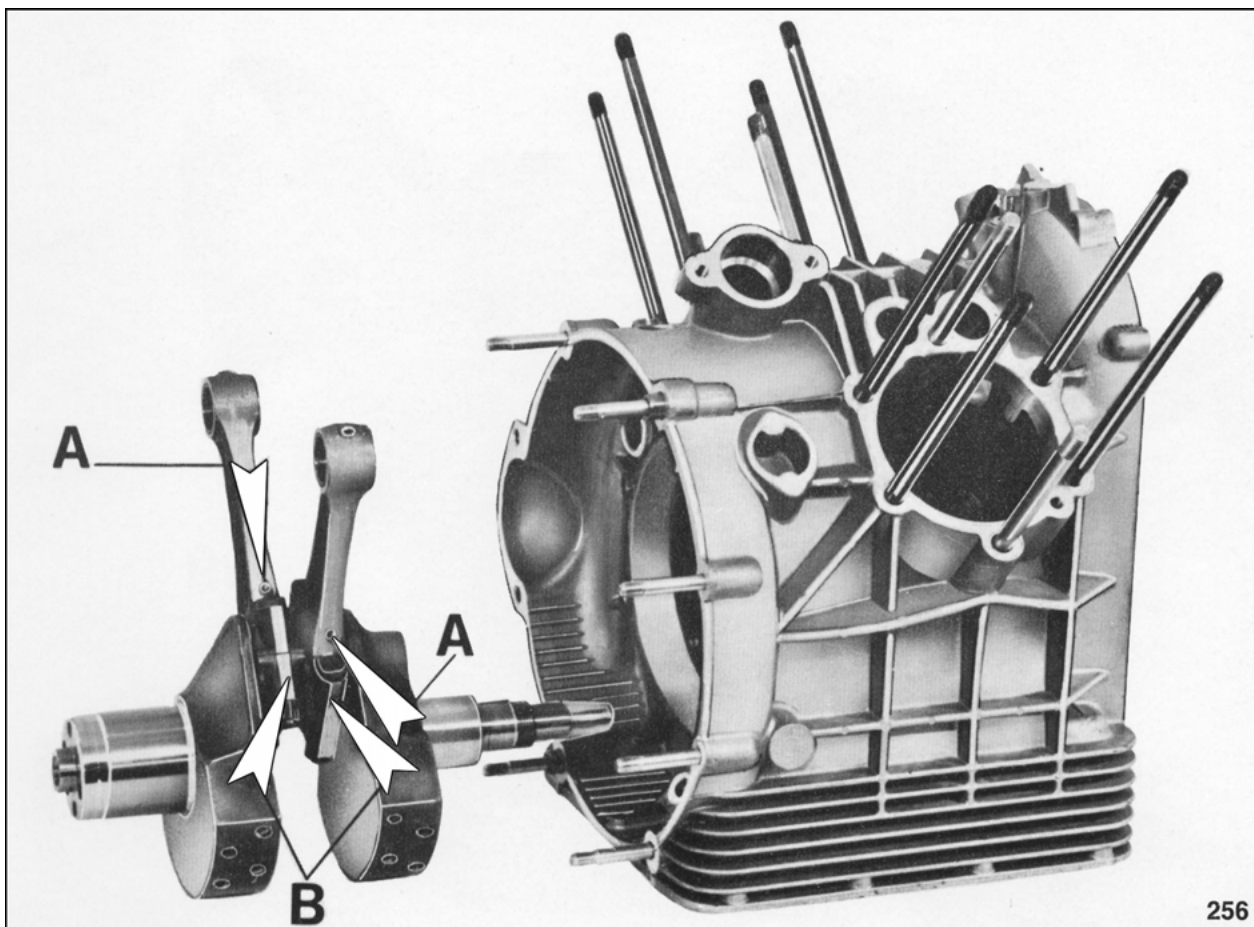
MONTAGE DES PALIERS, CÔTÉ VOLANT ET CÔTÉ DISTRIBUTION SUR LE CARTER (FIG. 255, 257)

Vérifier la position des trous de graissage comme expliqué précédemment.

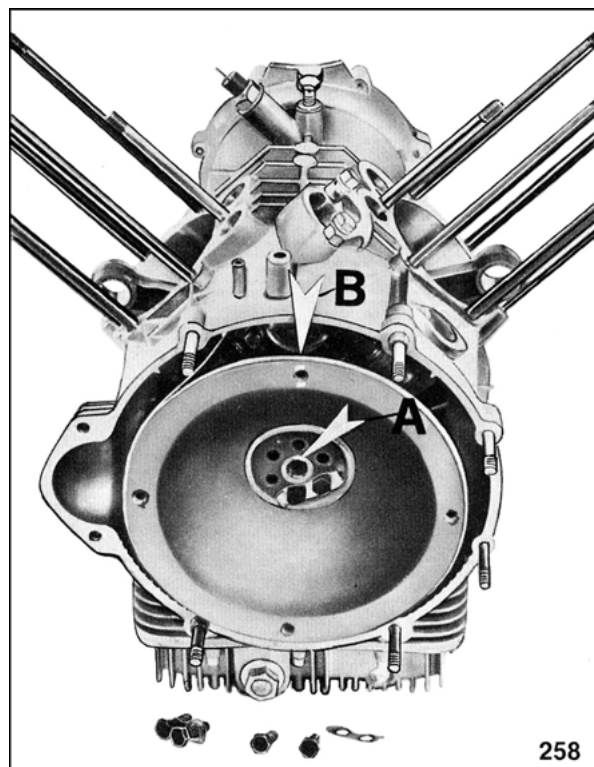


MONTAGE DES BIELLES SUR LE VILEBREQUIN (FIG. 256)

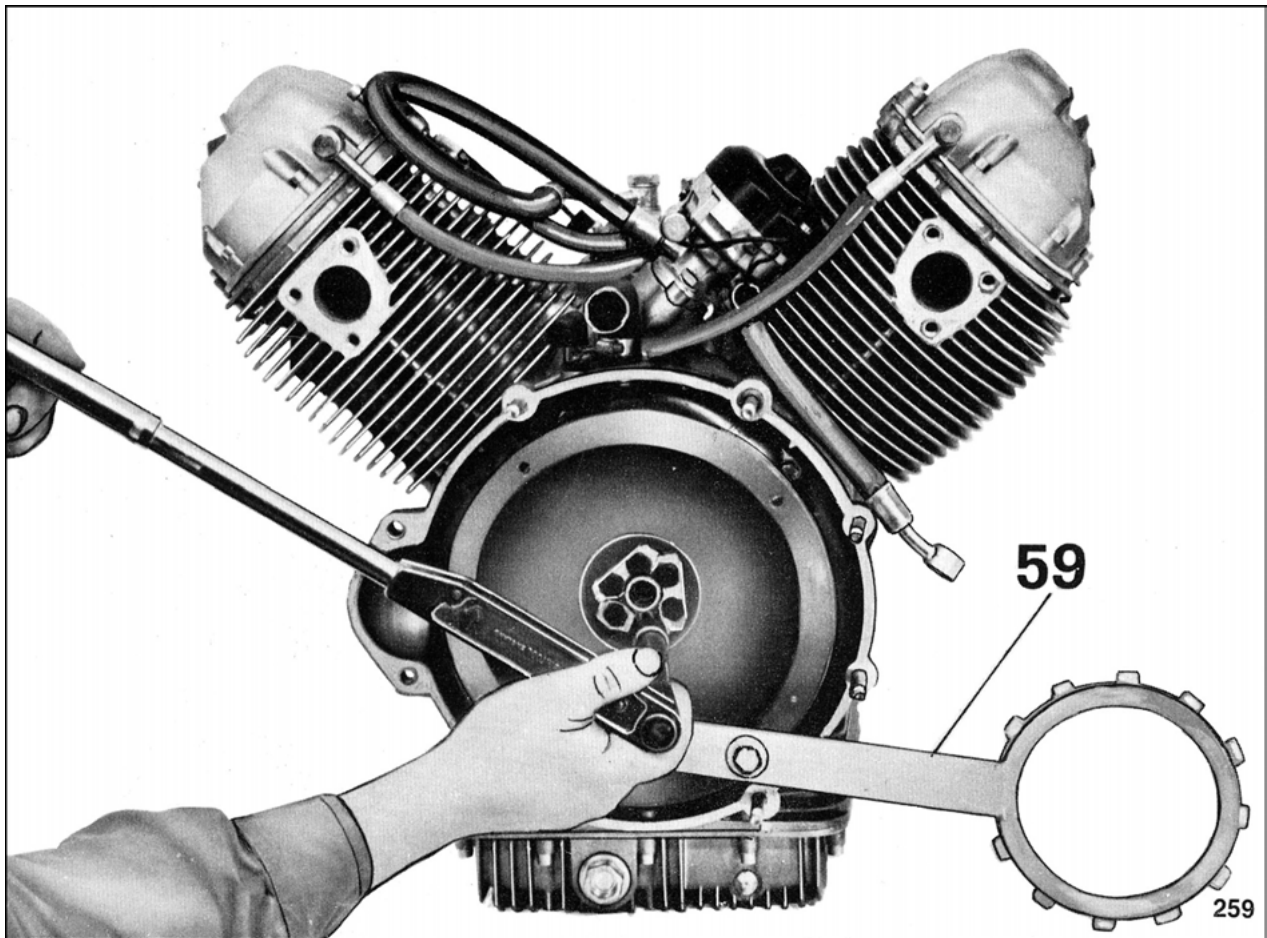
Vérifier la position des trous de graissage «A» qui doivent être du côté droit du moteur (en arrière du sens de rotation).
Les surfaces fraisées «B» de la bielle et du chapeau doivent coïncider.

**MONTAGE DU VOLANT SUR LE VILEBREQUIN**

Veillez à ce que le repère «A» fig. 258 du vilebrequin soit aligné avec le repère «B» du volant (extérieur).



Ajuster l'outil N° 18915050 (**59** fig. 259) sur le volant et appliquer un couple de 4,2 kg/cm², puis rabattre les freins.



DISTRIBUTION

CONTRÔLE DE LA DISTRIBUTION (FIG. 260)

Jeu entre les culbuteurs et les soupapes 1,5 mm

ADMISSION

AOA 20° avant P.M.H.

RFA 52° après P.M.B.

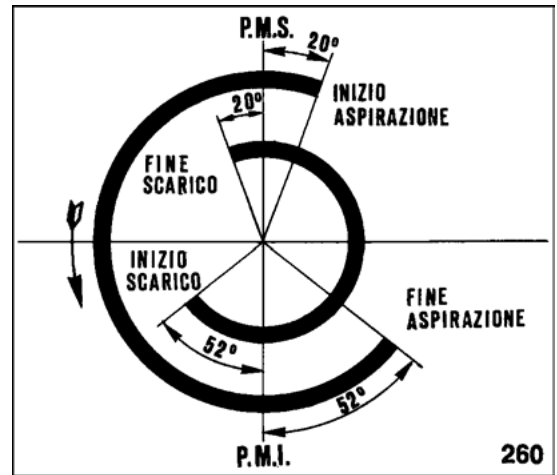
ÉCHAPPEMENT

AOE 52° avant P.M.B.

RFE 20° après P.M.H.

JEU DE FONCTIONNEMENT

Moteur froid entre culbuteurs et soupapes 0,22 mm.



DIAMÈTRE DES PORTÉES D'ARBRE À CAMES

	Diamètre des portées (mm)	Diamètre intérieur carter moteur (mm)	Jeu de montage (mm)
Côté distribution	46,984 à 47,000	47,025 à 47,050	0,025 à 0,066
Côté volant	31,984 à 32,000	32,025 à 32,050	

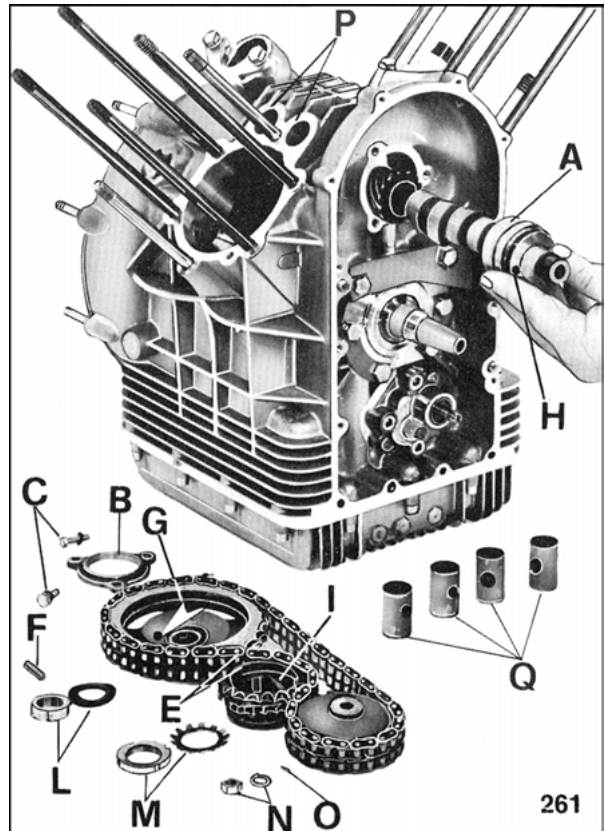
DIAMÈTRE DES POUSSOIRS ET DES SIÈGES DE POUSSOIRS

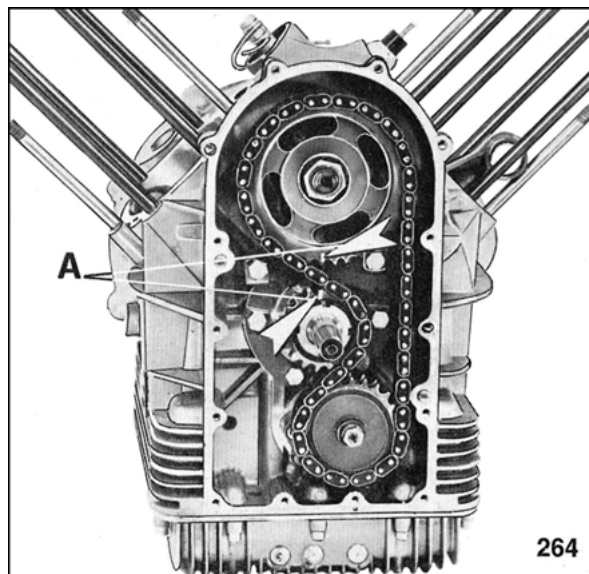
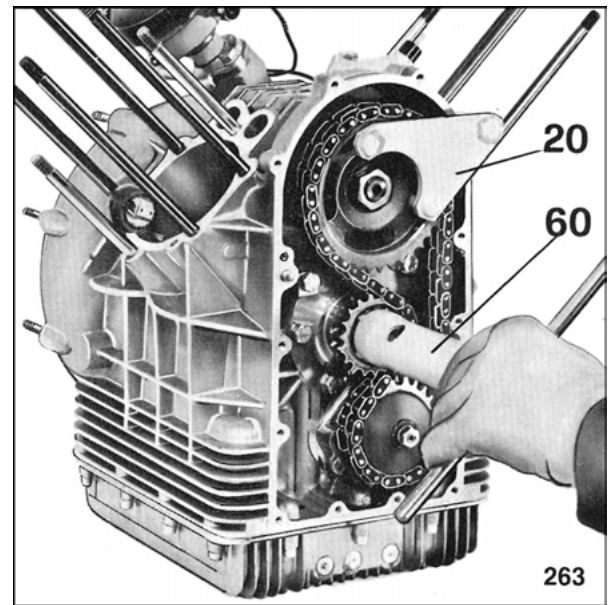
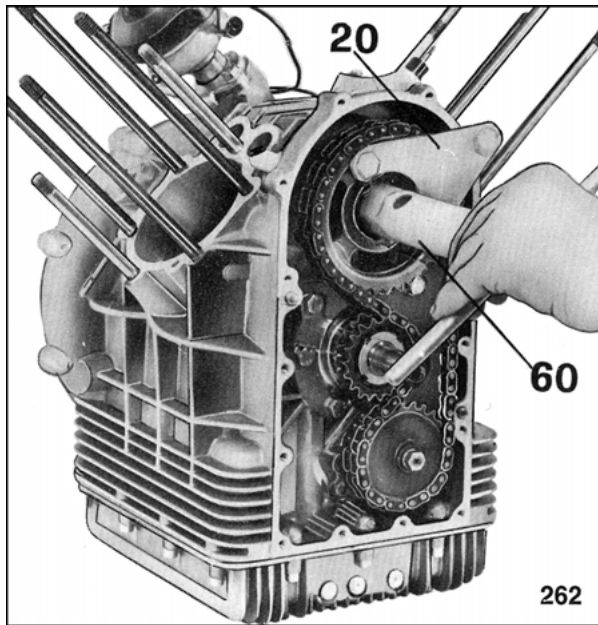
	Diamètre des guides (mm)	Diamètre des poussoirs (mm)	Jeu de montage (mm)
Cote d'origine	22,000 à 22,021	21,978 à 21,978	0,004 à 0,043
1 ^{re} cote réparation : 0,05 mm	22,050 à 22,071	22,028 à 22,046	
2 ^e cote réparation : 0,10 mm	22,100 à 22,121	22,078 à 22,096	

MONTAGE DE LA DISTRIBUTION PAR CHAÎNE

Après avoir monté la pompe à huile et le guide chaîne, opérer de la façon suivante :

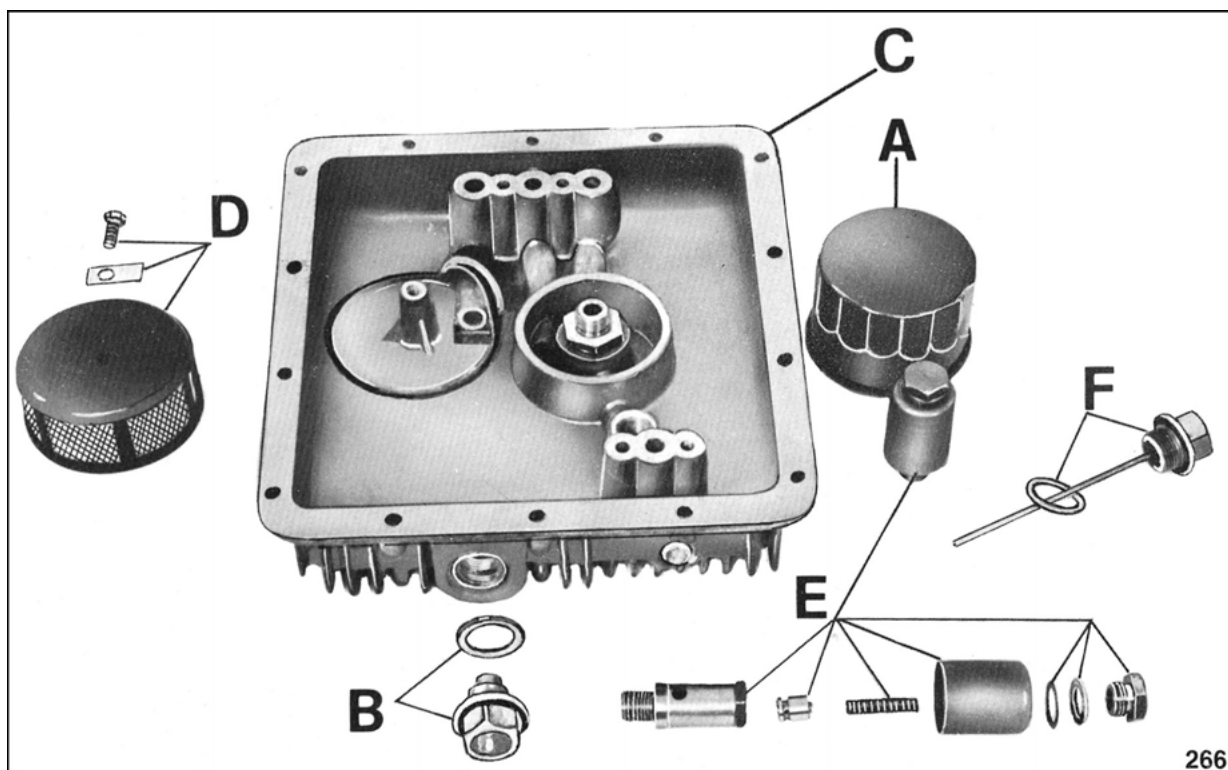
- Positionner l'arbre à cames «A» fig. 261 dans le carter moteur, mettre le flasque d'arbre à cames «D» fig. 261 ainsi que ses vis et ses rondelles
- Mettre la chaîne et les pignons comme indiqué fig. 261, puis enfiler la chaîne et les pignons sur les arbres dans le carter moteur. Enfiler ensuite l'axe «F» dans le trou «G» du pignon et dans le trou «H» de l'arbre à cames. Contrôler que les deux repères sur le pignon de distribution et le pignon moteur sont bien en coïncidence
- Bloquer ensuite l'écrou d'arbre à cames avec sa rondelle élastique «L» fig. 261 en se servant des outils N° 14927300 (20 fig. 262) et 18927650 (60 fig. 262)
- Bloquer l'écrou à créneaux et sa rondelle d'arrêt «M» sur le vilebrequin à l'aide des outils N° 14927300 (20 fig. 263) et de la clé N° 18927650 (60 fig. 263), puis rabattre un frein
- Mettre la clavette «O», puis l'écrou et la rondelle «N» et bloquer l'écrou.
- Recontrôler que les repères sur l'arbre à cames et le volant sont toujours bien alignés.





GRAISSAGE**DESCRIPTION**

Le graissage de ce moteur est assuré par une crépine «**D**» et une cartouche de filtre à huile «**A**», Fig. 266. Ce système assure un filtrage complet de l'huile avant son passage dans le circuit de graissage.

**CARTER INFÉRIEUR (FIG. 266)**

Il contient :

- «**A**» Cartouche de filtre à huile.
- «**B**» Bouchon magnétique de vidange.
- «**D**» Crépine.
- «**E**» Clapet de décharge.

CARTOUCHE DE FILTRE À HUILE

Celle-ci doit être remplacée tous les 15.000 km soit 5 vidanges :

- Vidanger le moteur (bouchon «**B**»)
- Défaire les vis du carter et déposer celui-ci
- Déposer la cartouche «**A**», la crépine «**D**» et le clapet de décharge
- Nettoyer le carter et la crépine dans l'essence et les souffler à l'air comprimé
- À l'aide d'un manomètre, vérifier que le clapet de décharge «**E**» est bien taré entre 3,8 et 4,2 kg/cm². Si ce n'est pas le cas, voir le paragraphe "Clapet de décharge".

Monter l'ensemble des composants à l'intérieur du carter inférieur. Remplacer le joint de carter puis remonter le carter.

Introduire 3 litres d'huile «Agip Sint 2000 SAE 10W50» ou toute huile équivalente.

Vérifier que le niveau d'huile atteint le niveau max. sur la jauge.

CRÉPINE

La crépine est fixée au carter inférieur «**C**» par un boulon freiné. Lors du remplacement de la cartouche «**A**» il est recommandé de démonter la crépine, de la nettoyer à l'essence puis de la souffler à l'air comprimé.

CLAPET DE DÉCHARGE

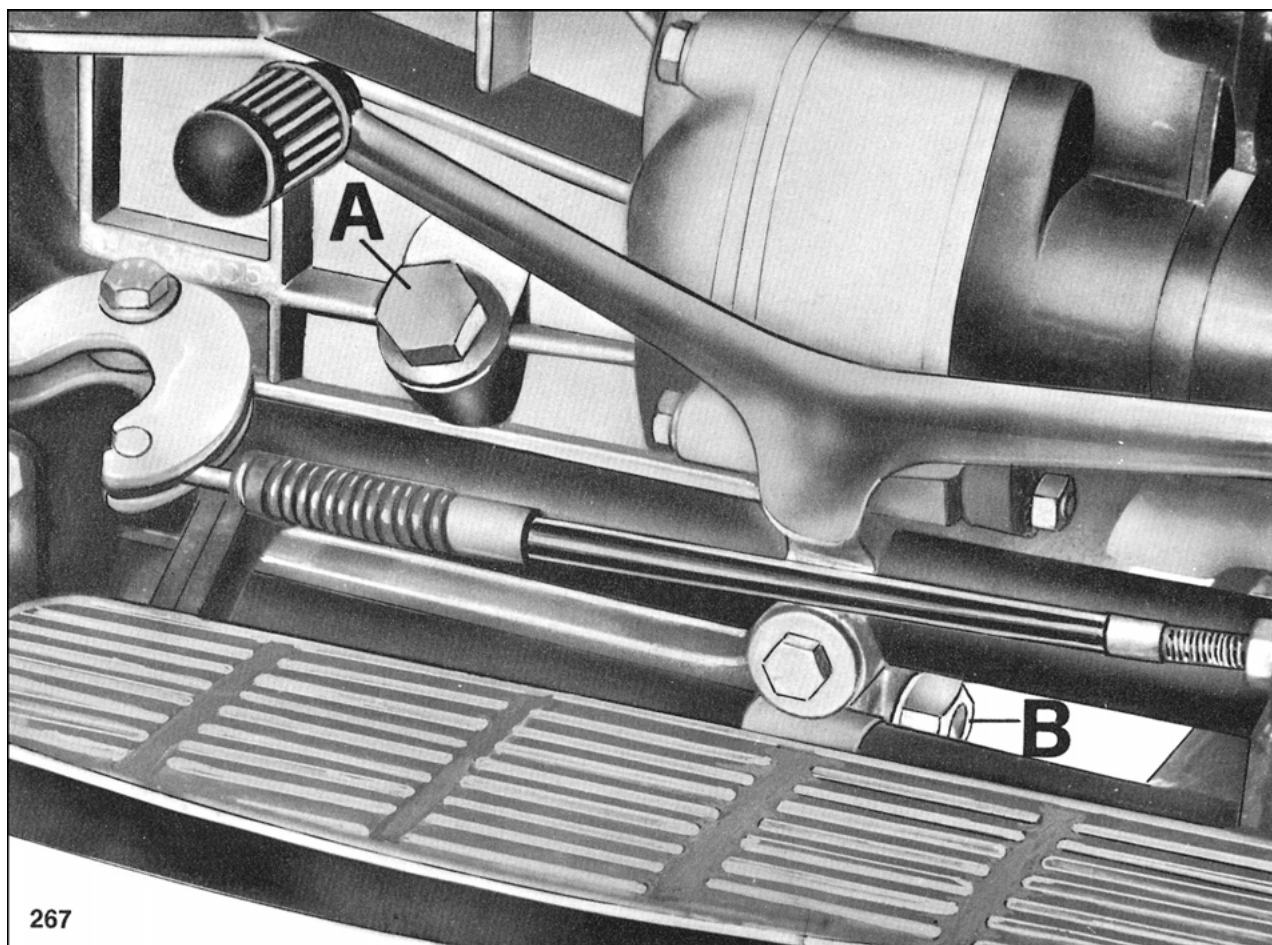
Le clapet de décharge «**E**» est vissé sur le carter inférieur «**C**». Il est taré pour assurer une pression comprise entre 3,8 et 4,2 kg/cm².

En cas de surpression le clapet s'ouvre et rétablit la pression adéquate.

Si le clapet s'ouvrait alors que la pression adéquate n'est pas atteinte, il serait nécessaire de la déposer et d'ajouter une ou plusieurs cales d'épaisseur.

VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE (FIG. 267)

Tous les 500 km, vérifier moteur froid que le niveau d'huile atteint bien la zone entre les repères min. et max. Faites l'appoint si nécessaire. L'huile devant être utilisée est la suivante: «Agip Sint 2000 SAE 10W50» ou toute huile similaire.



VÉRIFICATION DE LA PRESSION D'HUILE

Débrancher le fil du manocontact et dévisser celui-ci.

Visser à sa place le manomètre.

Démarrer le moteur et vérifier que la pression est bien comprise entre 3,8 et 4,2 kg/cm².

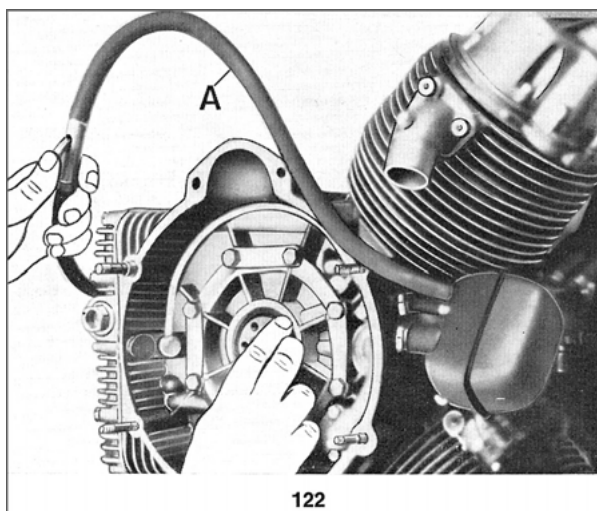
Si tout est normal, remettre le manocontact et son fil.

RECHERCHE DE FUITES D'HUILE DANS LE CARTER

En cas de pertes d'huile sous le carter convertisseur, procéder comme suit :

- Vérifier que le joint d'étanchéité côté volant n'est pas usé. En cas d'usure trop prononcée, s'assurer que la surface du vilebrequin en contact avec ce joint n'est pas endommagée
- S'assurer que le carter d'huile n'est ni poreux ni percé.
- Mettre le bloc moteur sur banc, volant en haut, (Fig. 122).
- Déposer le convertisseur et le volant
- Remplir d'eau et souffler de l'air comprimé à 4 kg/cm² par le reniflard «A»
- Les fissures dans le carter seront mises en évidence par l'apparition de petites bulles dans l'eau
- Appliquer alors de l'Araldite ou du Devcon
- S'assurer du bon serrage des colliers de maintien des canalisations d'huile
- Vérifier que les 2 boulons inférieurs fixant le flasque côté volant soient bien secs. Sinon, utiliser du ruban Téflon sur leurs filetages.

Vérifier que les goujons de maintien du carter convertisseur, côté gauche, ne soient pas gras. Si c'est le cas, utiliser du ruban Téflon ou du Loctite oléoétanche.



CARBURATION

CARBURATEURS (FIG. 268)

2 carburateurs du type Dell'Orto «VHB30CD» (à droite) et «VHB30CS» (à gauche).

COMMANDES

- poignée de commande des boisseaux de gaz située à droite du guidon
- manette de commande du starter. Elle est située à l'arrière droit de la culasse gauche «B» Starter mis (utilisable moteur froid) «C» Starter enlevé.

N.B. - Vérifier que sur la position «C» la gaine des câbles de starter a un jeu de 3 mm au niveau des barillets tendeurs des carburateurs.

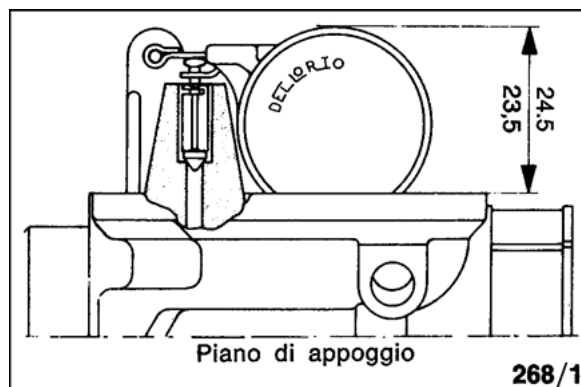
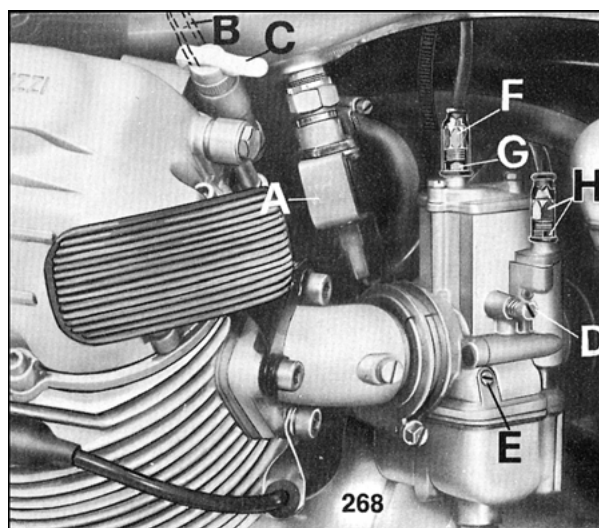
RÉGLAGES

Venturi	0 30 mm
Boisseau de gaz	40
Diffuseur	265
Gicleur principal	130
Gicleur de démarrage	80
Gicleur de ralenti	50
Aiguille	V9 (2 ^e cran)
Flotteur	10 gr
Vis de réglage de richesse	ouverture 1 tour 1/2

NIVEAU DE CUVE (FIG. 268/1)

Niveau de cuve 23,5 à 24,5 mm.

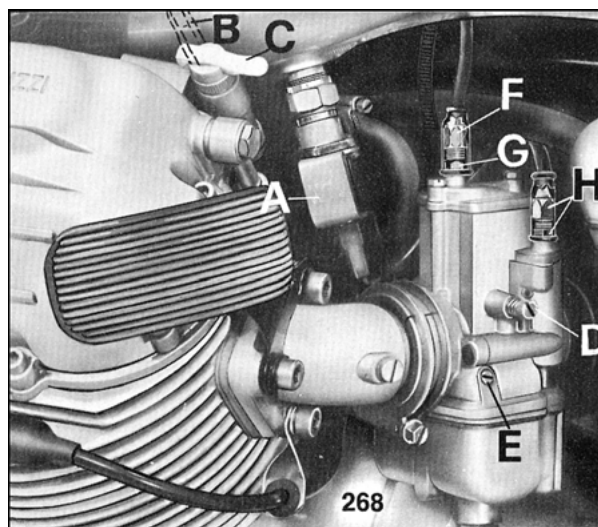
Utiliser la jauge N° 14926900 (72 page 6).

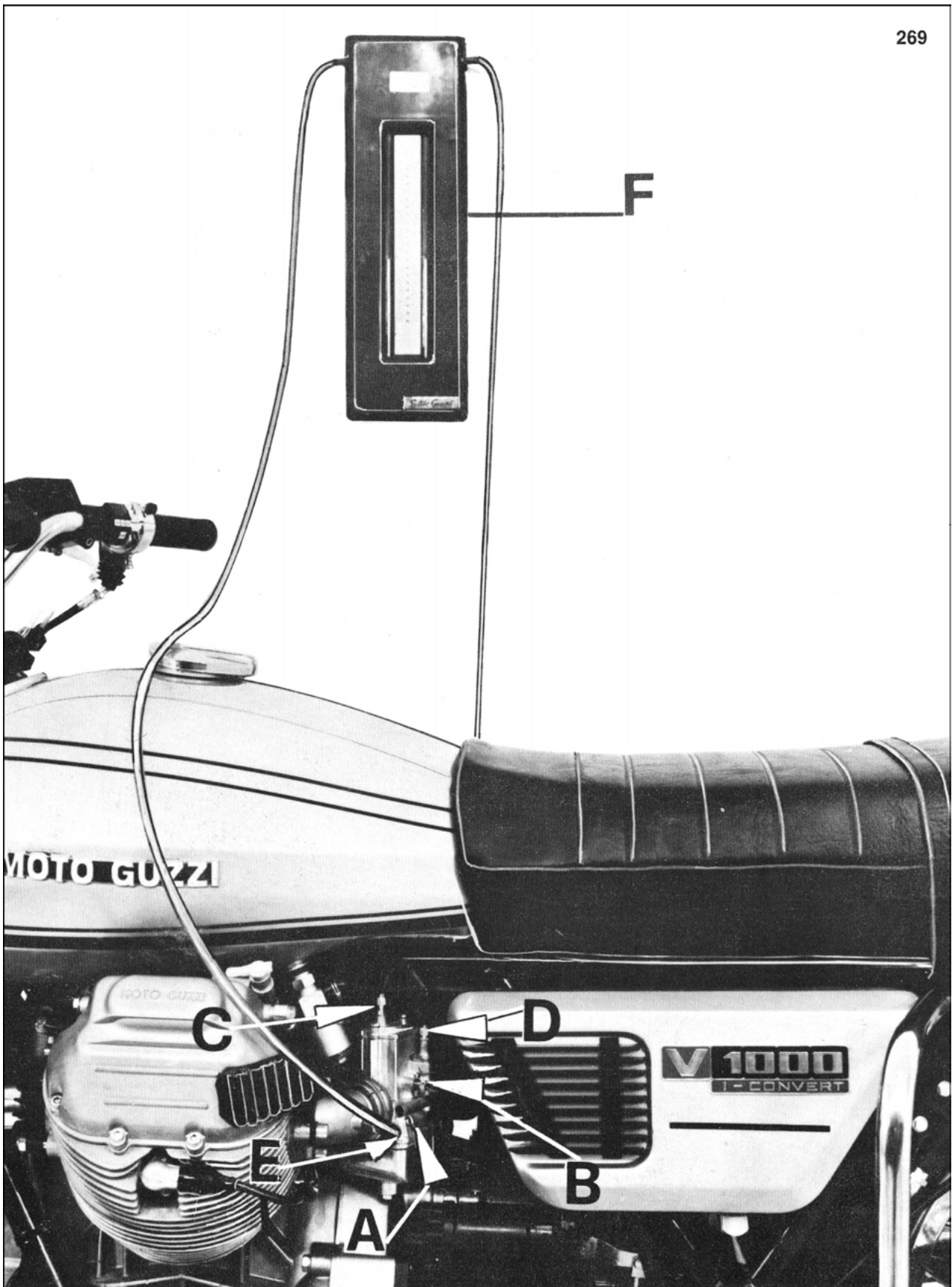


RÉGLAGE DE LA CARBURATION

Variantes des pages 54, 55.

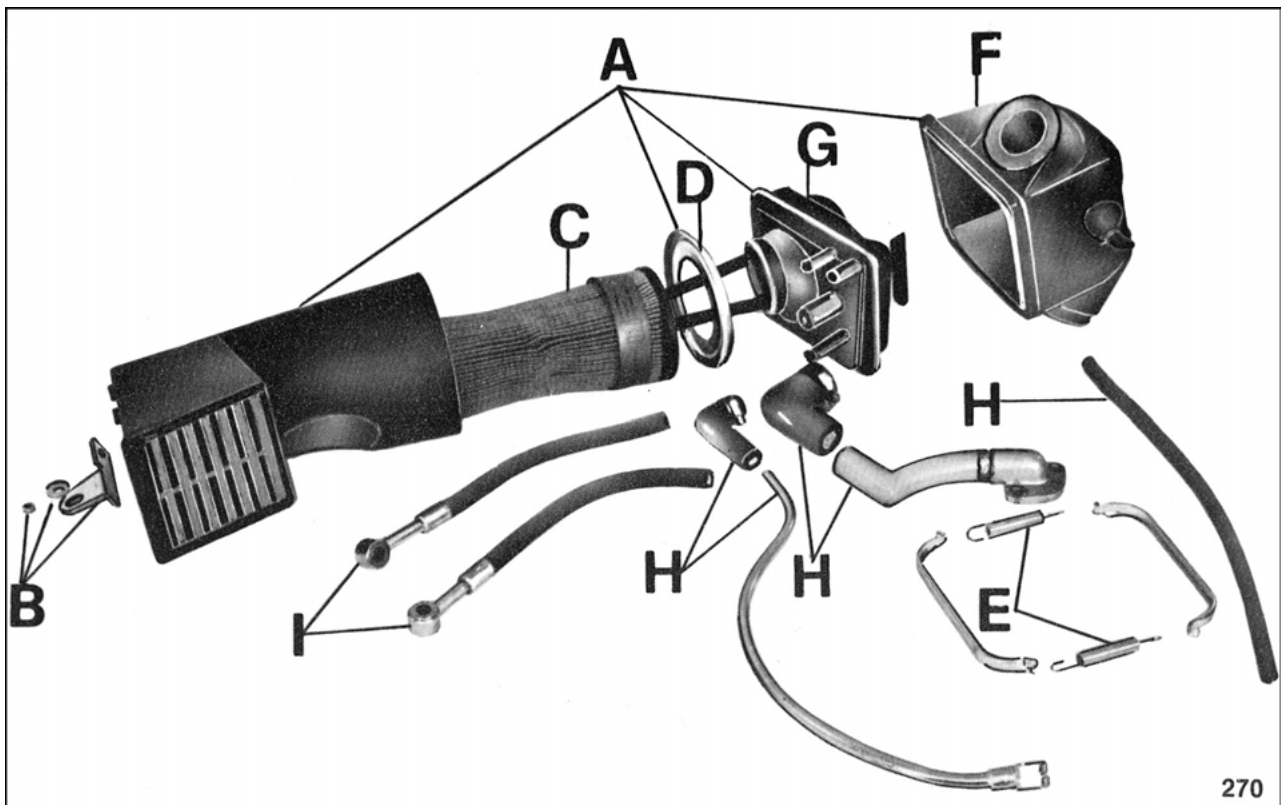
Voir fig. 268, 269 pour information.





REPLACEMENT DE LA CARTOUCHE DE FILTRE À AIR

Variante T3/S3 de la page 8 et voir figure 270 pour information



CONVERTISSEUR

CONVERTISSEUR

Le convertisseur hydraulique «SACHS» permet un démarrage progressif sans avoir à embrayer.

Rapport de conversion maximum 1,60 :1

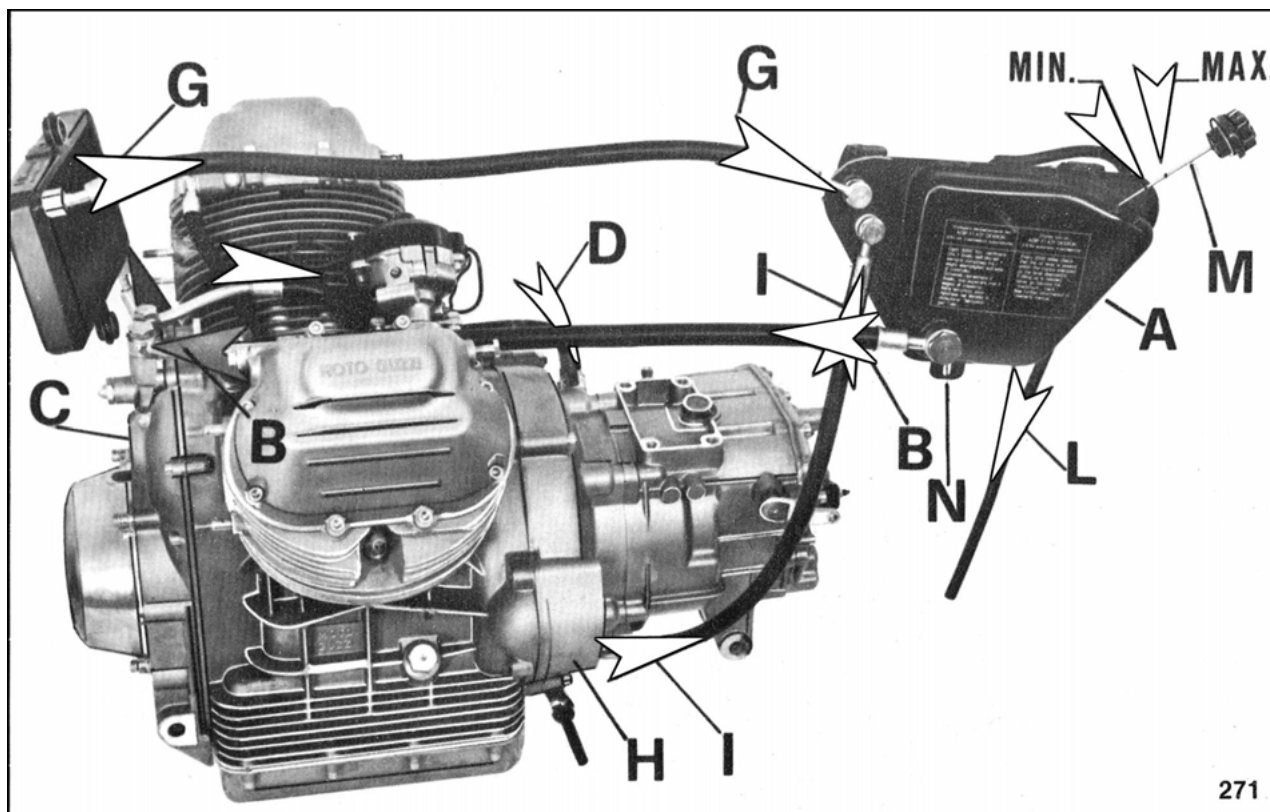
CIRCUIT DU CONVERTISSEUR (FIG. 271)

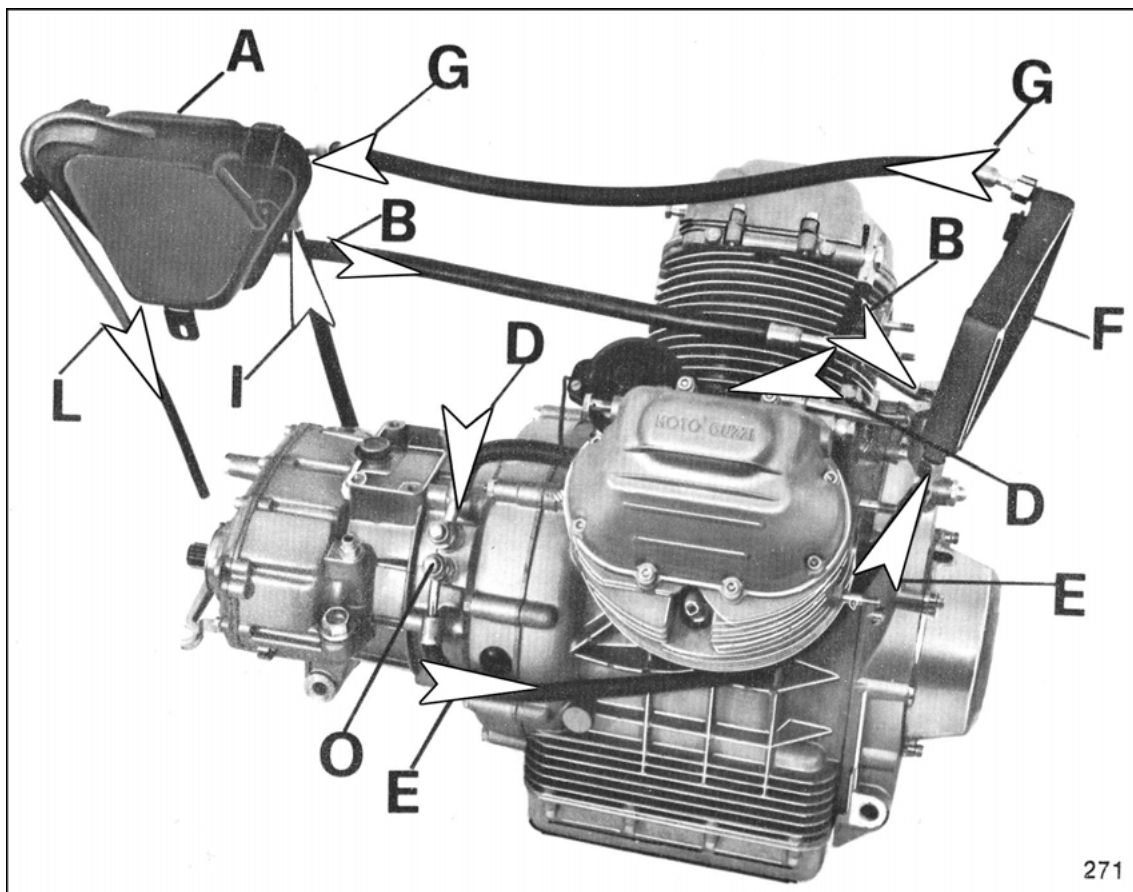
L'huile du réservoir «A» passant par la canalisation «B» est aspirée par la pompe montée sur le couvercle de la distribution «C».

Puis, l'huile passant par la canalisation «D» arrive au convertisseur, traverse la canalisation «E» et aboutit au radiateur «F».

Du radiateur part une canalisation «G» amenant l'huile au réservoir «A».

Une canalisation de drainage «I» amène l'huile au réservoir «A» et venant du carter convertisseur. Le réservoir est monté avec reniflard «L».





CONTRÔLES ET VÉRIFICATIONS

CANALISATIONS

Vérifier le bon état de toutes les canalisations.

Si elles sont endommagées, les remplacer.

Les déposer, bien les nettoyer à l'essence, puis les sécher à l'air comprimé.

RADIATEUR

Vérifier qu'il n'y a pas de fuite.

Procéder à son remplacement éventuel.

Le nettoyer à l'essence et le sécher à l'air comprimé.

FILTRE DU RÉSERVOIR

Vérifier le bon état du tamis et si nécessaire remplacer le filtre. Nettoyer à l'essence puis sécher.

RÉSERVOIR

Déposer et nettoyer à l'essence puis sécher.

LUBRIFICATION DU CONVERTISSEUR (FIG. 271)

CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE

Tous les 500 km, vérifier le niveau d'huile.

Le niveau ne doit jamais dépasser le repère max. ni être en-dessous du repère min. marqués sur la jauge «M».

Lors d'addition d'huile, n'employer que l'huile recommandée. Entre les repères min. et max. existe un volume de 0,250 litres.

Huile recommandée : «Agip F.1 ATF Dexron» ou toute huile équivalente.

VIDANGE ET REMPLACEMENT DE L'HUILE

Il doit être effectué tous les 30.000 km en procédant comme suit :

- Dévisser le bouchon de remplissage «M» sur le réservoir
- Déposer le filtre «N» du réservoir
- Desserrer le raccord «O» sur le carter de boîte.
- Vidanger complètement l'huile du réservoir et du radiateur
- Nettoyer le filtre «N» à l'essence puis le sécher à l'air comprimé
- Le volume d'huile neuve à introduire est inférieur à celui de la contenance globale car il est impossible d'éliminer totalement l'huile précédente. La quantité d'huile à introduite est d'environ 1,5 litres.

REMPLISSAGE D'HUILE (APRÈS RÉPARATION ÉVENTUELLE)

Si, après une réparation éventuelle, le convertisseur, les canalisations et le réservoir ont été totalement vidangés, le circuit doit être rempli de nouveau et le niveau d'huile vérifié ainsi que suit :

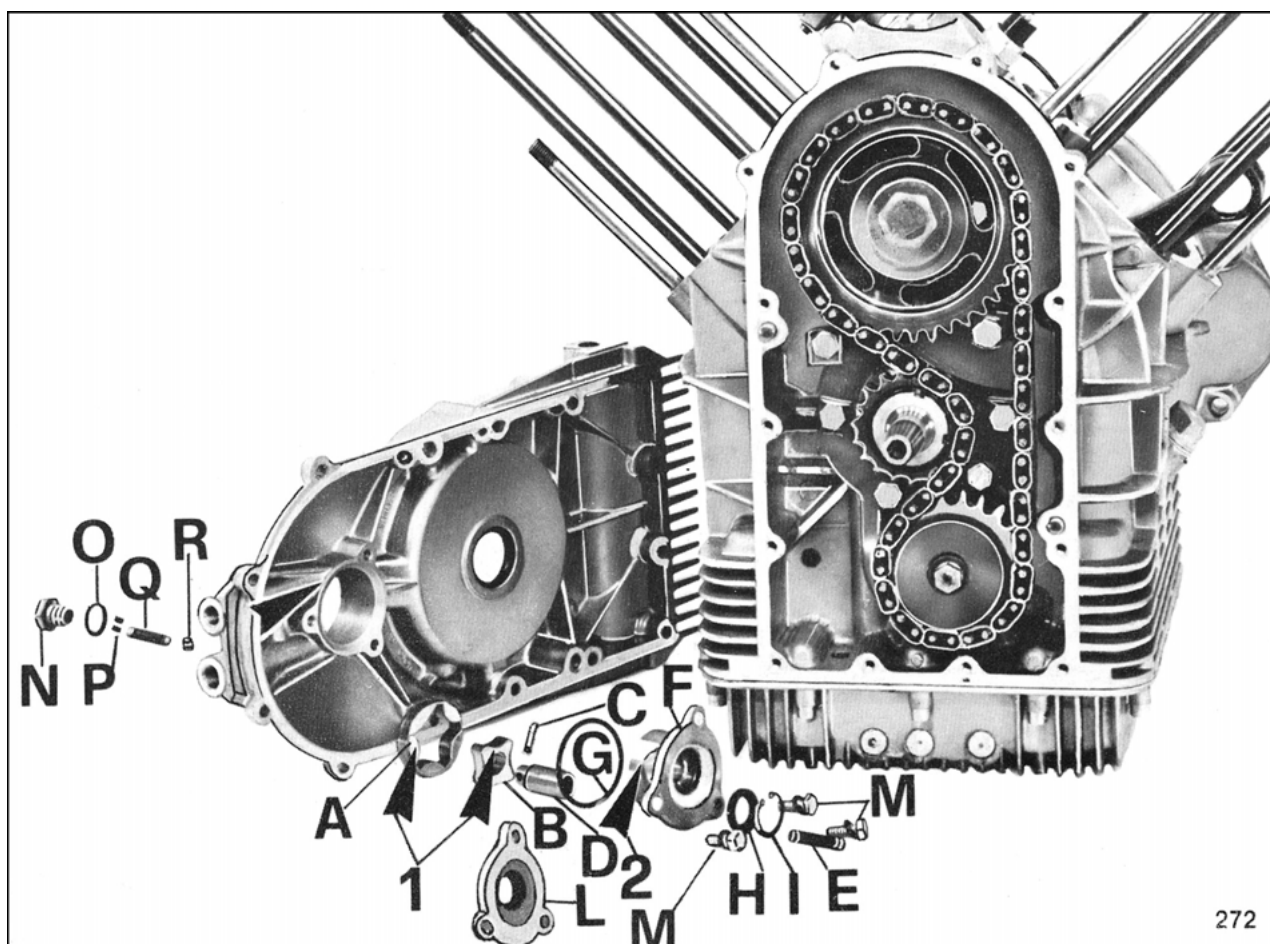
- Positionner la machine sur sa béquille centrale et remplir le réservoir d'environ 1,7 litres soit jusqu'au repère max.
- Démarrer le moteur et laisser la machine au ralenti pendant quelques minutes et vérifier qu'il reste toujours de l'huile dans le réservoir, en ajouter si nécessaire
- Arrêter la machine et vérifier le niveau d'huile.

POMPE À HUILE (FIG. 272)

Celle-ci est située sur le couvercle de la distribution et est commandée directement par l'arbre à cames.

Elle est composée de :

- Rotor extérieur «A»
- Rotor intérieur «B»
- Goupille de commande rotor «C»
- Arbre d'entraînement de pompe «D»
- Arbre d'entraînement intermédiaire «E»
- Corps de pompe «F» avec joint torique «G», joint d'étanchéité «H», circlips «I» ou bien plaquette de serrage «L» et les vis fixant le corps de pompe au couvercle de distribution «M».

**CONTRÔLES ET VÉRIFICATIONS (FIG. 273)**

Lectures faites au comparateur.

Couvercle distribution

Vérifier l'état du siège de la pompe à huile qui ne doit être ni endommagé ni rayé.

Diamètre du siège de pompe à huile40,650 à 40,675 mm

Rotor extérieur : vérifier les profils extérieur et intérieur

Diamètre extérieur40,570 à 40,540 mm

Épaisseur9,025 à 9,010 mm

Profil extérieur35,895 à 35,870 mm

Profil intérieur24,230 à 24,205 mm

Excentricité entre le profil intérieur et le profil extérieur ...0,05 mm max

Plan du flanc par rapport à l'axe0,030 mm max

Rotor intérieur : vérifier les profils intérieur et extérieur

Diamètre profil extérieur29,770 à 29,745 mm
 Diamètre profil intérieur.....11,018 à 11,000 mm
 Longueur du trou de la goupille de commande15,150 à 15,000 mm
 Épaisseur du rotor9,025 à 9,010 mm
 Excentricité entre le trou et le profil extérieur.....0,050 mm max
 Plan du flanc par rapport à l'axe0,030 mm max

Arbre d'entraînement

Diamètre extérieur pour le corps de pompe14,000 à 13,973 mm
 Diamètre pour le rotor intérieur10,984 à 10,966 mm
 Longueur34,780 à 34,760 mm

Goupille de commande

Longueur14,500 à 14,650 mm

Arbre intermédiaire

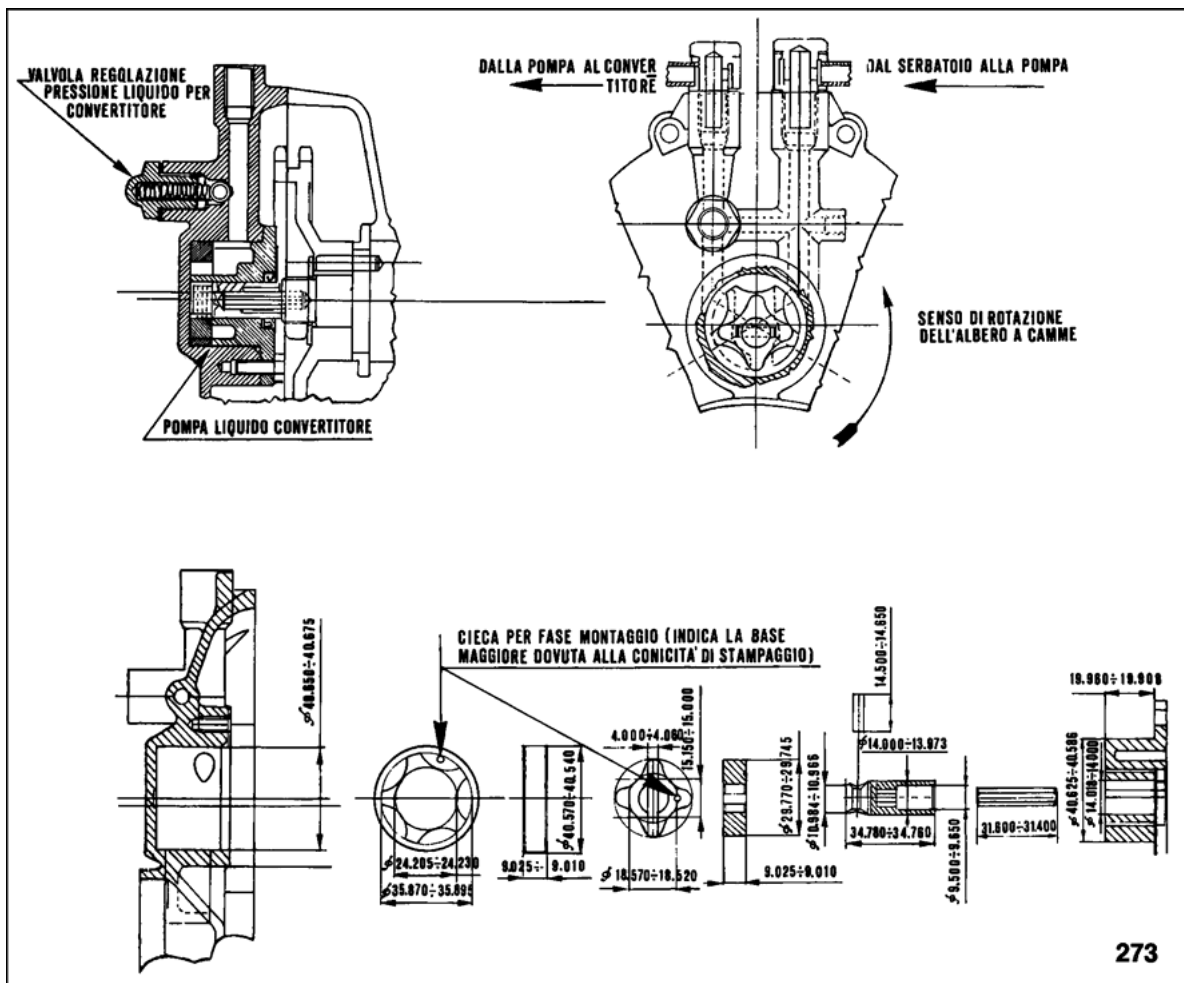
Longueur maximum31,600 à 31,400 mm

Corps de pompe

Diamètre du côté siège de carter distribution40,625 à 40,586 mm
 Diamètre intérieur.....14,018 à 14,000 mm
 Épaisseur du côté siège de carter distribution19,960 à 19,908 mm

Distance entre

Le siège de pompe et le corps de pompe0,050 à 0,064 mm
 Le trou sur le corps de pompe et l'arbre d'entraînement0,000 à 0,045 mm
 Le trou du rotor intérieur et l'arbre d'entraînement0,016 à 0,052 mm
 Le logement du rotor intérieur et la goupille de commande0,500 mm



273

CLAPET DE DÉCHARGE (FIG. 272)

Ce clapet se situe sur le carter distribution et est composé de

- bouchon «N»
- joint du bouchon «O»
- rondelles de réglage «P»

- ressort «**Q**»
- bille «**R**»

Le clapet est taré pour permettre une pression comprise entre 1,8 et 2 kg/cm². Si la pression est plus élevée, le clapet s'ouvre et ajuste la pression correcte. Si le clapet ne s'ouvre pas à la pression indiquée, retirer quelques rondelles dans la partie creuse du bouchon.

MONTAGE DE LA POMPE DU CONVERTISSEUR OU DU CLAPET SUR LE CARTER DE DISTRIBUTION (FIG. 272)

Lors du montage de la pompe sur le carter distribution :

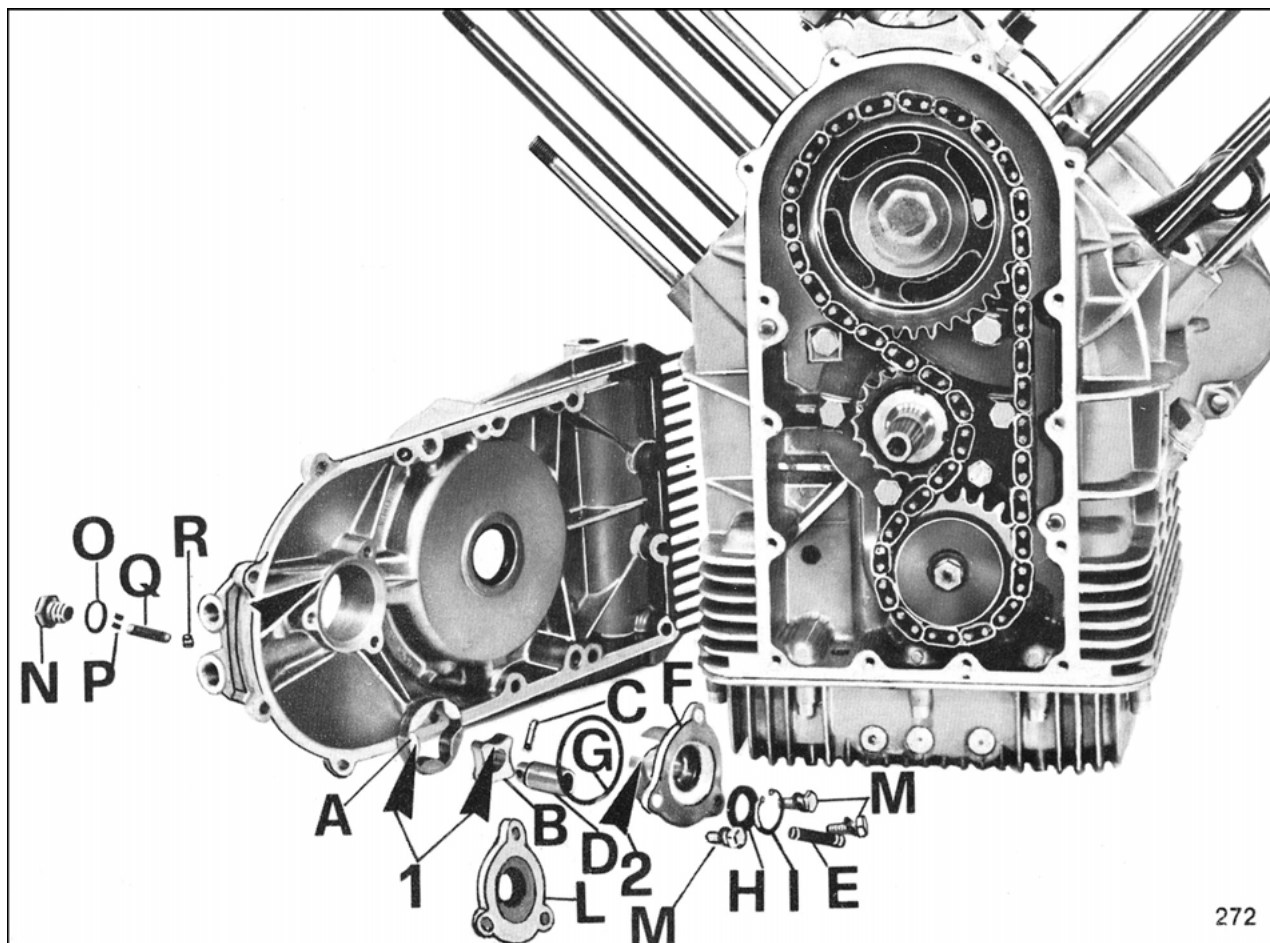
- Vérifier que les deux rotors ont la marque «**1**» dirigée vers le haut et que les orifices de graissage «**2**» sont bien alignés avec les trous du carter.
- Vérifier aussi que la goupille «**C**» sur l'arbre du rotor «**D**» s'adapte bien dans le trou du rotor intérieur «**B**» et que le joint torique «**H**» entre le corps de pompe et le carter «**G**» n'est pas endommagé ainsi que le joint d'étanchéité sur le corps de pompe «**H**»
- Vérifier que le circlips «**I**» pour les machines qui en possèdent, n'est pas endommagé ainsi que la plaquette «**L**», pour les machines qui en possèdent.
- Vérifier sa planéité et son adhésion à la surface intérieure du corps de pompe «**F**».
- Vérifier le bon état des extrémités de l'arbre intermédiaire «**E**».

Après avoir effectué ce montage serrer les vis en croix.

Lors du montage du clapet vérifier le bon état du ressort (un ressort neuf a une longueur à vide de : 38 mm ± 0,35 et, comprimé à 2,5 kg sa longueur est de 19,5 mm.

Vérifier l'état de la bille et du joint en aluminium, puis, remonter le bouchon.

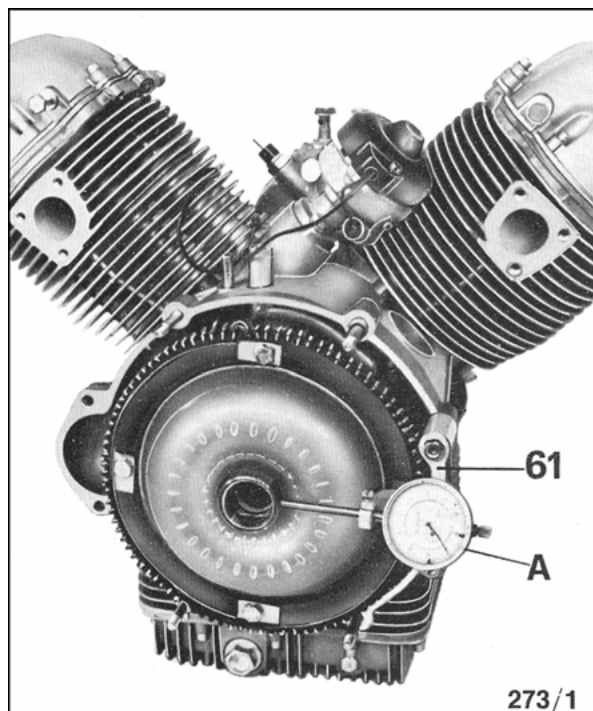
Pour s'assurer que la soupape s'ouvre bien sous une pression de 1,8 à 2 kg/cm², il est nécessaire de monter un manomètre dans l'un des trous du carter pendant que de l'air comprimé sera soufflé par l'autre trou.



MONTAGE DU CONVERTISSEUR ET DE LA COURONNE DE DÉMARREUR SUR LE VOLANT

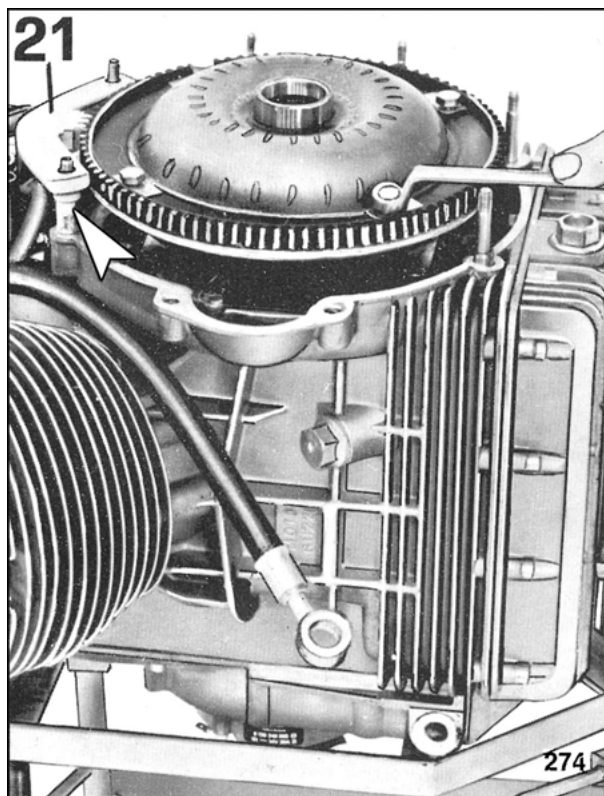
Pour monter le convertisseur et la couronne de démarreur sur le volant moteur, procéder comme suit :

- Monter la couronne en respectant l'alignement avec les trous du volant
- Monter le convertisseur et visser les 4 vis mais ne pas les bloquer
- Sur les goujons du carter, fixer d'abord l'outil de maintien comparateur pour centrage convertisseur n° 18913850 (**61** fig. 273/1) puis fixer le comparateur «A»
- Faire tourner le convertisseur lentement en faisant attention à ce que l'aiguille du comparateur ne bouge pas de plus de 0,05 à 0,06 mm
- Si le déplacement de l'aiguille est plus grand, retirer le convertisseur et le tourner d'un ou deux trous, afin que le déplacement soit dans les limites prescrites
- À ce moment, retirer le comparateur et l'outil de maintien



- Monter l'outil N° 1291 1801 (**21** fig. 274) sur les goujons après avoir mis les 2 entretoises sous cet outil pour aligner les boulons avec les dents de la couronne
- Serrer les vis en croix puis rabattre les freins des vis et retirer l'outil avec les manchonnages.

Si le bloc moteur-convertisseur n'est pas monté immédiatement sur le bloc boîte-embayage il est recommandé de mettre un bouchon approprié sur le trou d'introduction d'huile du convertisseur pour éviter que des corps étrangers soient introduits dans le circuit d'huile.



EMBRAYAGE - BOÎTE**EMBRAYAGE**

Multidisque à sec commandé par levier à droite du guidon.

TRANSMISSION PRIMAIRE

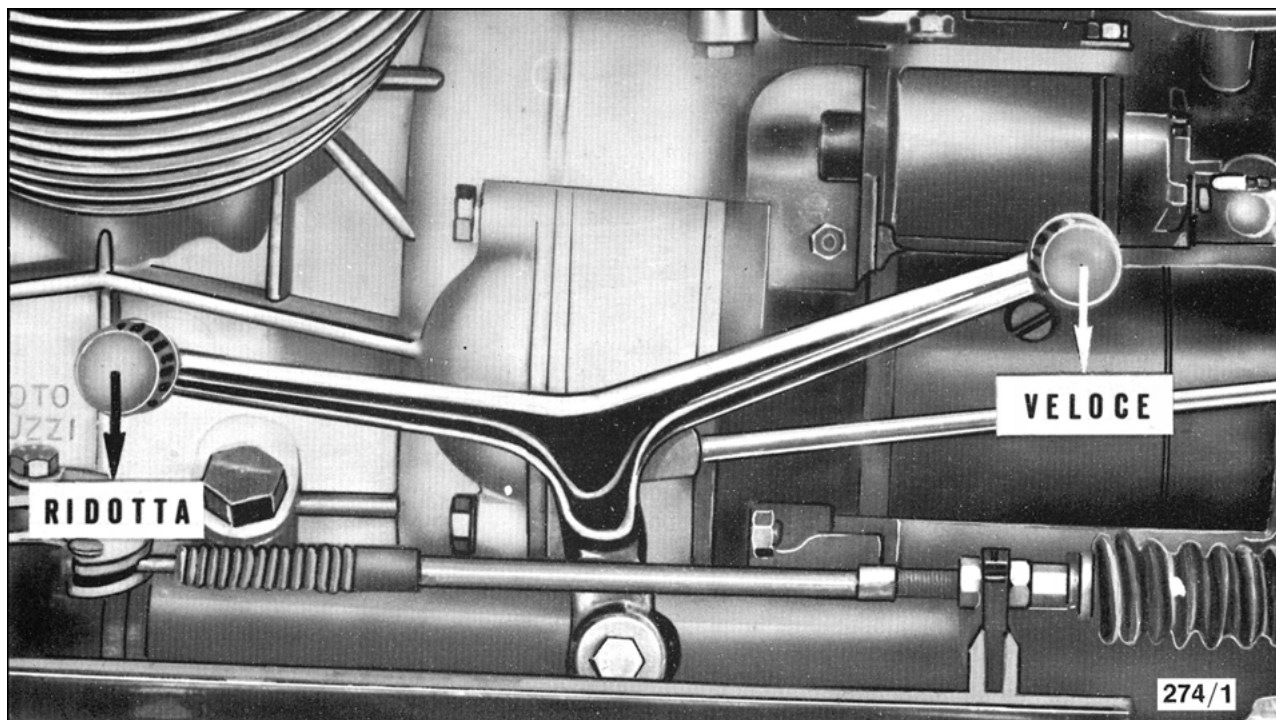
Rapport..... 1 : 1,57 (Z = 19/22)

Boîte à deux rapports, commandés par pédale sur le côté gauche du véhicule (Fig. 274/1).

RAPPORTS DE BOÎTE

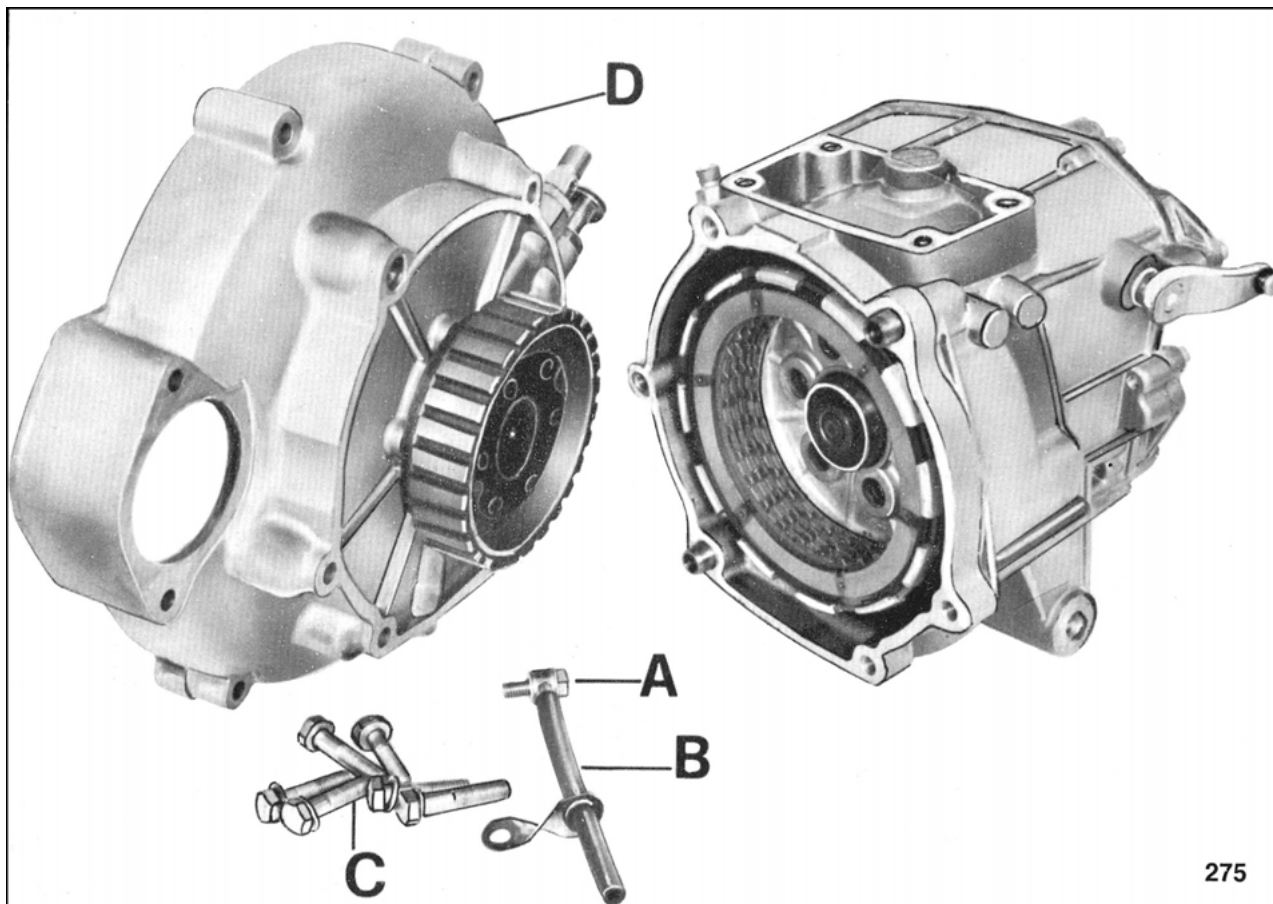
1^{re} (branche avant vers le bas).....(Z = 18/24) = 1 : 1,33

2^e (branche arrière vers le bas).....(Z = 22/22) = 1 : 1



DÉMONTAGE DU CARTER CONVERTISSEUR DE LA BOÎTE (FIG. 275)

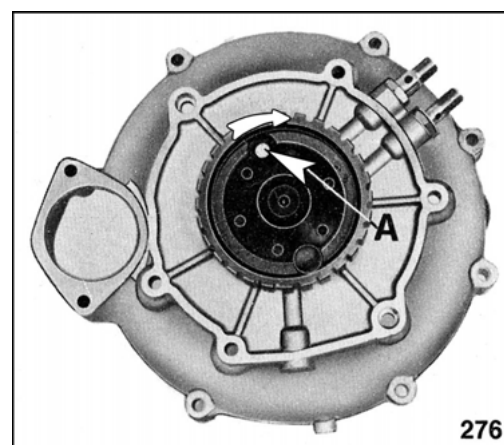
- Défaire la vis «A» maintenant le tuyau «B» sur la partie inférieure du carter convertisseur
- Défaire les vis fixant le carter à la boîte «C»
- Déposer le carter convertisseur avec le moyeu d'embrayage «D» de la boîte «E».



275

DÉMONTAGE DU MOYEU D'EMBAYAGES DU CARTER CONVERTISSEUR (FIG. 276 ET 277)

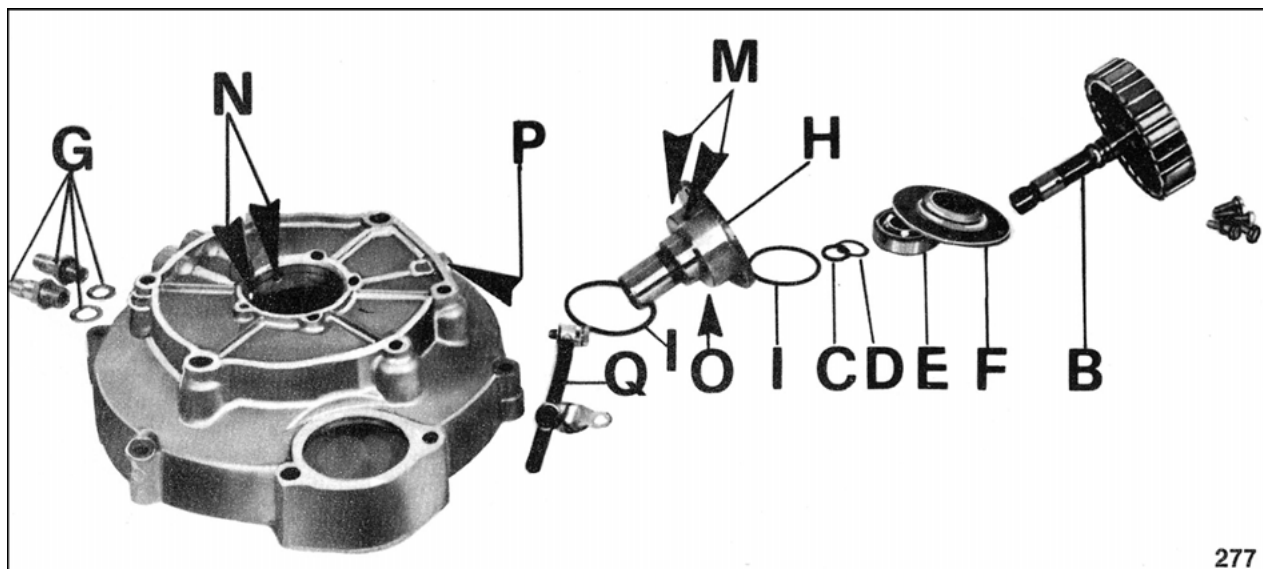
- Pour déposer le moyeu d'embrayage défaire les vis de fixation à travers le trou «A» du moyeu (Fig. 276).
- Déposer alors du carter «A» le moyeu «B» et de ce moyeu le joint torique «C», le clips «D», le roulement «E» et le flasque «F».
- Déposer du carter «A», les colonnettes «G» et le corps du moyeu «H». De ce corps déposer les joints toriques «I» et «L» (Fig. 274).



276

CONTRÔLE DES DIFFÉRENTS COMPOSANTS (FIG. 277)

- Contrôler que l'alésage du carter «A» où vient se monter la pièce «H» ne soit ni rayé, ni endommagé
- Contrôler que la partie en contact avec le carter «A» de la pièce «H» ne soit ni rayée, ni endommagée
- Vérifier que les joints toriques «I», «L» et «C» ne sont pas endommagés ou écrasés
- Contrôler que les dentsures du moyeu d'embrayage «B» ne sont pas endommagées



277

DONNÉES DE CONTRÔLE POUR LES ÉLÉMENTS DU CONVERTISSEUR (FIG. 303)

Diamètre de l'alésage du carter de convertisseur où se place la pièce «H» 60,000 à 60,030 mm

MOYEU «H»

Diamètre extérieur du moyeu 59,971 à 59,990 mm

Diamètre du moyeu portant à l'intérieur du convertisseur 27,679 à 27,700 mm

Diamètre où se place la bague 22,000 à 22,021 mm

BAGUE POUR L'ARBRE «H»

Diamètre extérieur 21,942 à 21,972 mm

Diamètre intérieur 18,000 à 18,018 mm

ARBRE AVEC MOYEU D'EMBRAYAGE

Diamètre de la partie portant sur la bague du moyeu «H» 17,983 à 17,994 mm

VILEBREQUIN

Diamètre du trou en bout de vilebrequin où s'adapte l'axe du convertisseur 13,000 à 13,027 mm

CONVERTISSEUR

Diamètre du siège de l'arbre «H» 27,770 à 27,783 mm

Diamètre de l'axe du convertisseur qui vient s'emmancher dans le vilebrequin 12,957 à 12,985 mm

JEUX DE MONTAGE

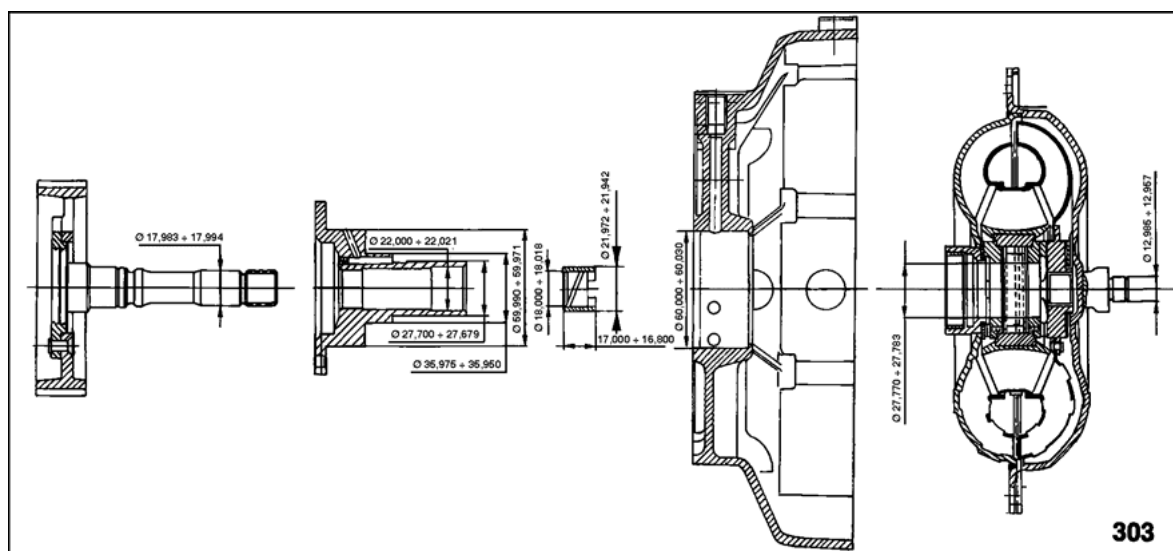
Entre l'alésage du carter convertisseur et le moyeu «H» 0,010 à 0,059 mm

Entre le convertisseur et le moyeu «H» 0,070 à 0,104 mm

Entre l'alésage pour la bague et le diamètre externe de la bague 0,058 à 0,149 mm

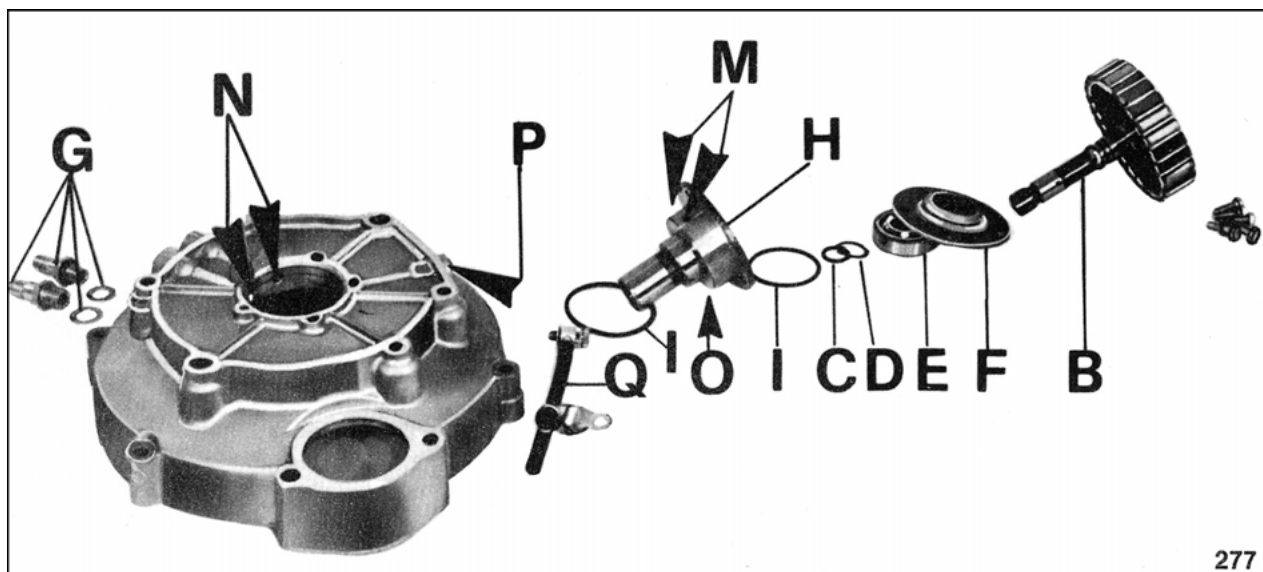
Entre le Ø intérieur de la bague et le Ø extérieur de l'arbre avec le moyeu d'embrayage 0,006 à 0,035 mm

Entre l'axe du convertisseur et le trou sur le vilebrequin 0,015 à 0,043 mm



MONTAGE DU MOYEU «H» ET DE L'ARBRE AVEC LE MOYEU D'EMBRAYAGE SUR LE CARTER CONVERTISSEUR (FIG. 277)

- Lors du montage du moyeu «H» sur le carter «A» faire bien attention que les trous «M» sur le moyeu «H» soient en ligne avec les trous «N» sur le carter «A» ainsi que le trou «O» sur le moyeu «H» avec le trou «P» sur le carter «A».
- Monter entre le carter et le moyeu «H» le joint torique «L»
- Monter ensuite le joint torique «I»
- Puis l'arbre «B» sur lequel on aura préalablement monté le flasque «F», le roulement «E», le circlips «D» et le joint torique «C»
- Tourner cet arbre jusqu'à ce que les trous du flasque du carter et du moyeu «B» soient alignés
- Visser alors les vis de fixation du moyeu
- Remonter les colonnettes «G» et le tuyau «Q» avec la vis percée.

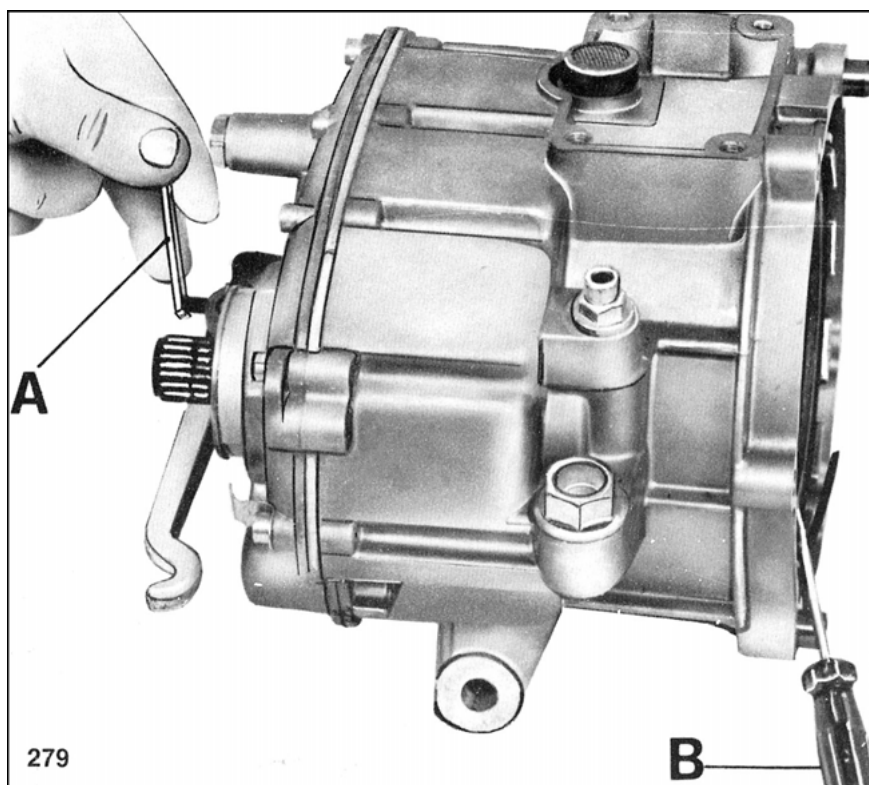


DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

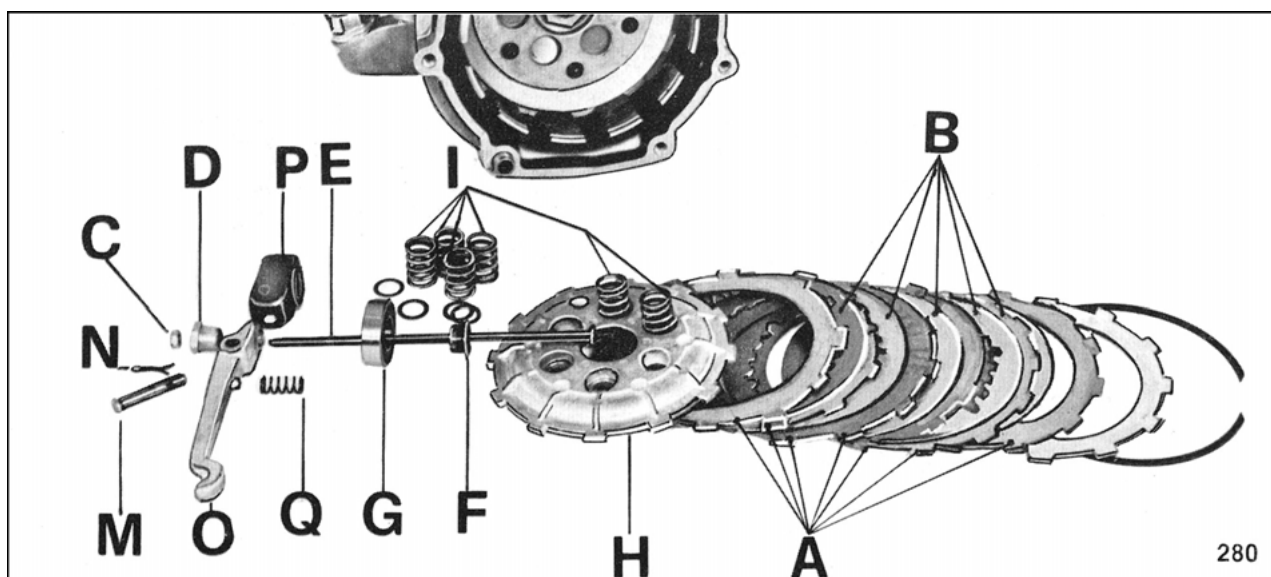
Pour démonter le jonc maintenant l'embrayage sur la cloche, utiliser la clé («A» Fig. 279) N° 55900400 et visser à fond la tige d'embrayage de façon à comprimer les ressorts

À ce moment là :

- Déposer le jonc à l'aide d'un tournevis («B» Fig. 279)



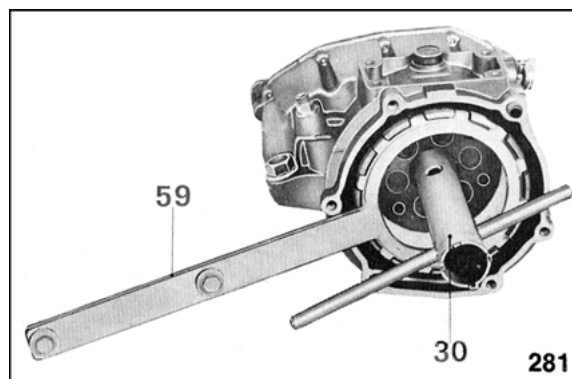
- Déposer (Fig. 280) les disques récepteurs «A» et les disques métalliques «B»
- Dévisser alors le contre écrou «C», l'écrou de réglage «D» et déposer :
- la tige «E»
- la butée «F»
- le roulement «G»
- le plateau de poussée «H»
- les ressorts «I»
- les rondelles de réglage «L»
- Déposer alors l'axe «M» après avoir défait la goupille «N», le levier «O» avec le caoutchouc de protection «P» et le ressort de rappel «U».



DÉMONTAGE DE LA CLOCHE D'EMBRAYAGE

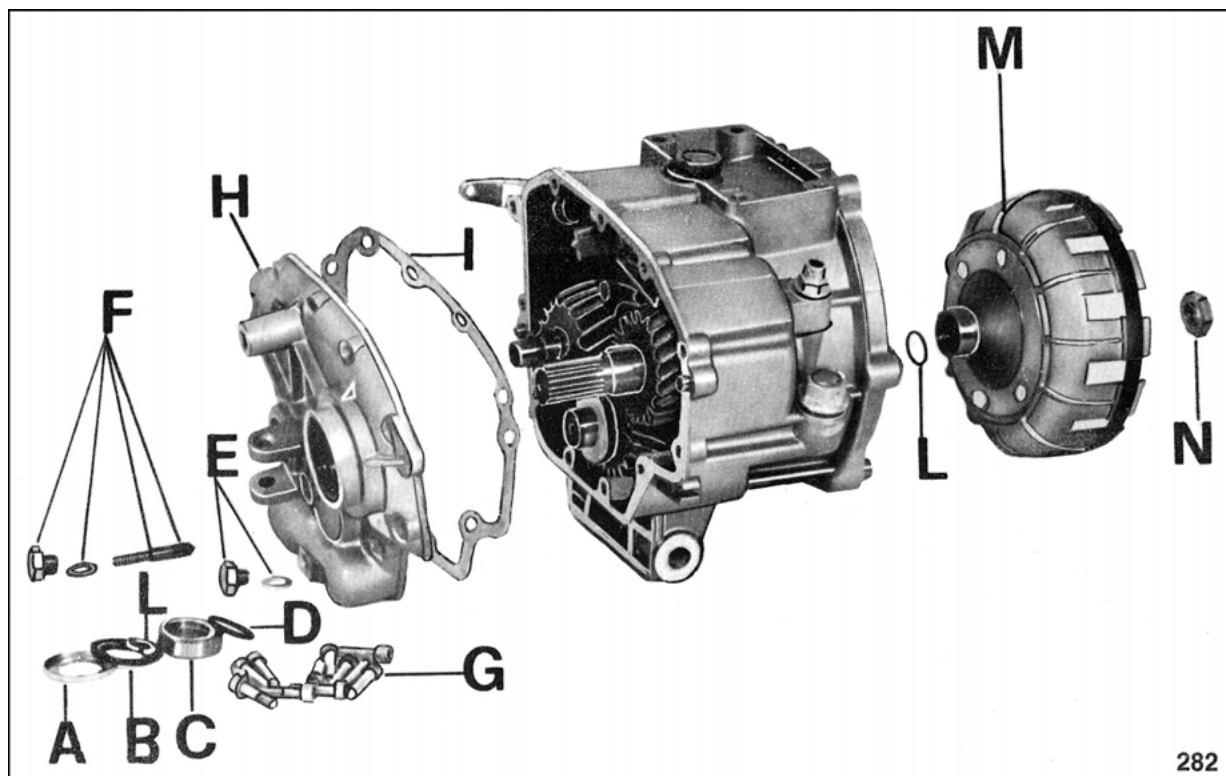
Pour démonter la cloche d'embrayage de l'arbre, opérer de la façon suivante :

- Monter sur la cloche l'outil de maintien N° 18911850 (**59** Fig. 281) et à l'aide de la clé spéciale N° 14927600 (**30** Fig. 281) dévisser l'écrou de maintien de la cloche sur l'arbre et déposer la cloche avec le joint torique.

**DÉMONTAGE DU COUVERCLE DE BOÎTE (FIG. 282)**

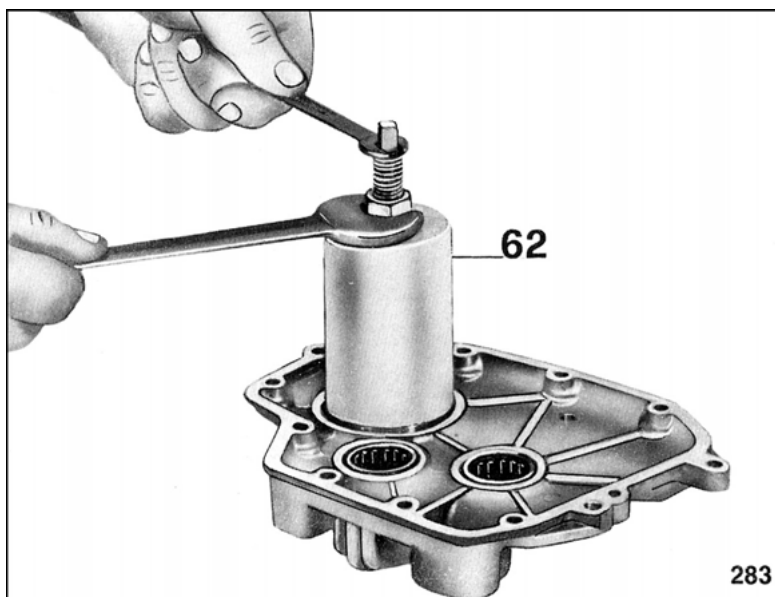
Après avoir vidangé, déposer :

- Du couvercle de boîte, la rondelle «A»
- Le caoutchouc «B»
- L'entretoise «C»
- Le joint torique «D»
- Le bouchon de vidange et sa rondelle en aluminium «E»
- Le bouchon du bonhomme de verrouillage et le bonhomme de verrouillage «F»
- Ensuite dévisser les vis «G» et déposer le couvercle «H» et le joint «I».

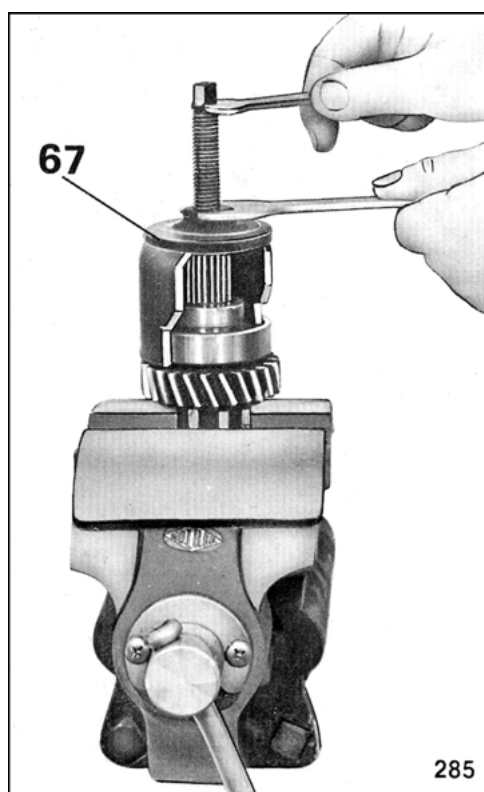


DÉPOSE DES ROULEMENTS DU COUVERCLE DE BOÎTE

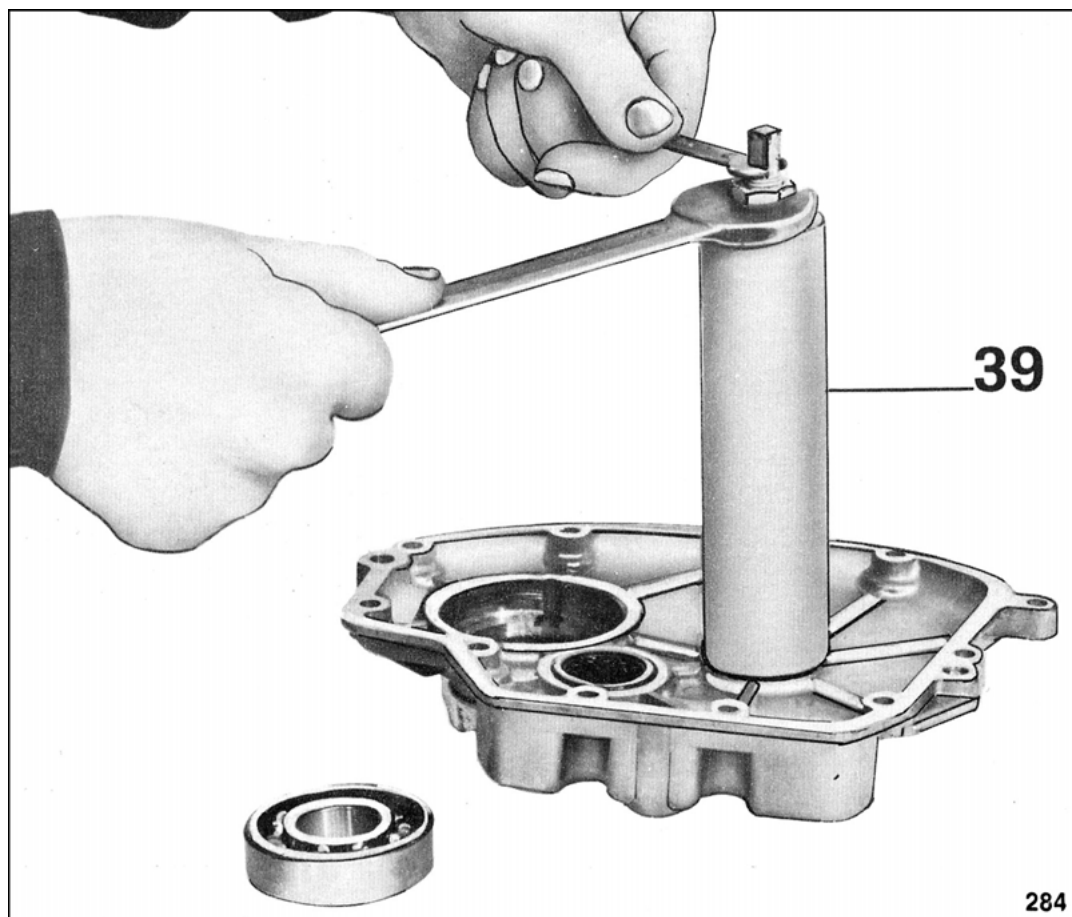
Déposer le roulement à billes à l'aide de l'extracteur N° 18906950 (**62** Fig. 283).



Au cas où le roulement à billes gripperait sur l'arbre (blocage de l'entretoise), pour déposer le roulement et l'entretoise de l'arbre secondaire, utiliser l'extracteur N° 18927350 (**67** Fig. 285).



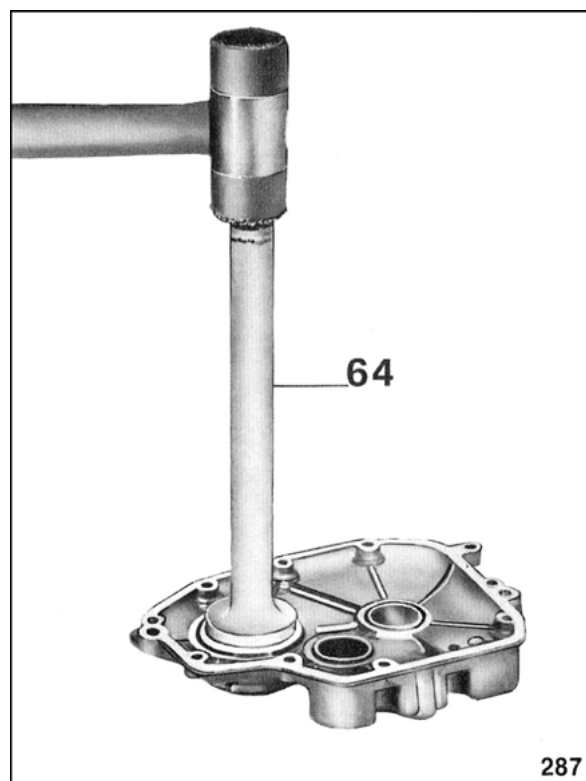
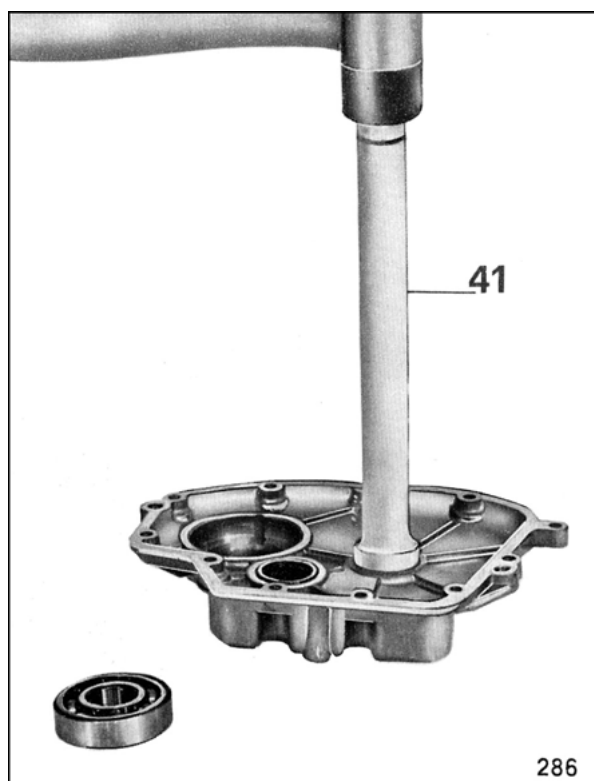
Déposer le roulement à rouleaux avec l'extracteur N° 14 91 31 00 (39 Fig. 284).



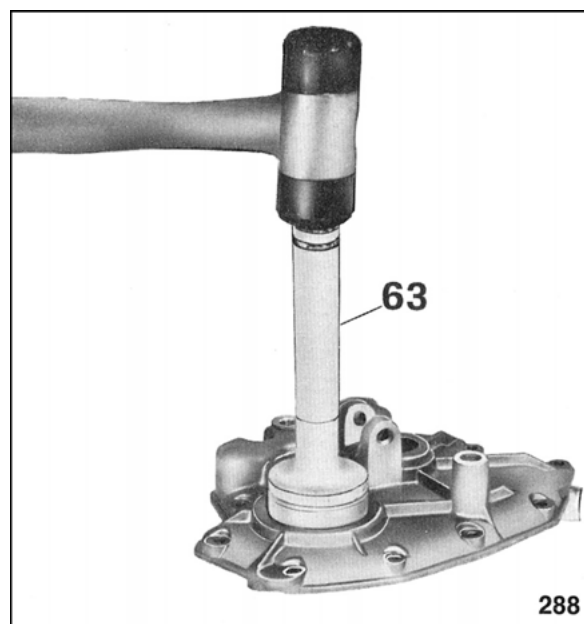
MONTAGE DES ROULEMENTS SUR LE COUVERCLE DE BOÎTE

À l'aide du pose-roulement N° 14929200 (41 Fig. 286) emmancher le roulement à rouleaux

À l'aide du pose-roulement N° 18928950 (64 Fig. 287) emmancher le roulement à billes



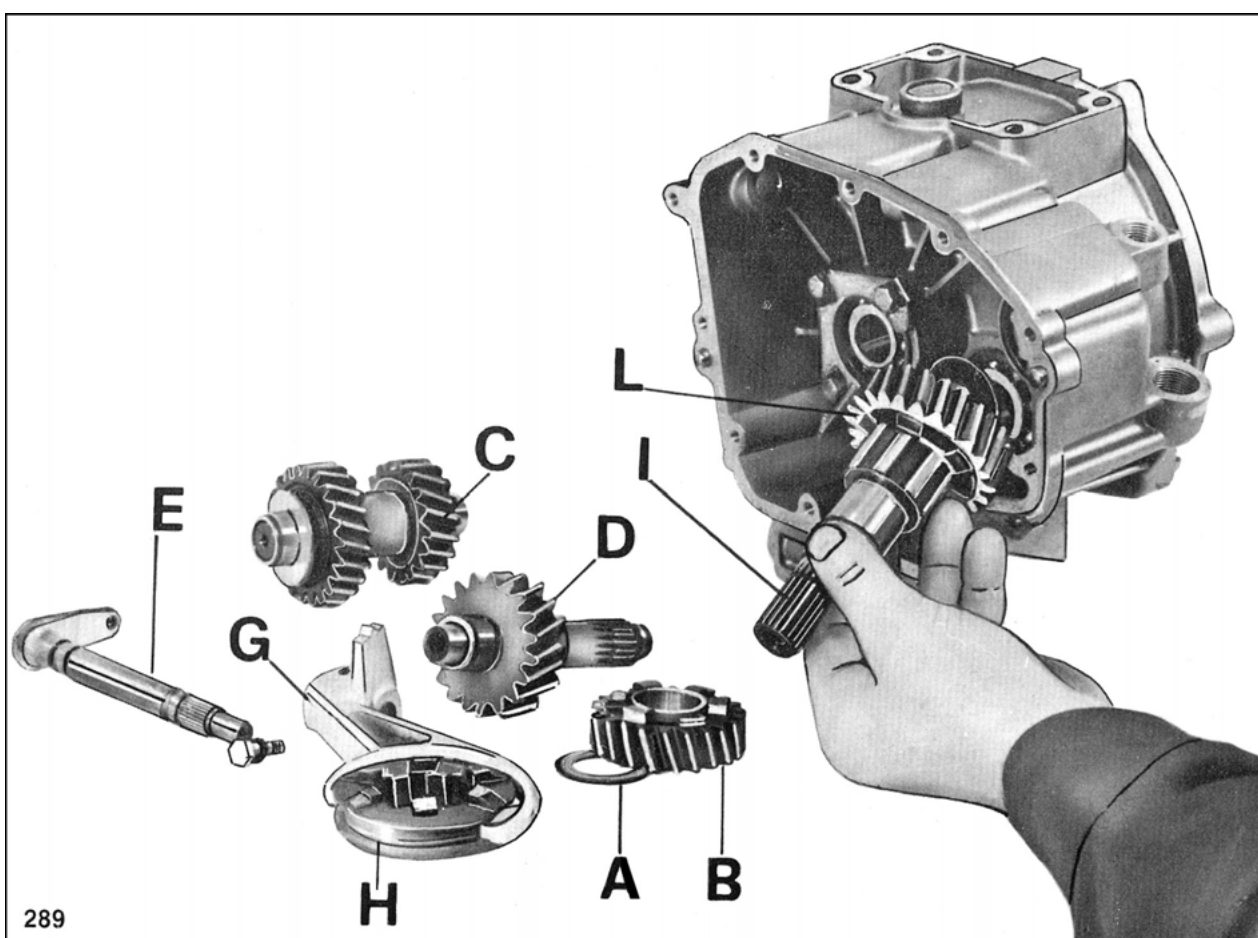
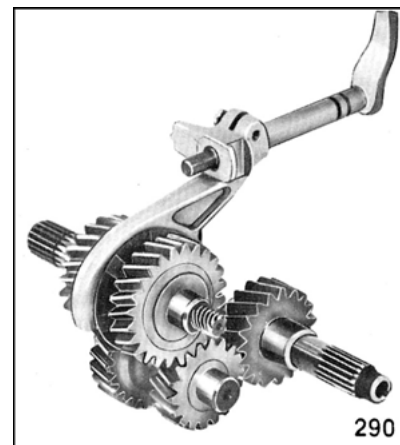
À l'aide du pose-joint N° 18929150 (**63** Fig. 288)
emmancher le joint d'étanchéité.



DÉMONTAGE DES ARBRES, PIGNONS, BALADEURS, FOURCHETTE ET ARBRE DE COMMANDE DE FOURCHETTE SUR LA BOÎTE DE VITESSES (FIG. 289-290)

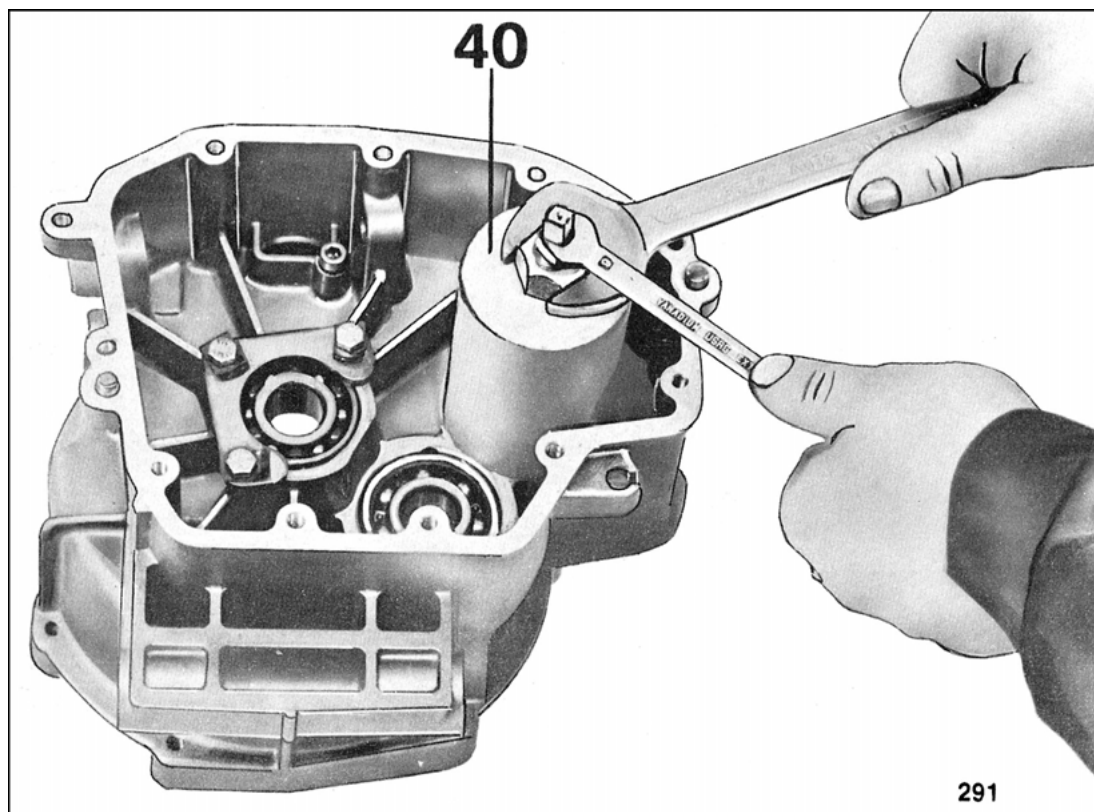
Déposer :

- La rondelle de calage «A»
- L'engrenage sur l'arbre secondaire «B»
- L'arbre primaire «C»
- L'arbre d'embrayage «D» (si l'on rencontre une résistance, taper de l'extérieur vers l'intérieur à l'aide d'une massette plastique)
- L'arbre de commande de fourchette «E» après avoir défilé la vis «F» de fixation sur la fourchette «G»
- La fourchette «G»
- Le baladeur «H» de l'arbre secondaire
- L'arbre secondaire «I» duquel vous pourrez ensuite déposer le pignon «L».



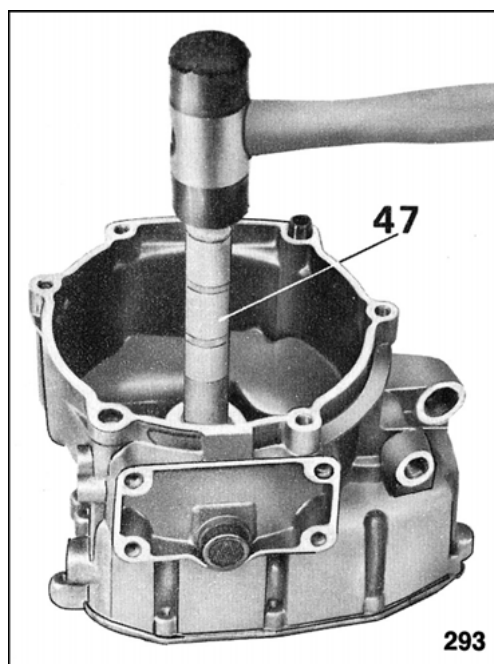
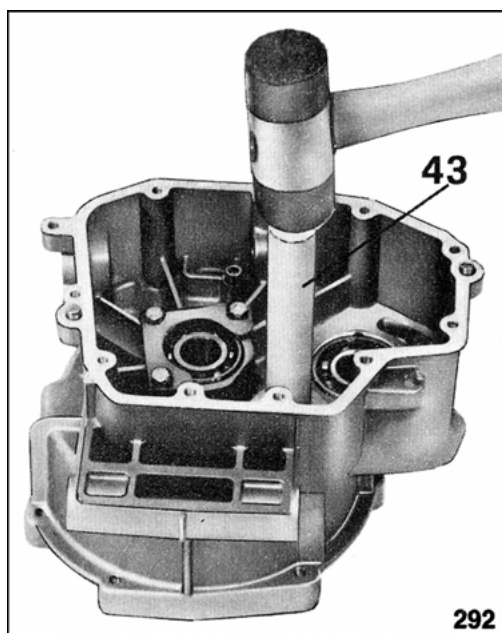
DÉPOSE DES ROULEMENTS DU CARTER DE BOÎTE

A l'aide de l'extracteur N° 1291 3700 (**40** Fig. 291) déposer le roulement d'arbre secondaire, le roulement d'arbre primaire et le roulement d'arbre d'embrayage; après avoir rabattu les freins des boulons maintenant la plaquette de sécurité, défaire les vis et déposer la plaquette.



MONTAGE DES ROULEMENTS ET DU JOINT SUR LA BOÎTE

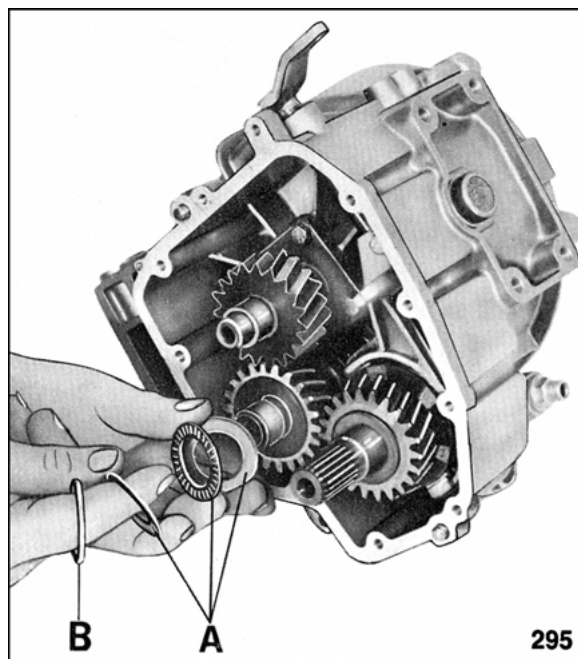
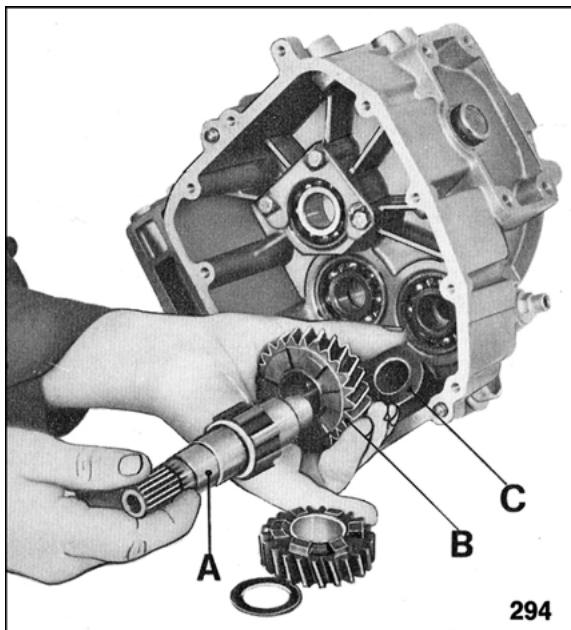
- Pour monter les roulements sur le carter de boîte, utiliser le pose-roulement N° 14928900 (**43** Fig. 292).
- Mettre sur le roulement d'arbre d'embrayage, la plaquette de sécurité, les trois freins, les trois vis que vous bloquez, puis vous rabattez les freins.
- Poser ensuite le joint d'étanchéité pour l'arbre d'embrayage à l'aide du pose-joint N° 149294 00 (**47** Fig. 293).



MONTAGE DES ARBRES, DES BALADEURS, DES FOURCHETTES, DE L'ARBRE DE COMMANDE ET DES PIGNONS DANS LA BOÎTE DE VITESSE

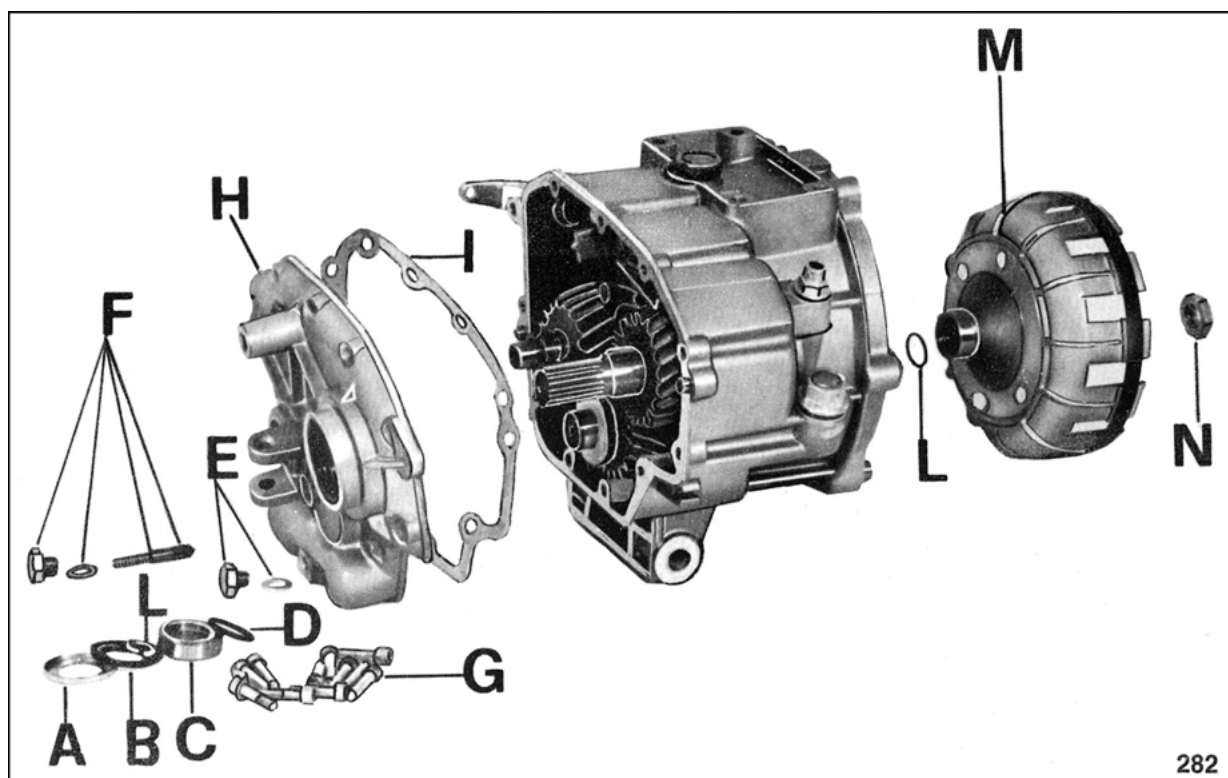
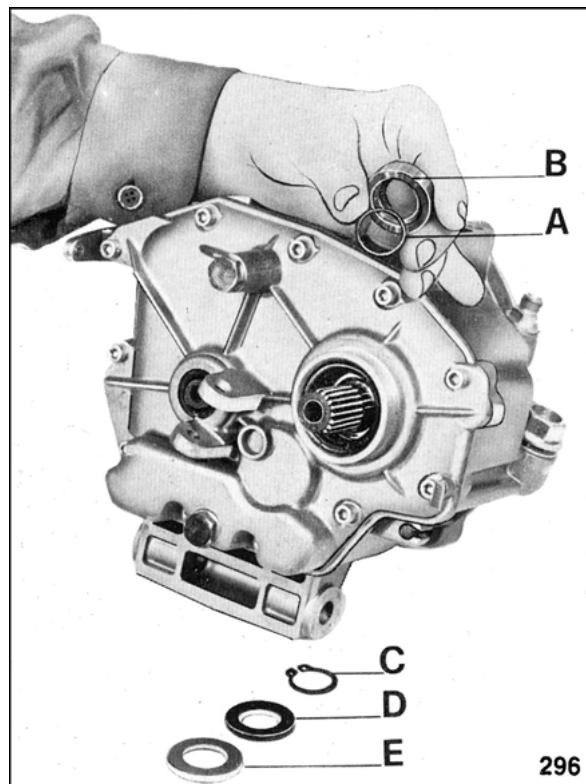
- Avant de monter l'arbre secondaire «A» sur la boîte, enfile sur celui-ci l'engrenage de vitesse lente (1^{re}) «B» et la rondelle d'épaisseur «C» (chanfrein vers l'engrenage) voir Fig. 294.
- Enfiler :
 - l'arbre d'embrayage «D» Fig. 289, l'arbre primaire «C» Fig. 289, le baladeur «H» Fig. 289, sur l'arbre secondaire
 - la fourchette «G» Fig. 289 sur le baladeur «H»
 - l'arbre de commande «E» (position du levier horizontale) sur la fourchette et bloquer l'arbre à l'aide de la vis «F» Fig. 289
 - l'engrenage de vitesse rapide «B» et la rondelle d'épaisseur «A».
- Enfiler alors sur l'arbre primaire la butée à billes «A» Fig. 295 et une ou plusieurs rondelles de calage «B» Fig. 295.

Jeu entre les rondelles d'épaisseur et la butée à aiguille0,15 à 0,20 mm



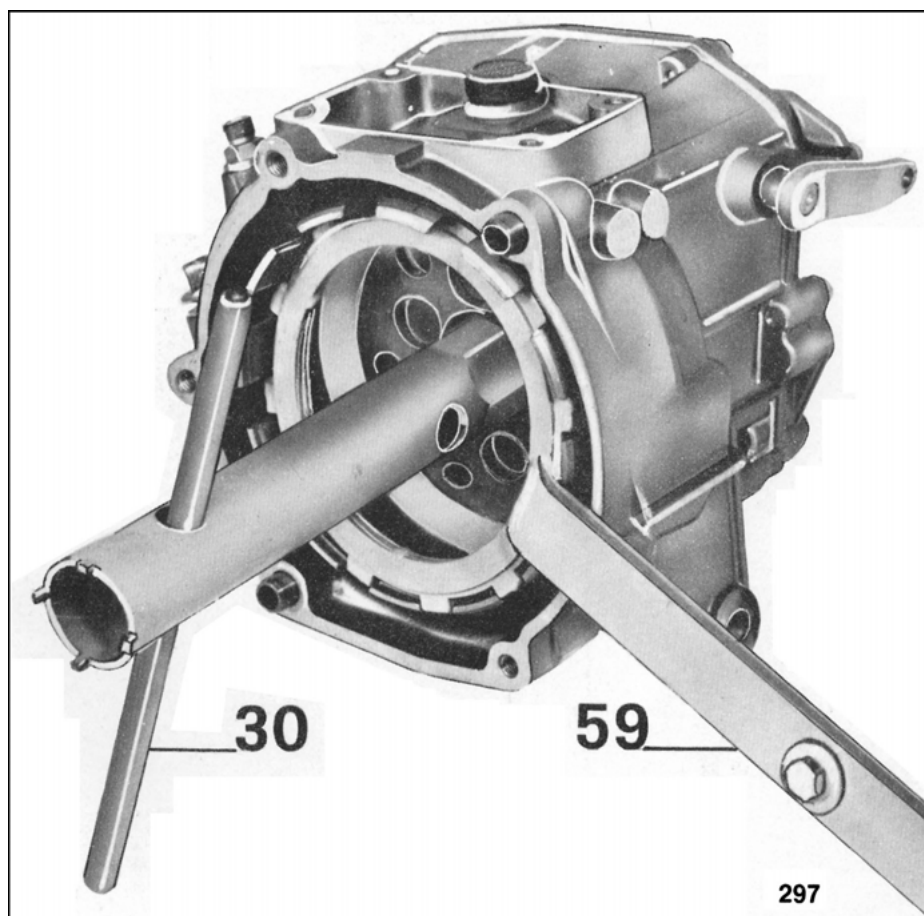
MONTAGE DU COUVERCLE SUR LA BOÎTE (FIG. 282)

- Monter entre le carter et le couvercle un joint neuf «I» puis le couvercle «H» et bloquer les vis «G» en observant un ordre de serrage en croix
- Monter le bonhomme de verrouillage ainsi que son ressort et le bouchon «F» muni de sa rondelle
- Enfin enfiler sur l'arbre secondaire le joint torique «A» Fig. 296, l'entretoise «B» Fig. 296 (elle ne doit pas tourner librement sur l'arbre), le clips «C» Fig. 296, en faisant attention qu'il soit bien dans son logement, le caoutchouc «D» et la rondelle «E» Fig. 296.

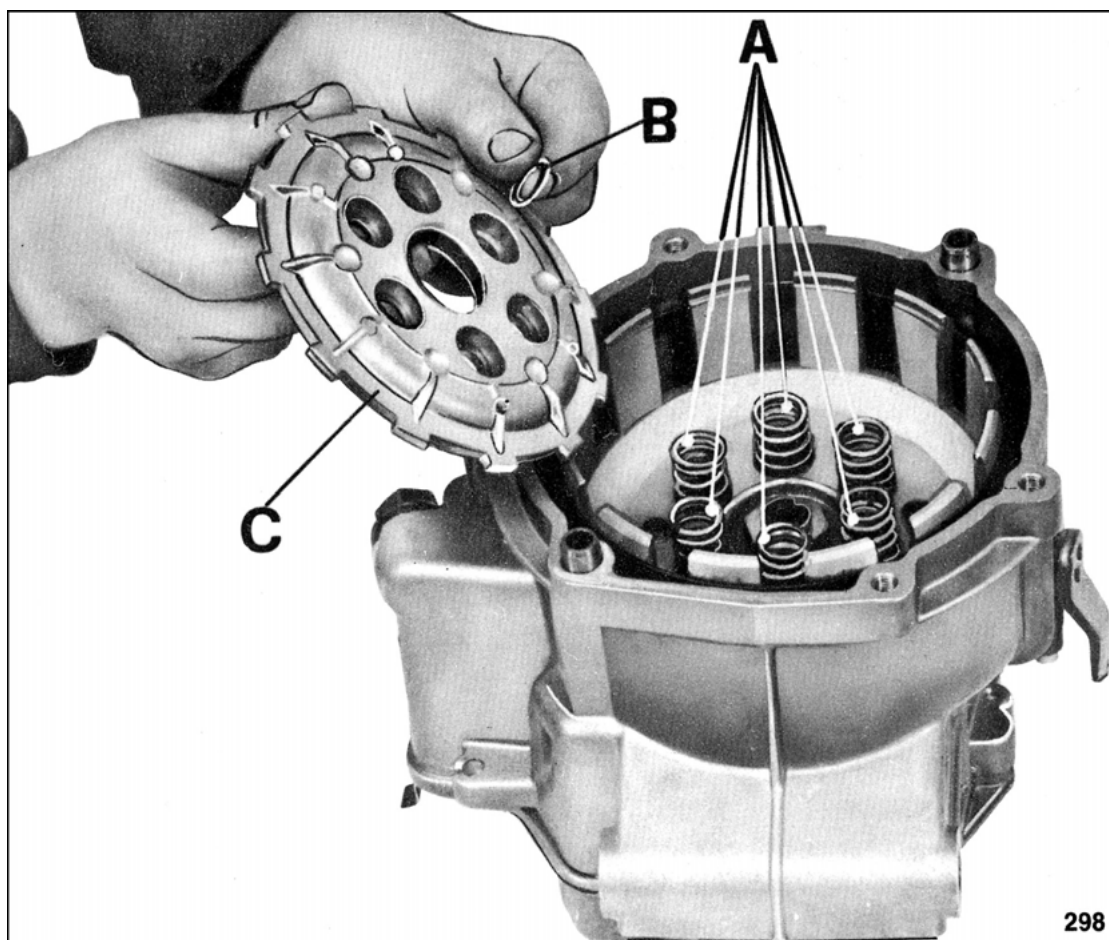


MONTAGE DE LA CLOCHE D'EMBRAYAGE

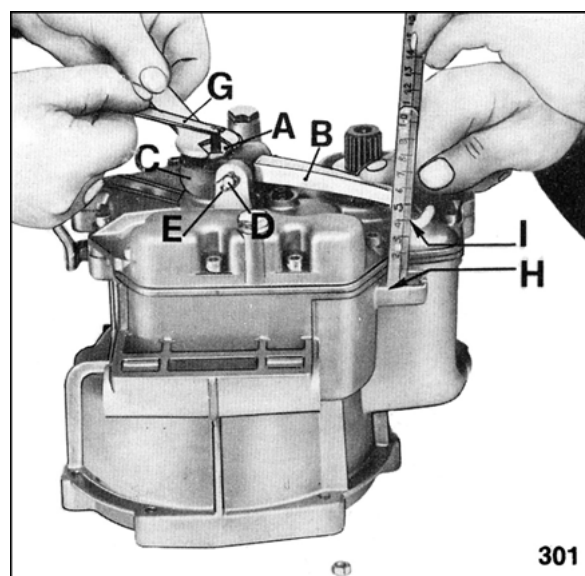
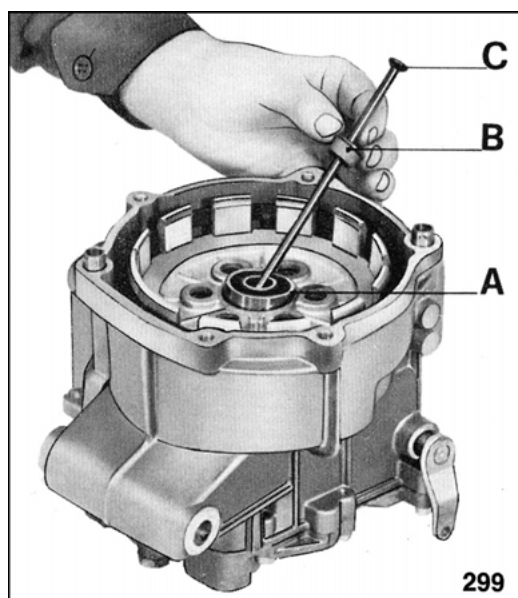
- Avant de monter la cloche «M» Fig. 282, ne pas oublier de mettre le joint torique «L» Fig. 282 puis visser l'écrou «M» Fig. 282. Pour bloquer cet écrou, mettre l'outil N° 189118 50 (**59** Fig. 297) et utiliser la clé N° 14927600 (**30** Fig. 297).



- Mettre les ressorts «A» dans leur logement sur la cloche d'embrayage Fig. 298
- Coller sur le plateau récepteur «C» les rondelles «B» de calage à l'aide de graisse
- Puis mettre le plateau sur la cloche

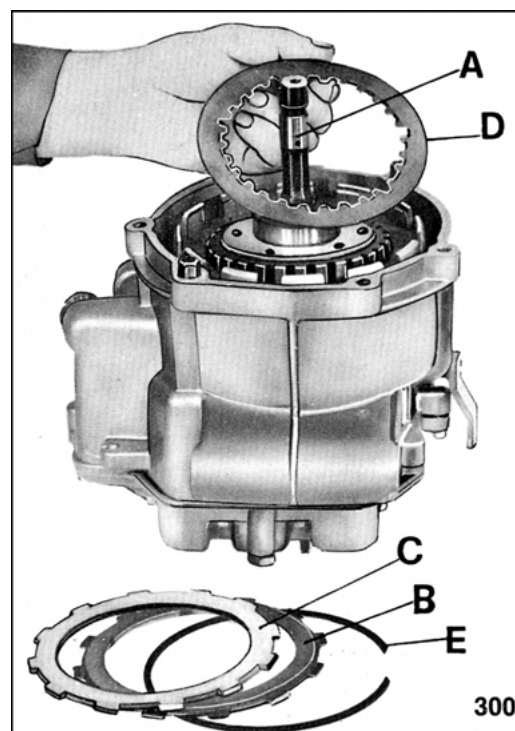


- Ensuite mettre le roulement «A» Fig. 299
- Puis la butée «B» et la tige d'embrayage «C».
- Visser à fond l'écrou «A» Fig. 301 sur la tige d'embrayage de façon à comprimer les disques.
- Mettre sur le plateau de poussée le moyeu d'embrayage de façon à centrer correctement les disque métalliques.



L'embrayage est composé de :

- 6 disques récepteurs Ferodo «B» Fig. 300
- 5 disques métalliques «C» Fig. 300
- 1 disque métallique pour l'appui du jonc «D» Fig. 300
- 1 jonc élastique pour maintenir l'embrayage «E» Fig. 300.



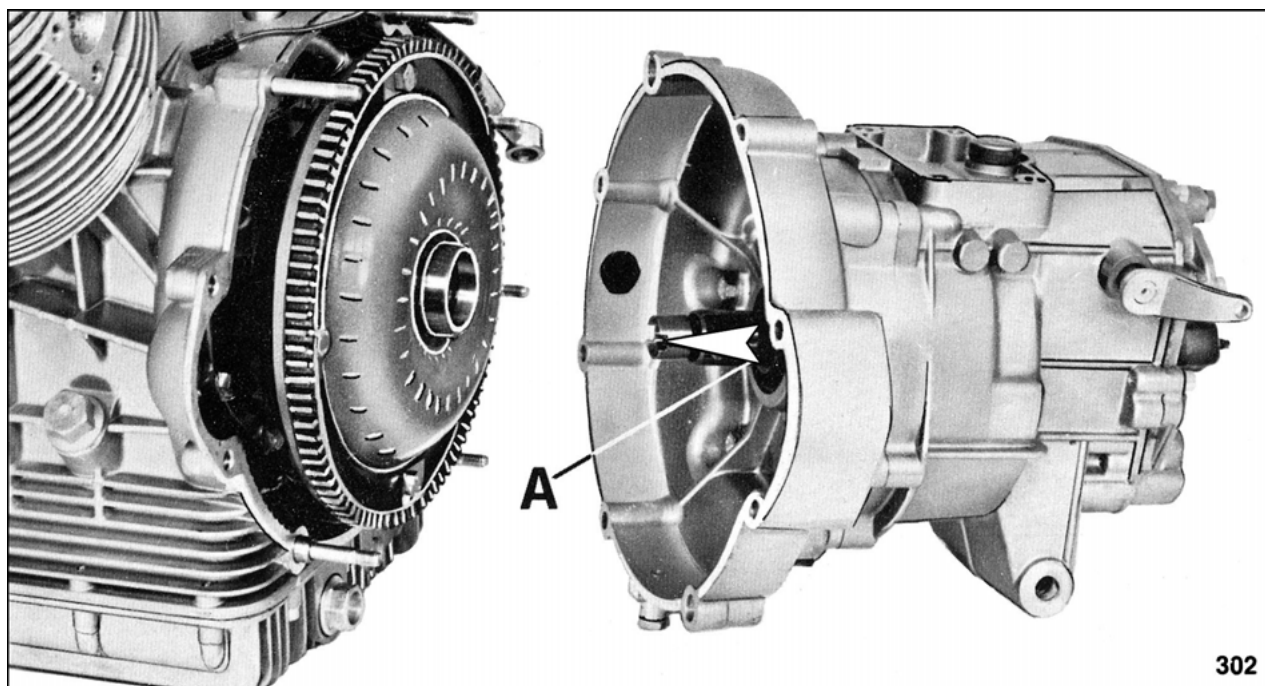
RÉGLAGE DU LEVIER D'EMBRAYAGE (FIG. 301)

Visser l'écrou à colonnette «A» sur la tige d'embrayage en maintenant la tige à l'aide de la clé «G» N° 55900400

La distance entre le bossage «H» de butée de gaine et le levier «I» doit être, moteur neuf, de 33 mm, est sur moteur ayant fonctionné, de 30 mm.

MONTAGE DE LA BOÎTE SUR LE GROUPE MOTEUR-CONVERTISSEUR (FIG. 302)

- Au montage de la boîte complète sur le moteur, faire attention que la bague «A» ait sa partie fendue côté moteur
- Enfiler la boîte sur les goujons
- Mettre les vis et les bloquer
- Enfin, monter le démarreur.



VÉRIFICATION ET CONTRÔLE DES DISQUES D'EMBRAYAGE

Le disque Ferodo doit avoir une épaisseur comprise entre 3,15 et 3,35 mm. Après une usure de 0,5 mm changer le disque. Les disques métalliques doivent être blancs, sans rayure ou sans détérioration profonde, sinon les changer.

RESSORT D'EMBRAYAGE (FIG. 79)

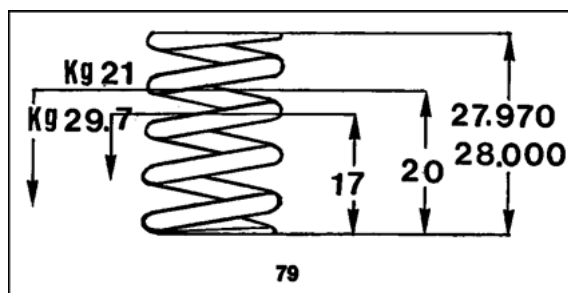
Contrôler l'état des ressorts

Longueur libre27,970 à 28,000 mm

Longueur sous charge de 21 kg à 21,5 kg20 mm

Longueur sous charge de 28,7 kg à 29,7 kg17 mm

S'ils ne correspondent pas à ces caractéristiques, changer les ressorts.

**TIGE D'EMBRAYAGE**

Vérifier que la tige est parfaitement droite et que le filetage n'est pas endommagé.

ARBRE PRIMAIRE

Vérifier l'état de la denture.

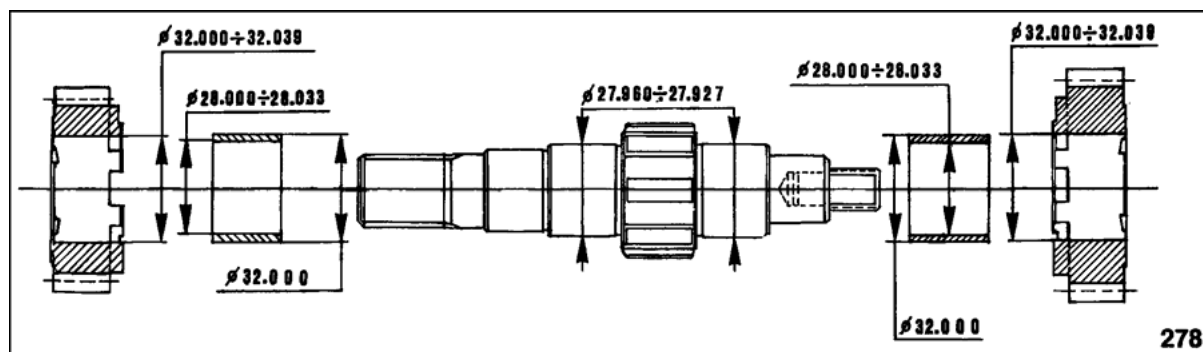
ARBRE D'EMBRAYAGE

Vérifier l'état de la denture.

ARBRE SECONDAIRE (FIG. 278)

Vérifier l'état de la denture.

Ø de l'arbre au niveau des cages à aiguilles27,960 à 27,927 mm

**ENGRENAGE DE MARCHE LENTE OU MARCHE RAPIDE (FIG. 278)**

Vérifier l'état de la denture. Vérifier leur diamètre interne qui doit être compris entre 32,000 et 32,039 mm.

BAGUE DES PIGNONS DE VITESSE LENTE ET VITESSE RAPIDE (FIG. 278)

Contrôler l'état de la bague.

Contrôler les diamètres :

diamètre externe32,000 mm

diamètre interne28,000 à 28,033 mm

BUTÉE À AIGUILLE

Vérifier que la butée n'est ni usée, ni déformée.

JEU DE MONTAGE ENTRE L'ARBRE ET LES BAGUES ET ENTRE L'ENGRENAGE ET LES BAGUES

Entre l'arbre secondaire et les bagues0,040 à 0,106 mm

Entre l'engrenage et la bague0 à 0,39 mm

BALADEUR

Vérifier l'état de la denture sur les crabots du baladeur.

Dans le cas d'un baladeur ancien modèle qui présenterait quelques signes d'usure, ne pas hésiter à le changer contre un nouveau modèle.

La modification est entrée en série à partir du carter de boîte N° G 01001.

FOURCHETTE DE COMMANDE DU BALADEUR

Le type avant modification est d'un seul morceau; les nouvelles ont deux doigts mobiles pour commander le baladeur. La modification est appliquée à partir du N° G 01001.

ARBRE DE COMMANDE DES FOURCHETTES

L'arbre de commande nouveau modèle est monté à partir du N°. de carter de boîte G 01001.

CLOCHE D'EMBRAYAGE

Si l'embrayage patine la cause peut être une fuite d'huile au niveau du joint SPI de la cloche d'embrayage. Il y a lieu alors de vérifier l'état du joint et l'état de surface de la cloche.

En cas d'état de surface douteux, changer la cloche et le joint.

Dans ce cas le niveau d'huile de boîte diminue.

JOINT CAOUTCHOUC

Vérifier que chaque joint garde bien son élasticité et ne soit pas cassé ou usé trop fortement.

PONT ARRIÈRE

RAPPORT

Rapport de couple conique.....Z = (9/34) 1 : 3,788

RAPPORT FINAL DE TRANSMISSION

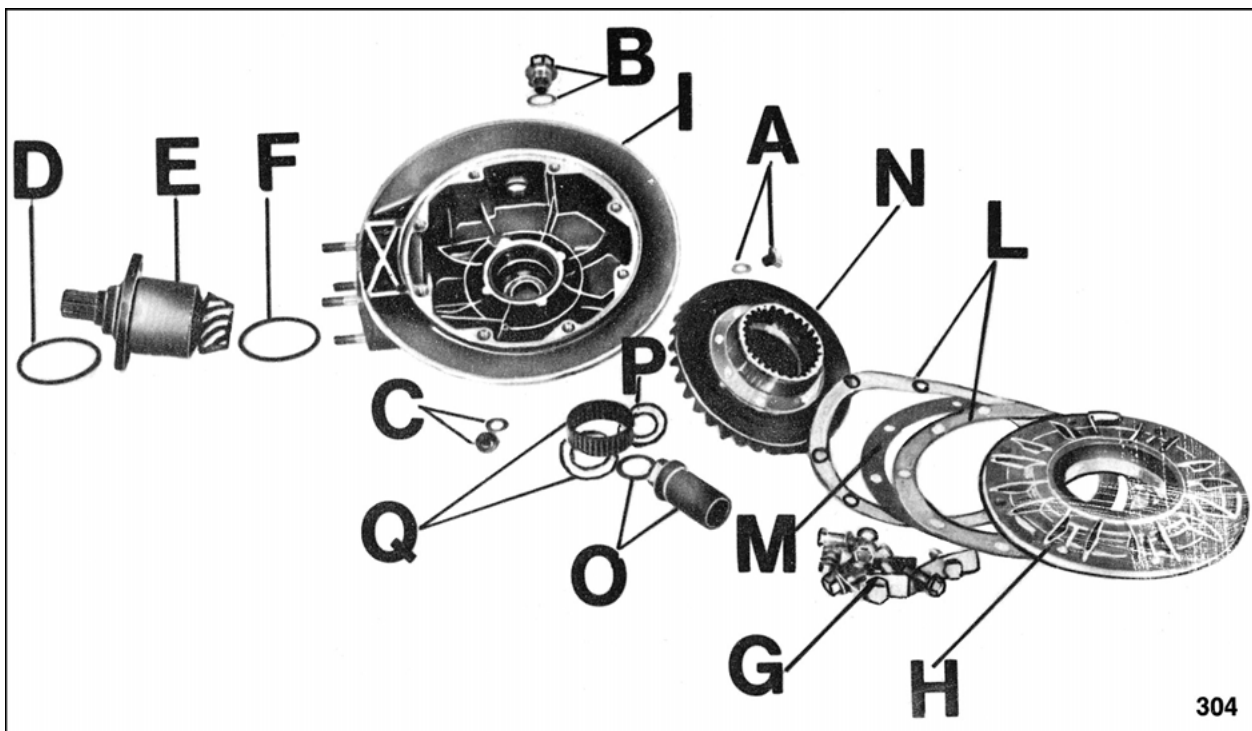
1^{re} rapport.....6,12

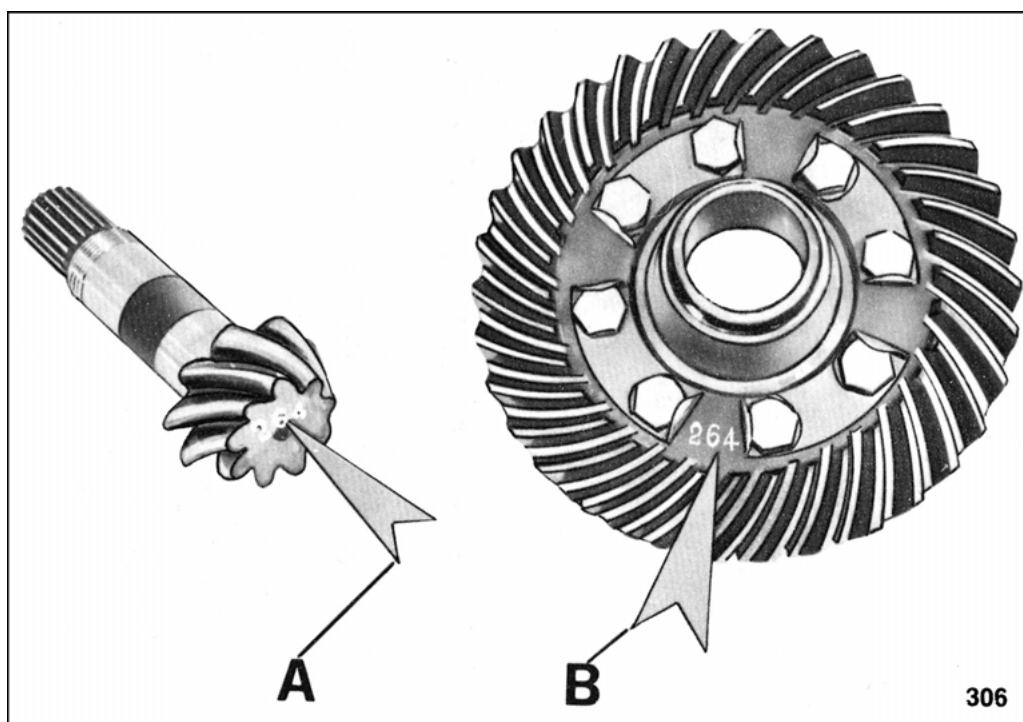
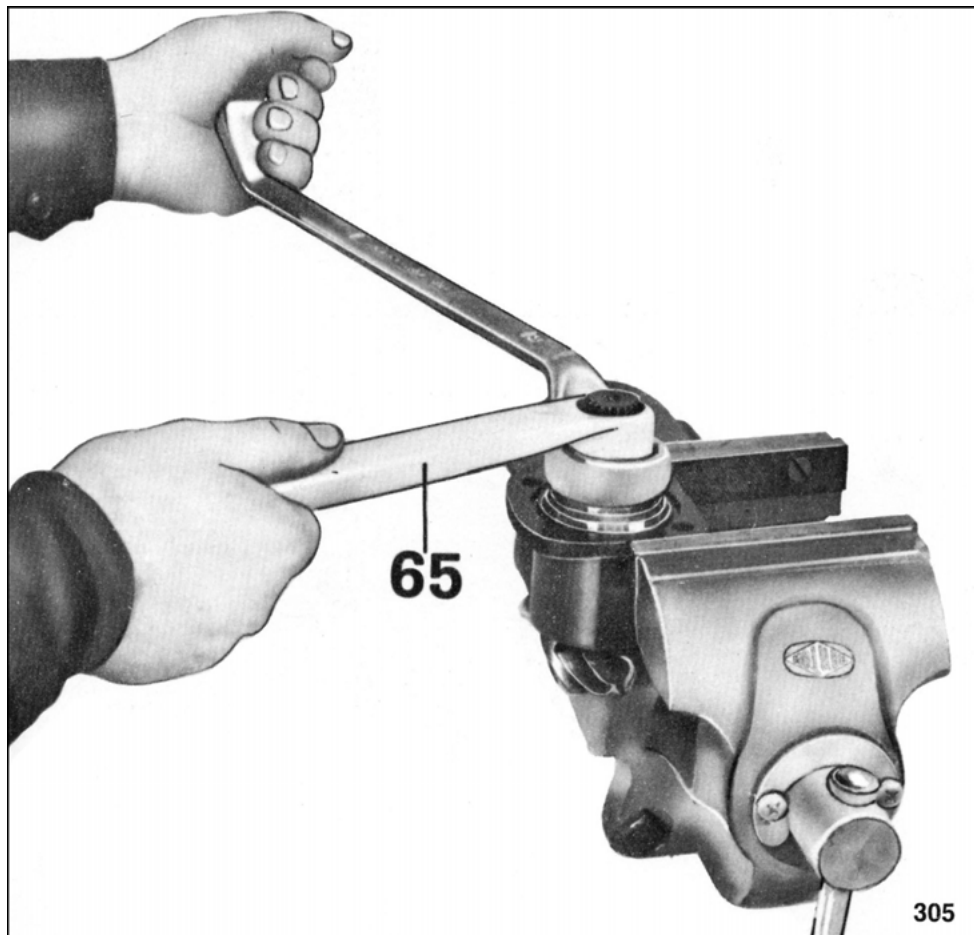
2^e rapport.....4,58

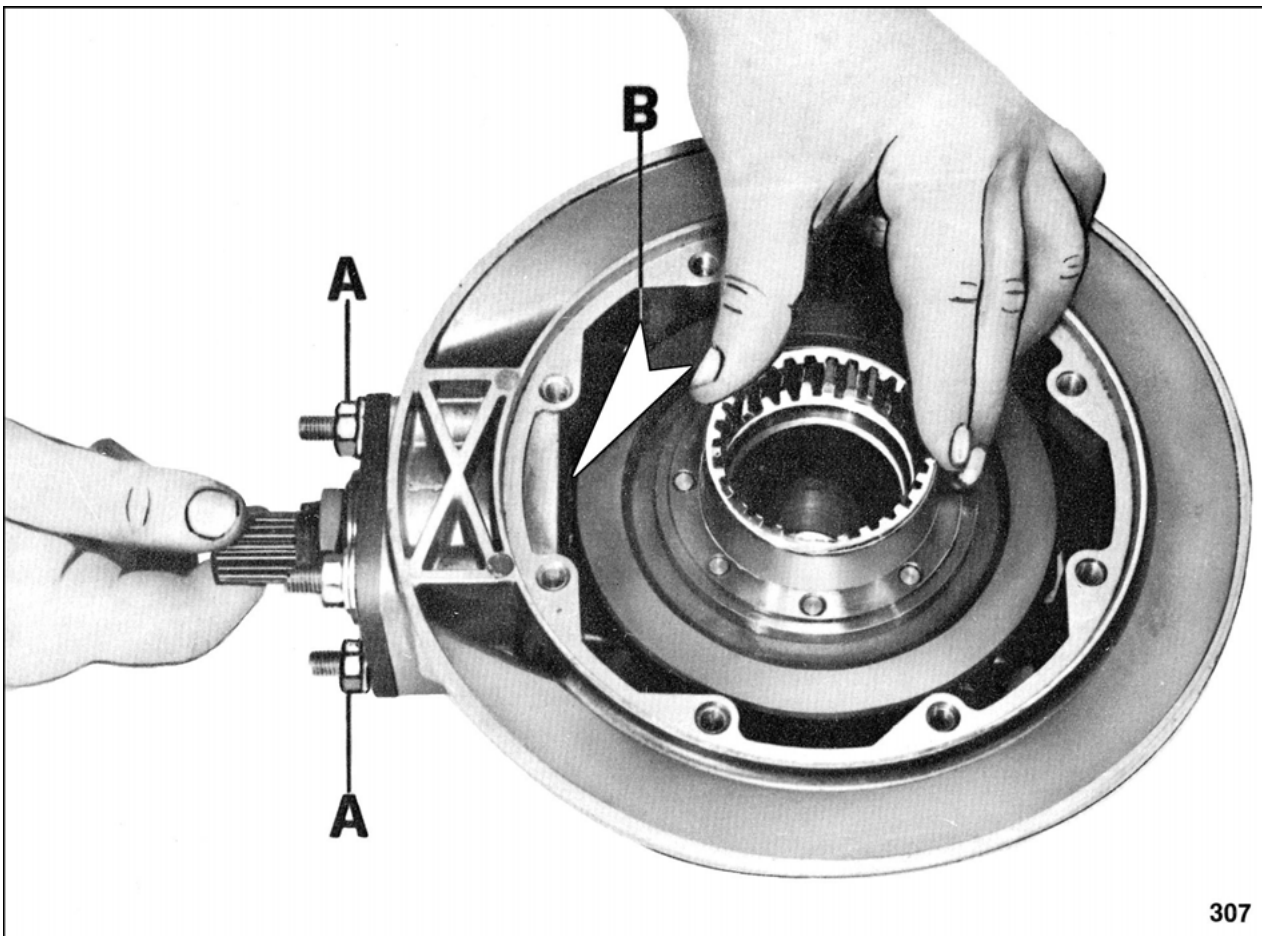
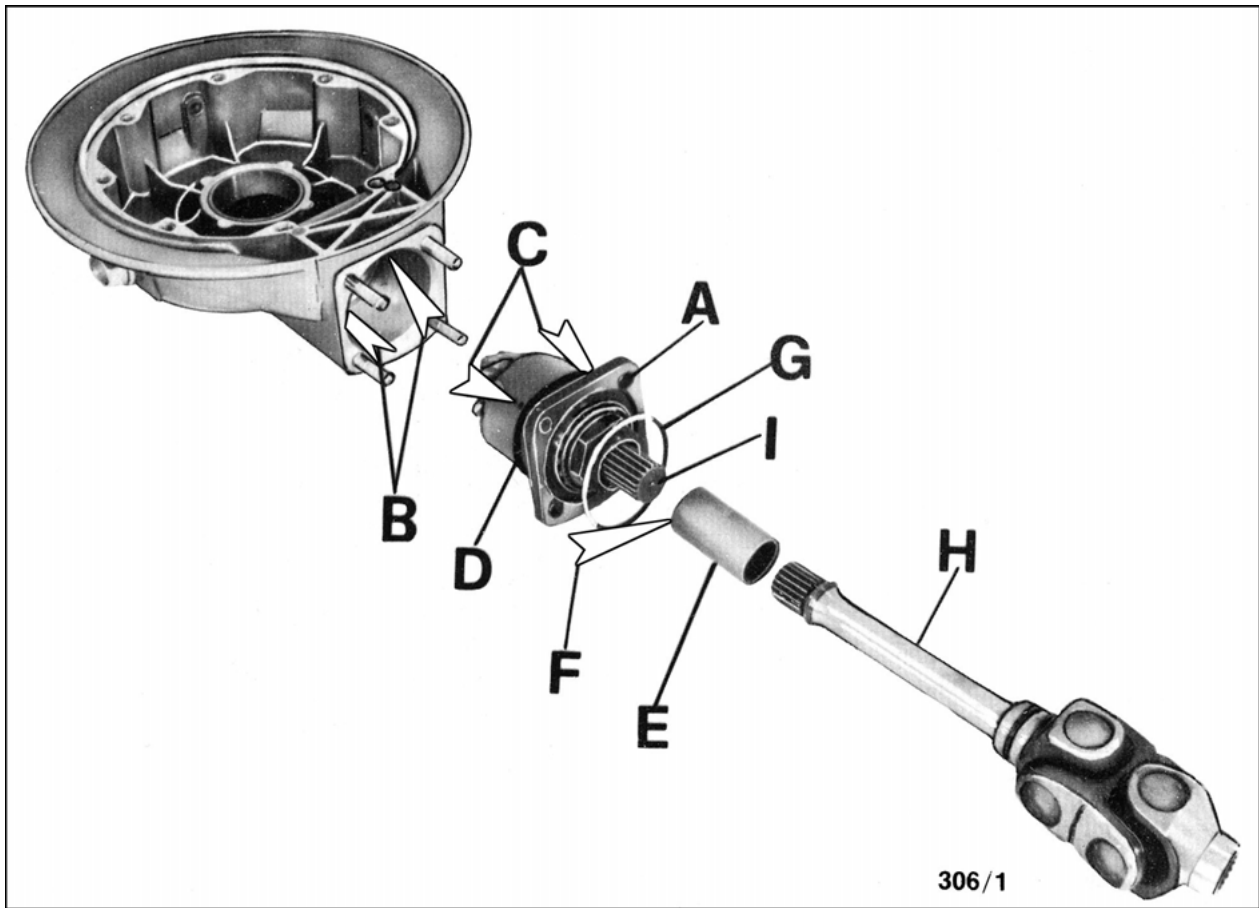
RÉPARATION

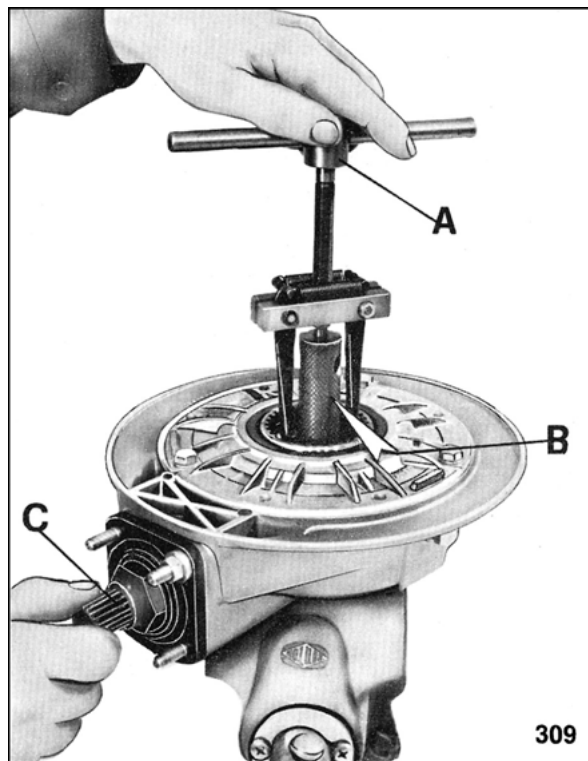
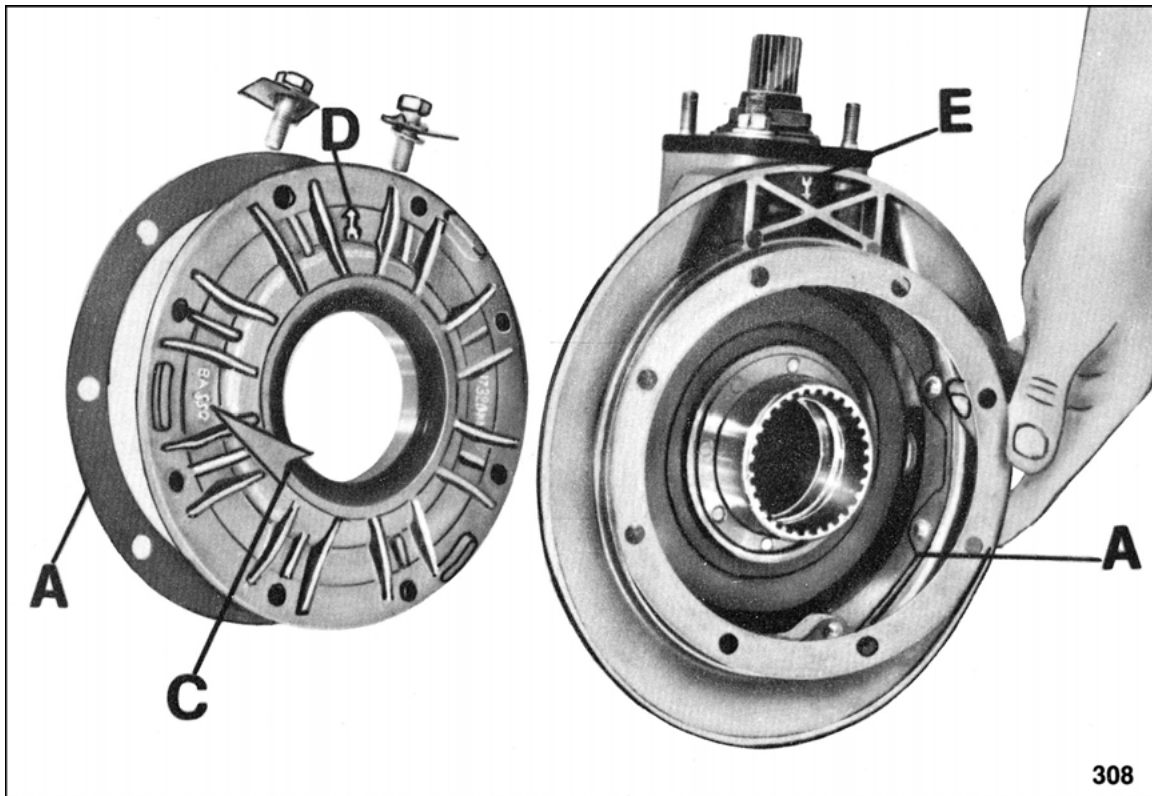
Variante des pages 81 à 87 (Fig. 304, 305, 306, 306/1, 307, 308, 309).

L'outil N° 12907100 est remplacé par l'outil N° 18927150 (blocage des arbre cannelés).









CADRE

Ce cadre est démontable dans sa partie inférieure.

CONTRÔLE ET RÉVISION

Il faut vérifier sa géométrie en fonction du schéma 310/1.

RESSORT DE BÉQUILLE CENTRALE

Il doit s'allonger de 10 mm sous une charge de 30 kg \pm 5%.

Longueur libre94 à 95 mm

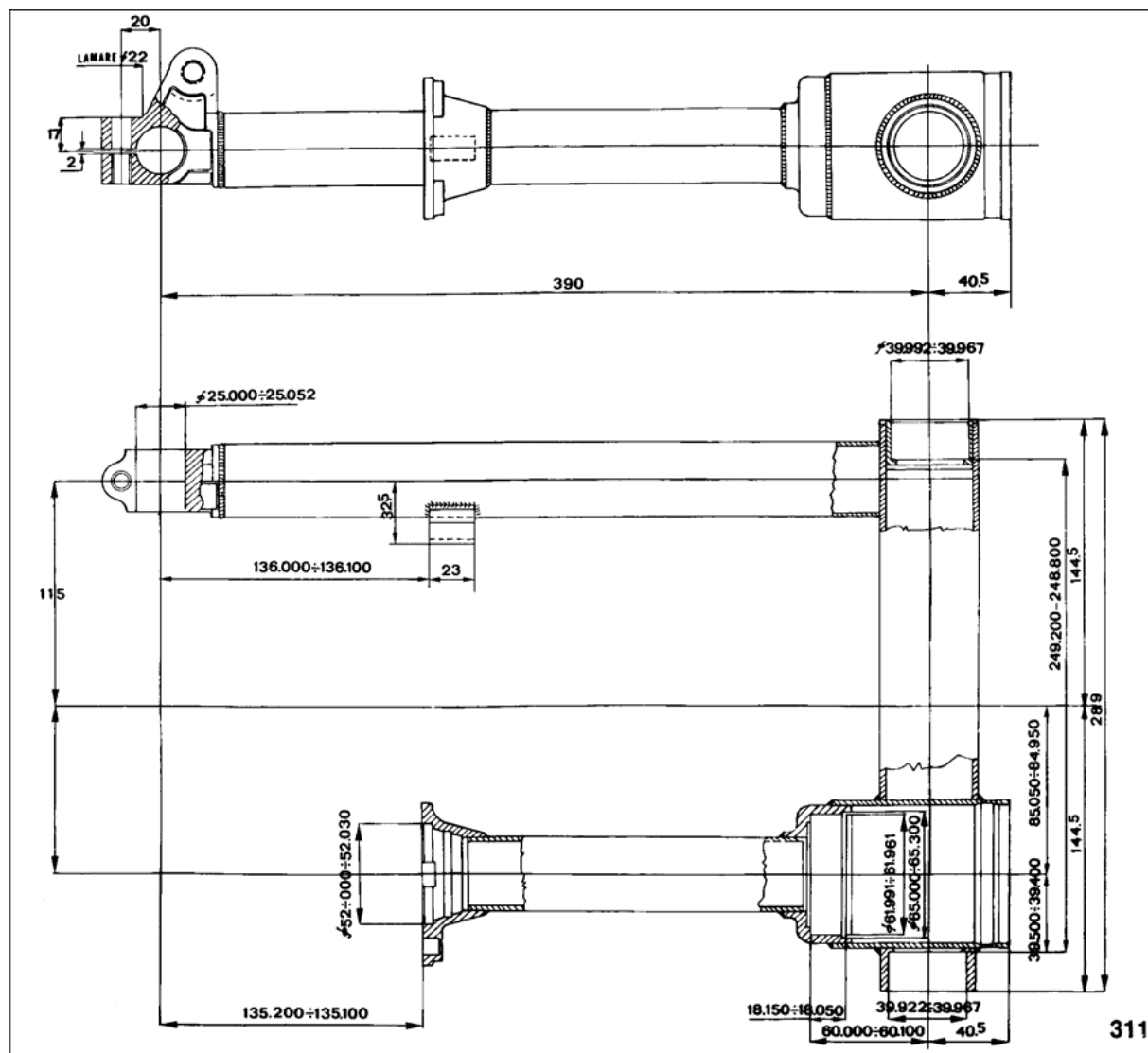
RESSORT DE BÉQUILLE LATÉRALE

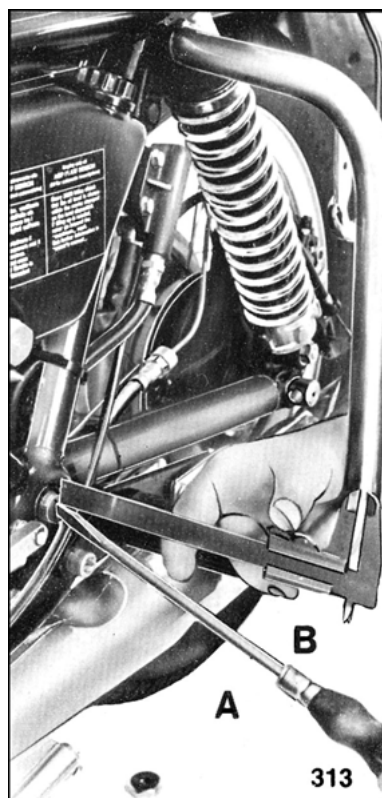
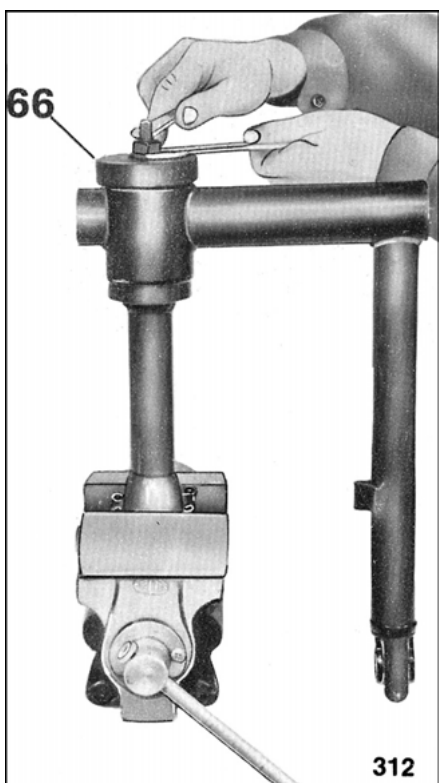
Il doit s'allonger de 7 mm sous une charge de 10,2 kg.

Longueur libre 183 mm \pm 1 mm

BRAS OSCILLANT (VARIANTE DES PAGES 89 À 91)

Pour information, voir figures 311, 312, 313 utiliser l'outil N° 18927250 pour le roulement de cardan.



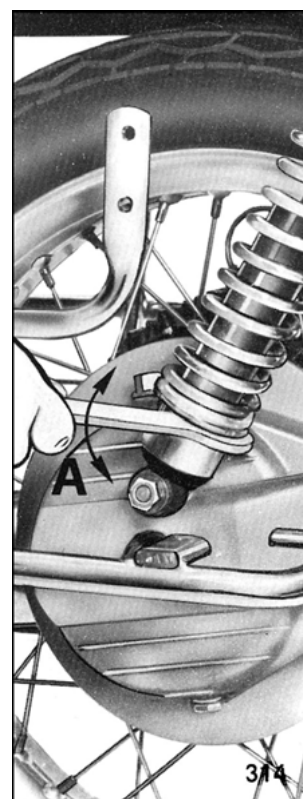


SUSPENSION AR (VARIANTE DES PAGES 92 À 95)

Pour information, figure 314.

Caractéristiques des ressorts

Libre.....	270 mm
Sous charge de 61 kg	230 mm
Sous charge de 122 kg	190 mm
Sous charge de 235 kg	116 mm



SUSPENSION AV (VARIANTE DES PAGES 96 À 100)

Pour information : figures 315, 316, 317.

Écartement entre les 2 tubes..... 195 mm à 195,115 mm

Ressort de fourche N° 14 52 66 00 voir page 99 (V7 Sport...)

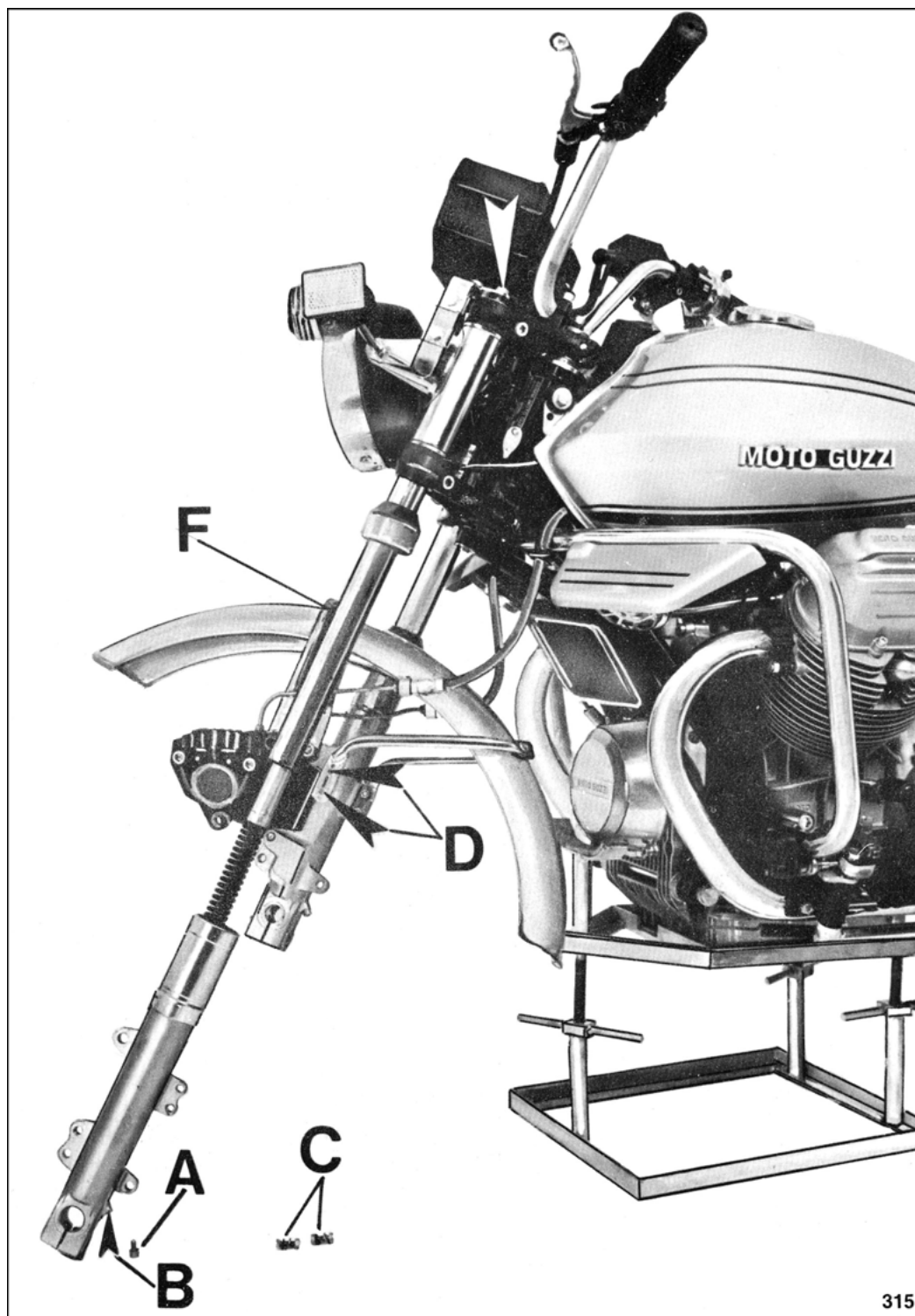
Ressort de fourche N° 18 52 66 00 :

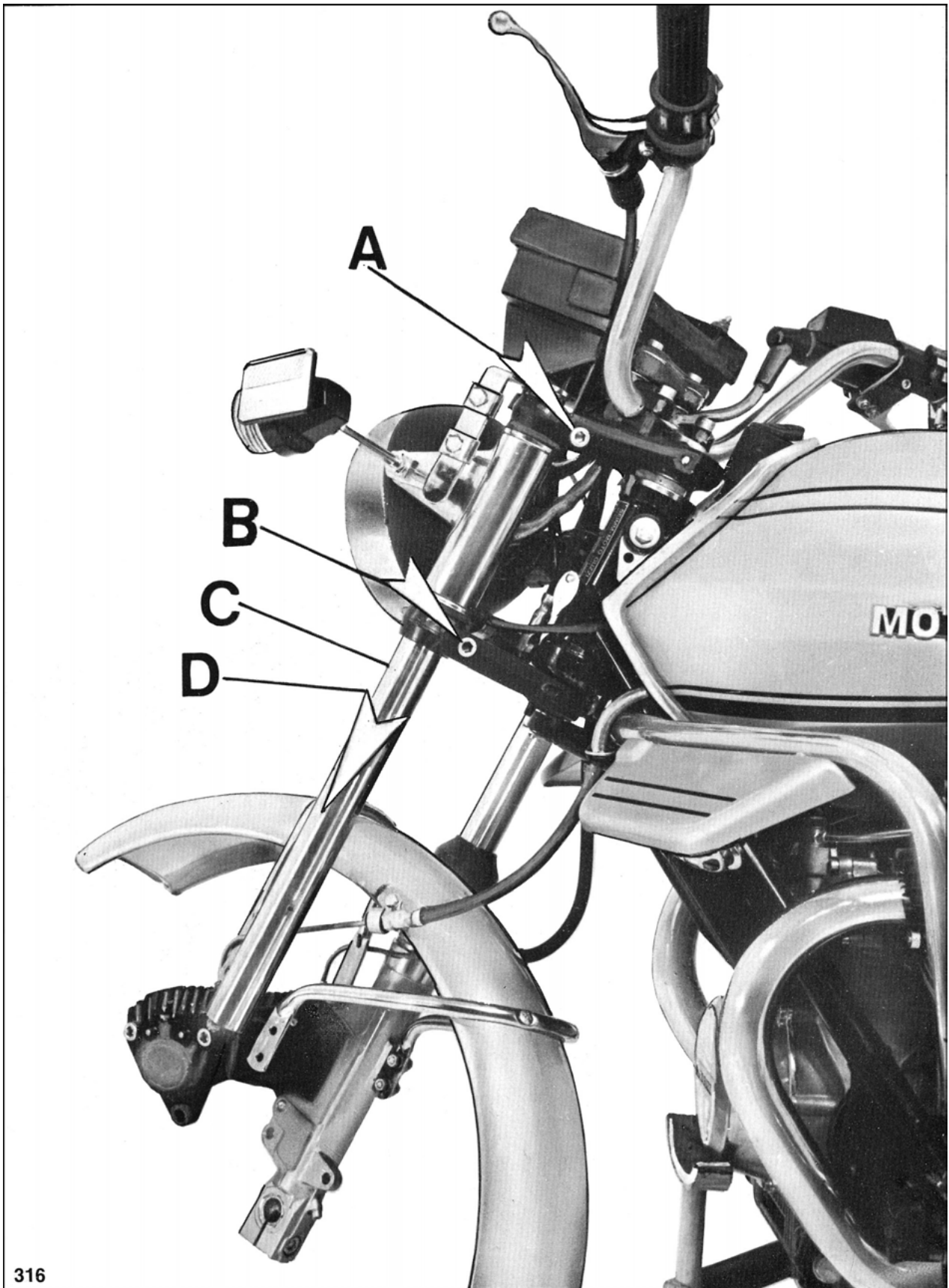
longueur libre 415 ± 2,5 mm

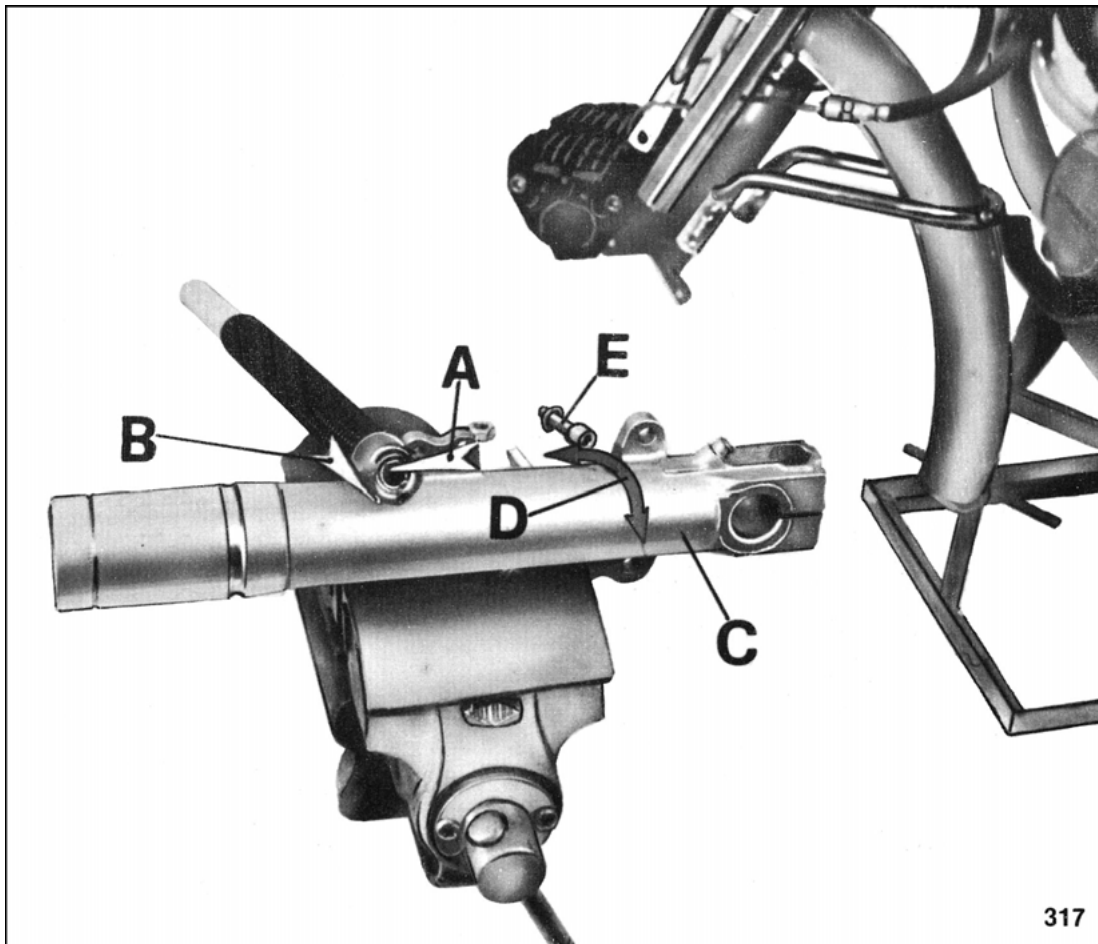
compression sous charge 12 kg ± 3% 13,5 mm

compression sous charge 123,7 kg ± 3% 138,5 mm

Quantité d'huile par fourreau 0,070 litre







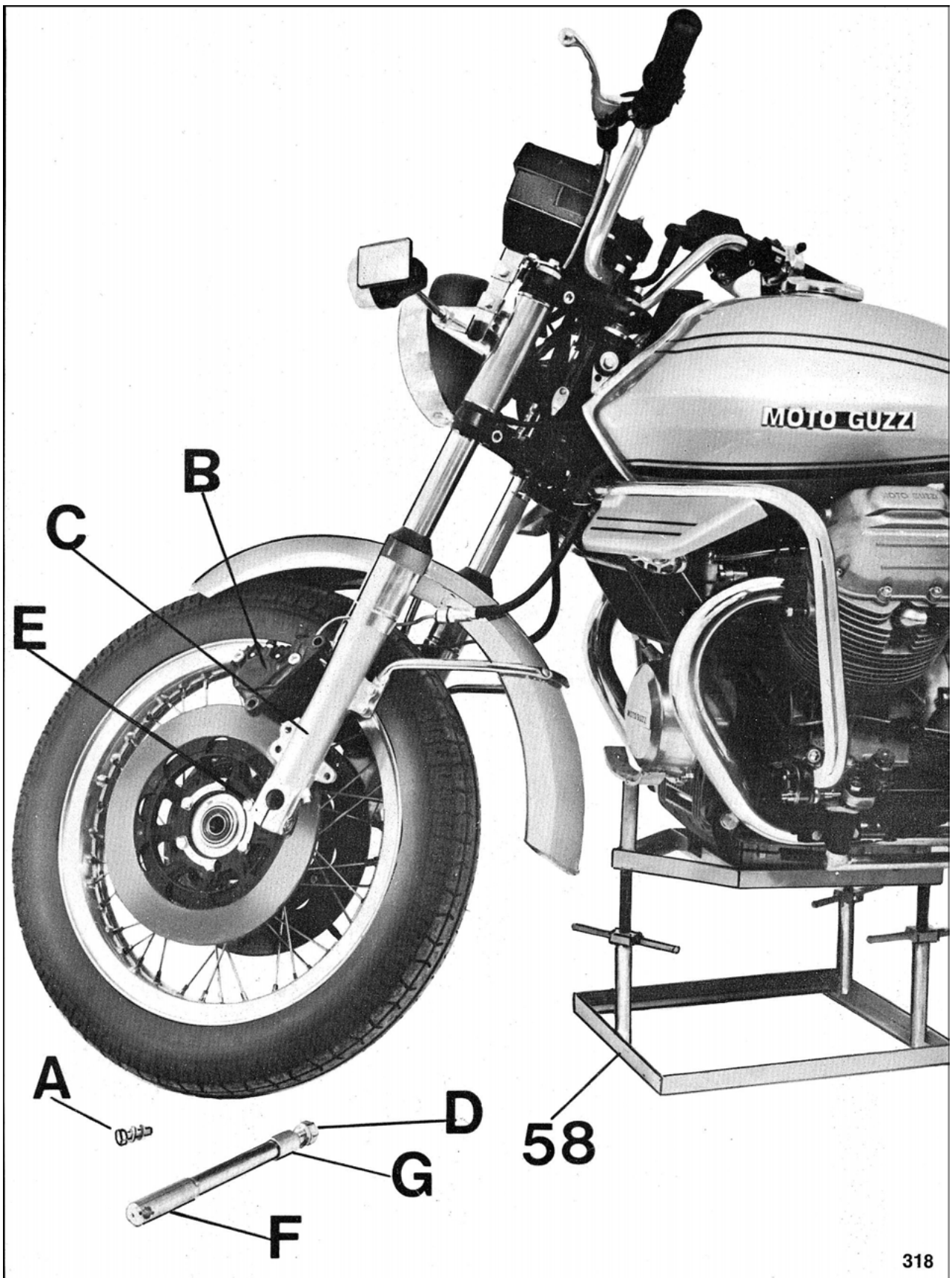
ROUES ET FREINS (VARIANTE T3/S3 PAGE 12)

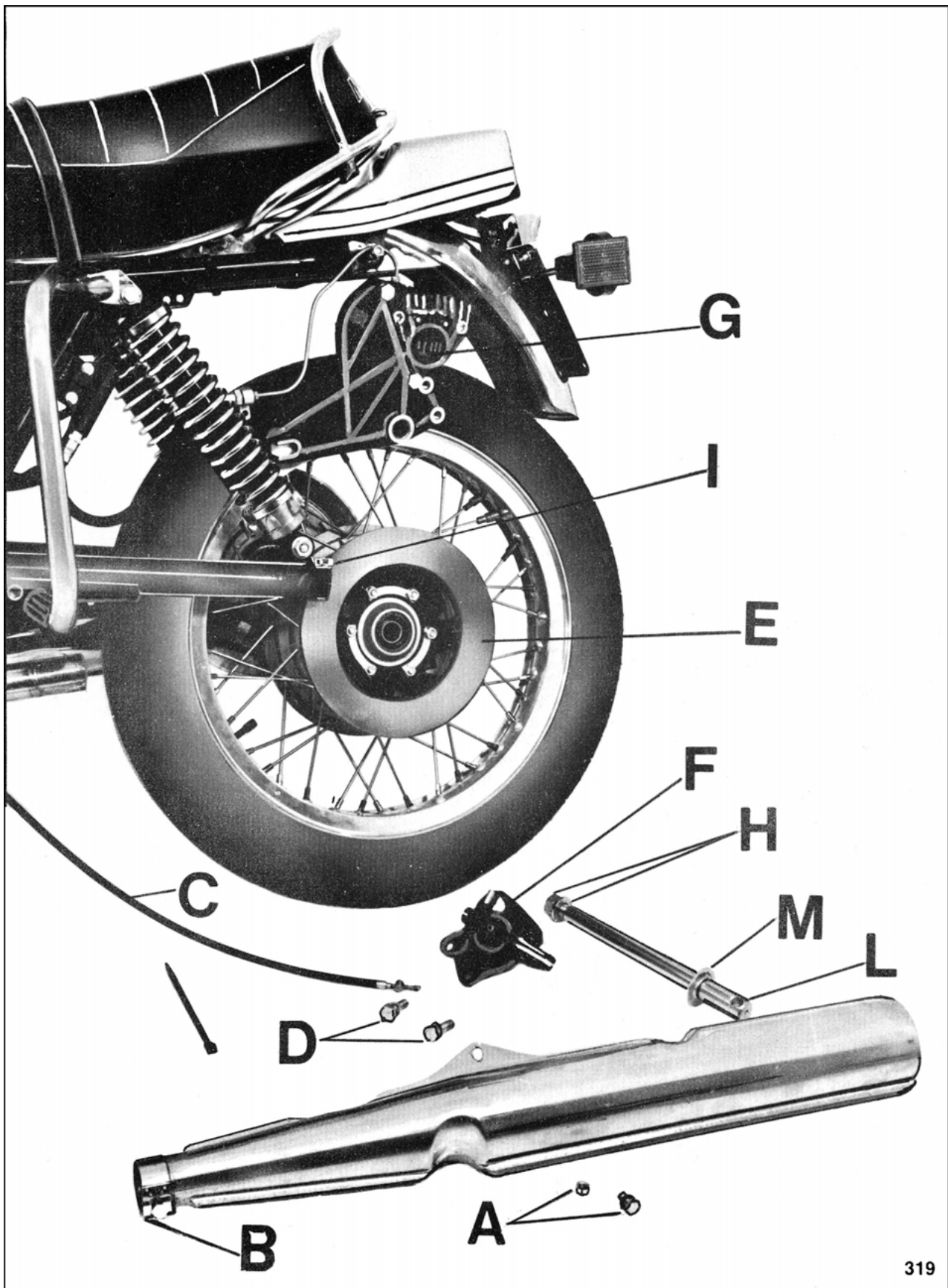
Pour information, voir figures 318 à 327.

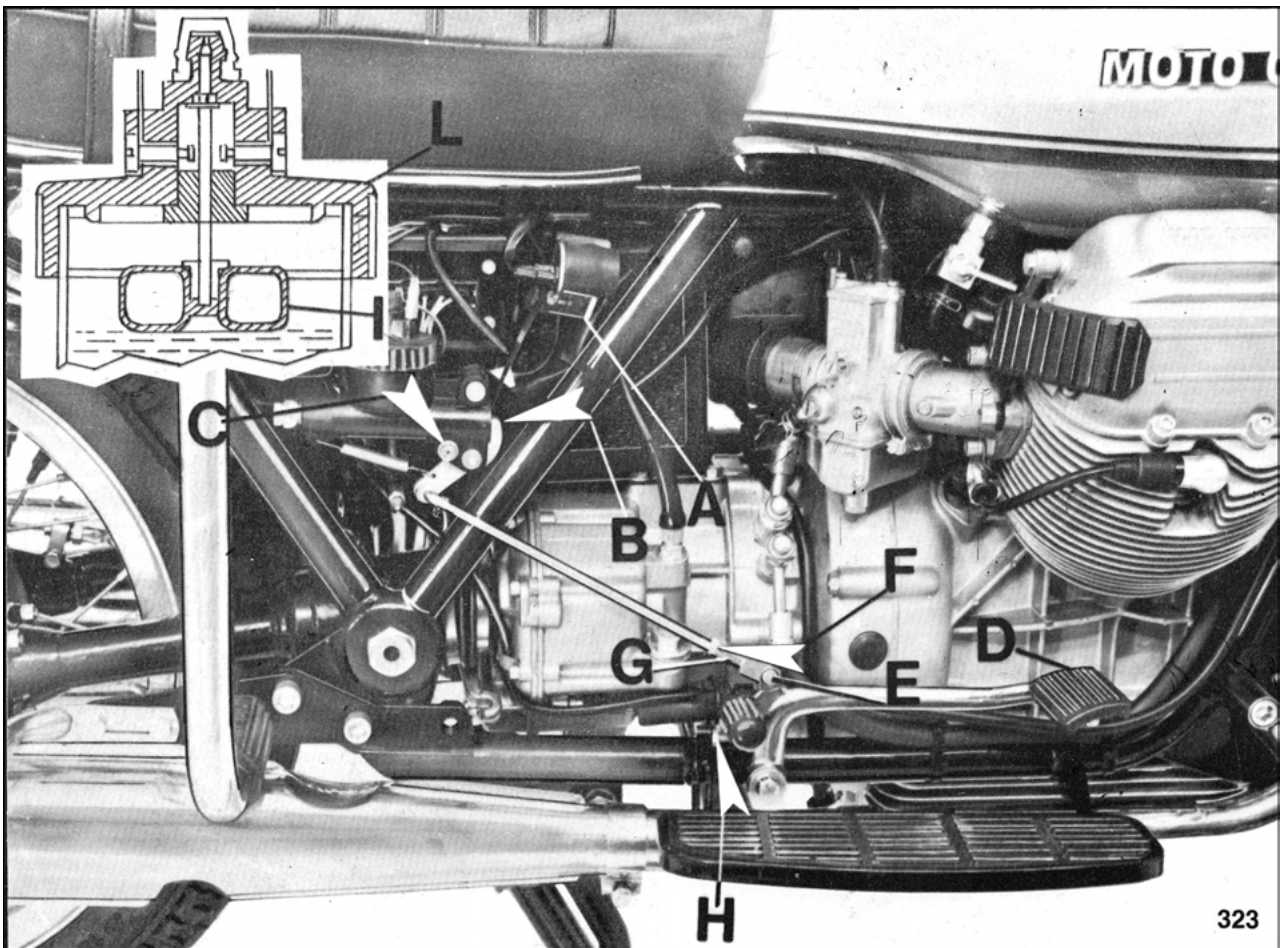
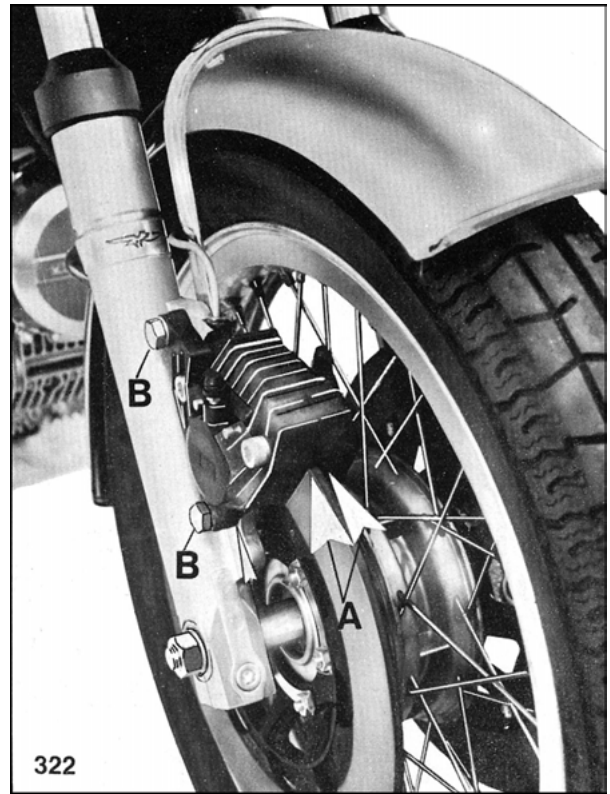
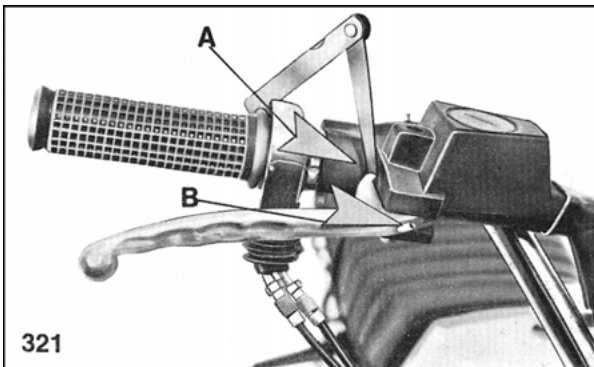
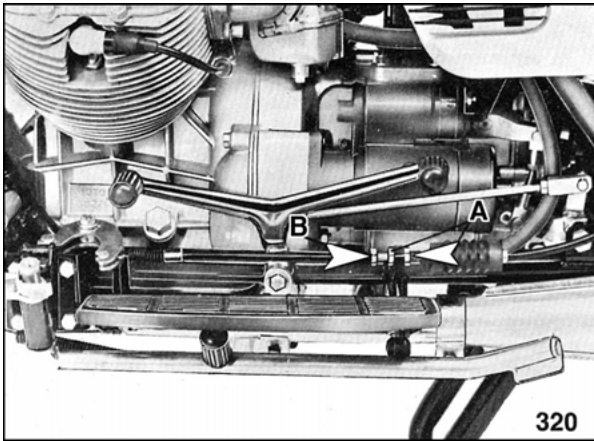
N.B. - Il existe des rondelles de calage pour centrer parfaitement l'étrier par rapport au disque :

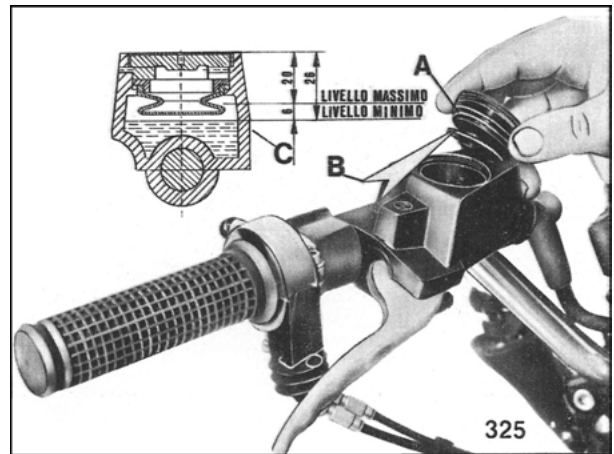
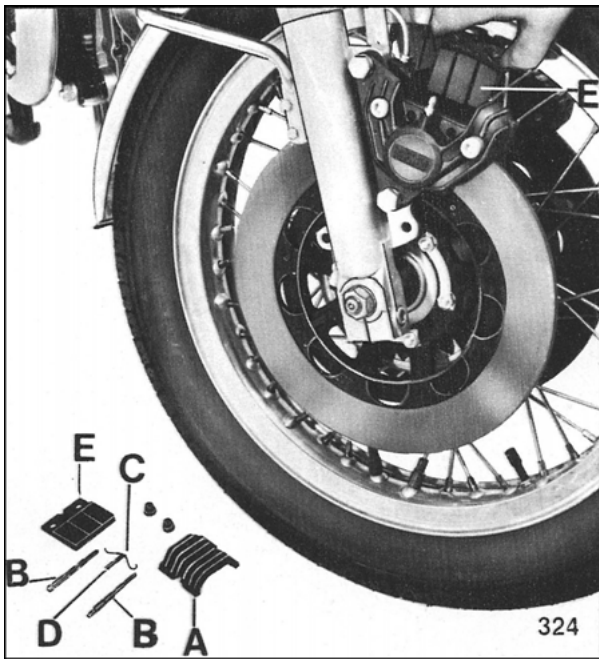
N° 95 10 02 32.....0,5 mm

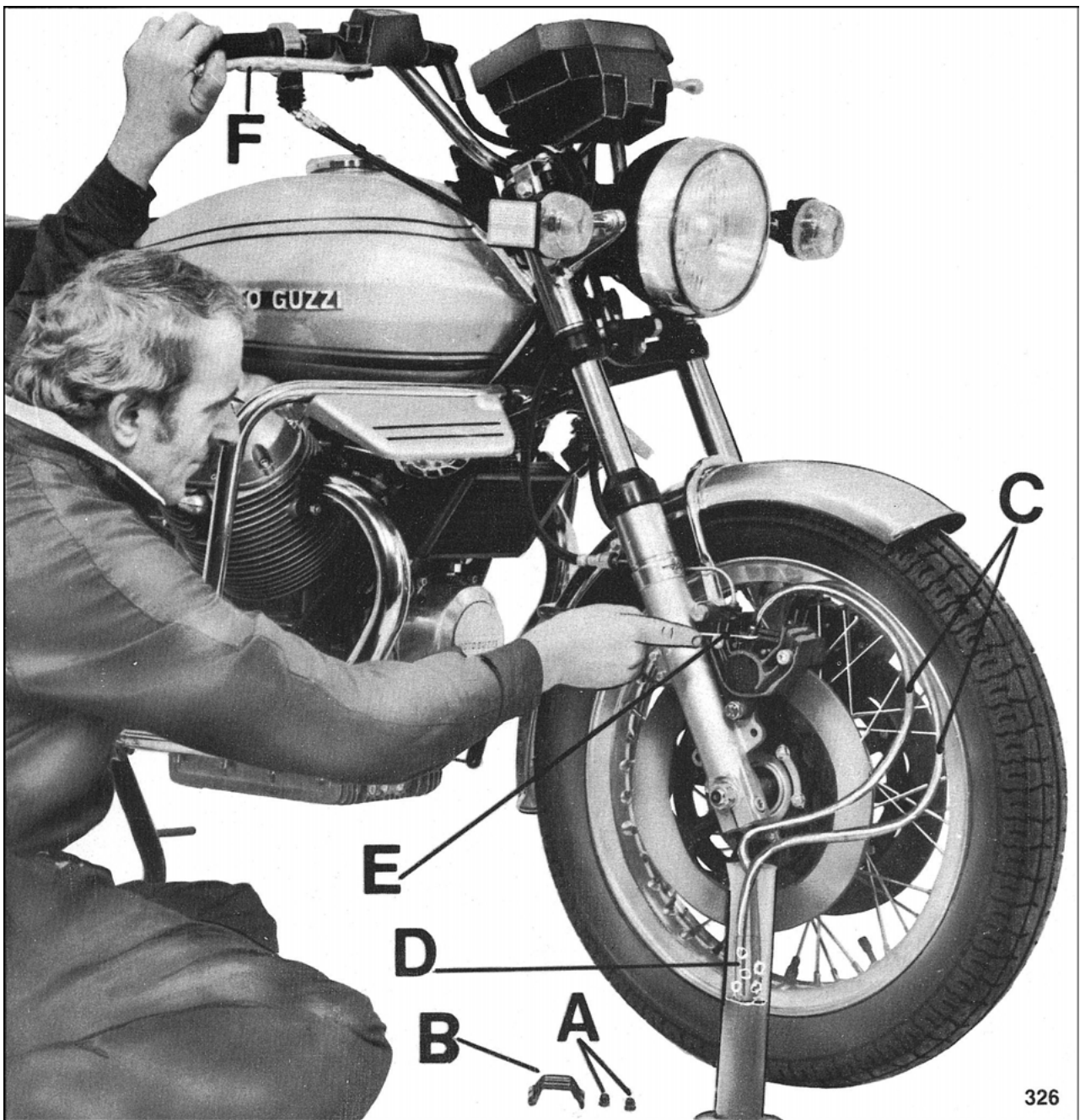
N° 95 10 02 33.....0,8 mm

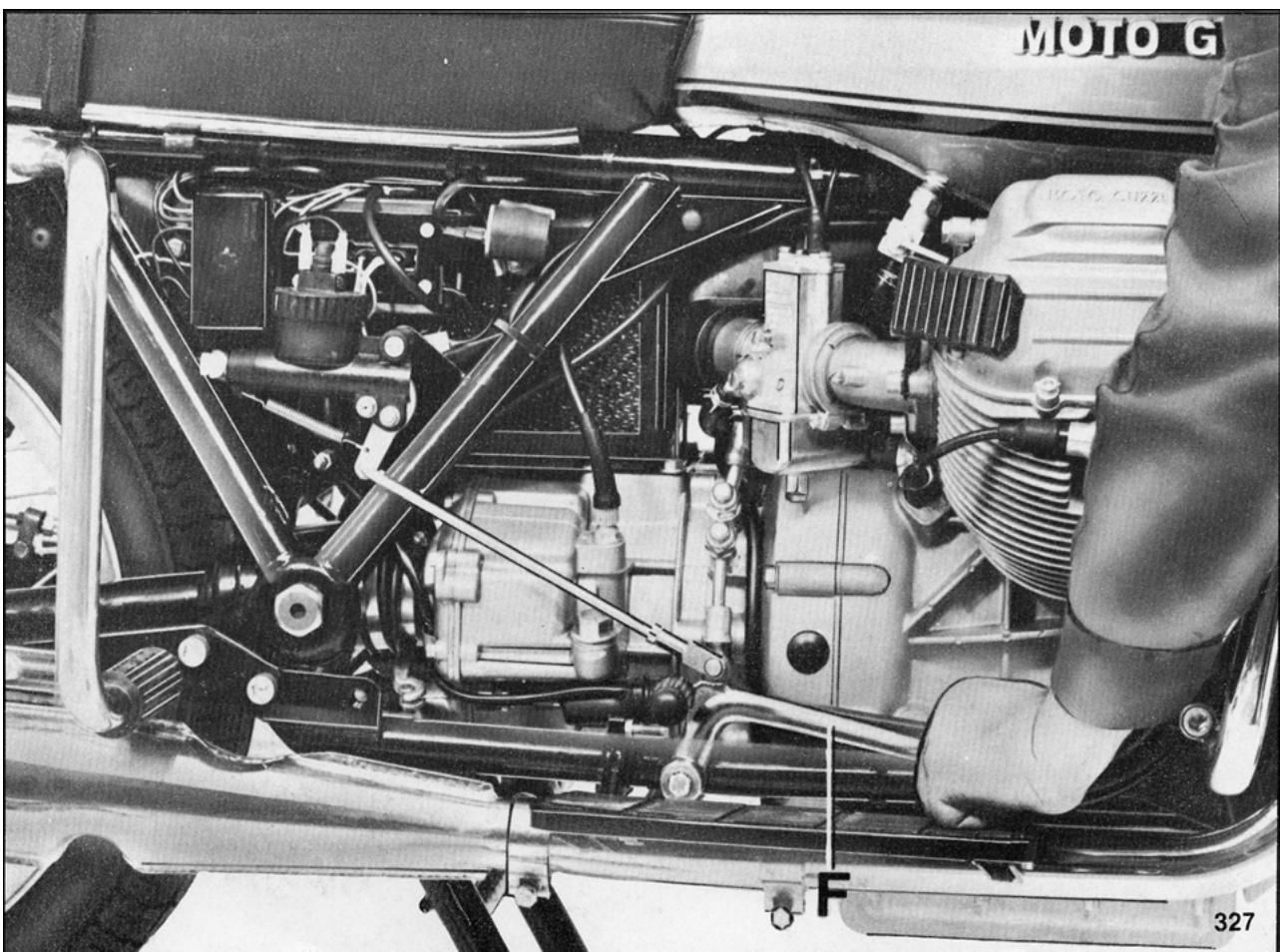
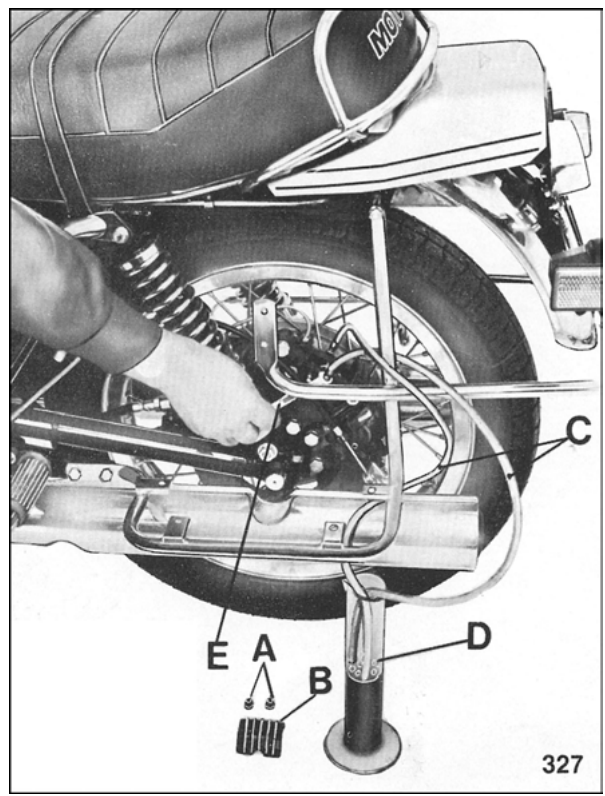
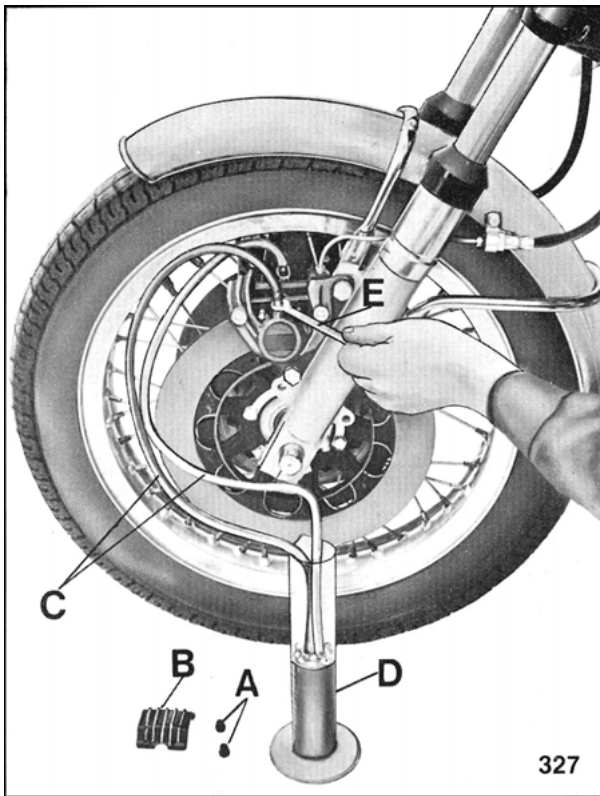








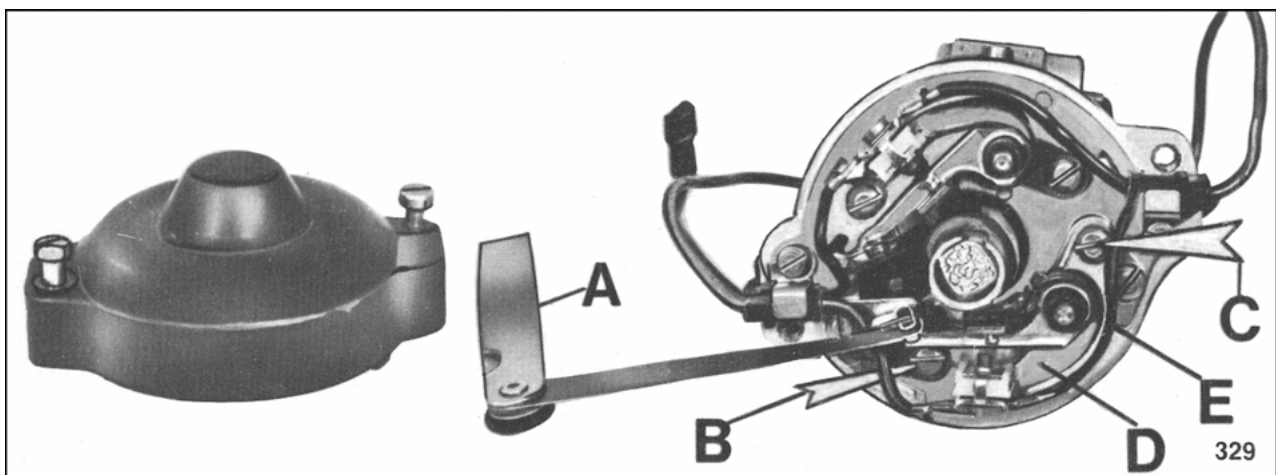
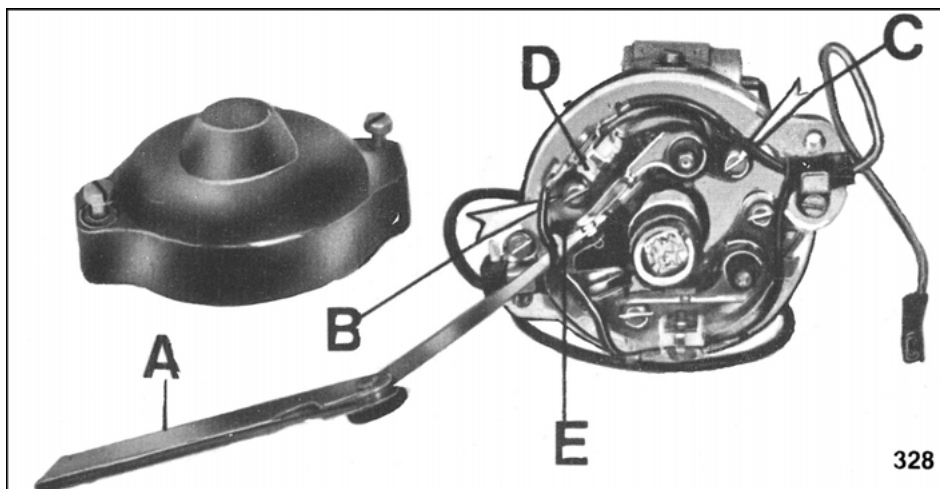
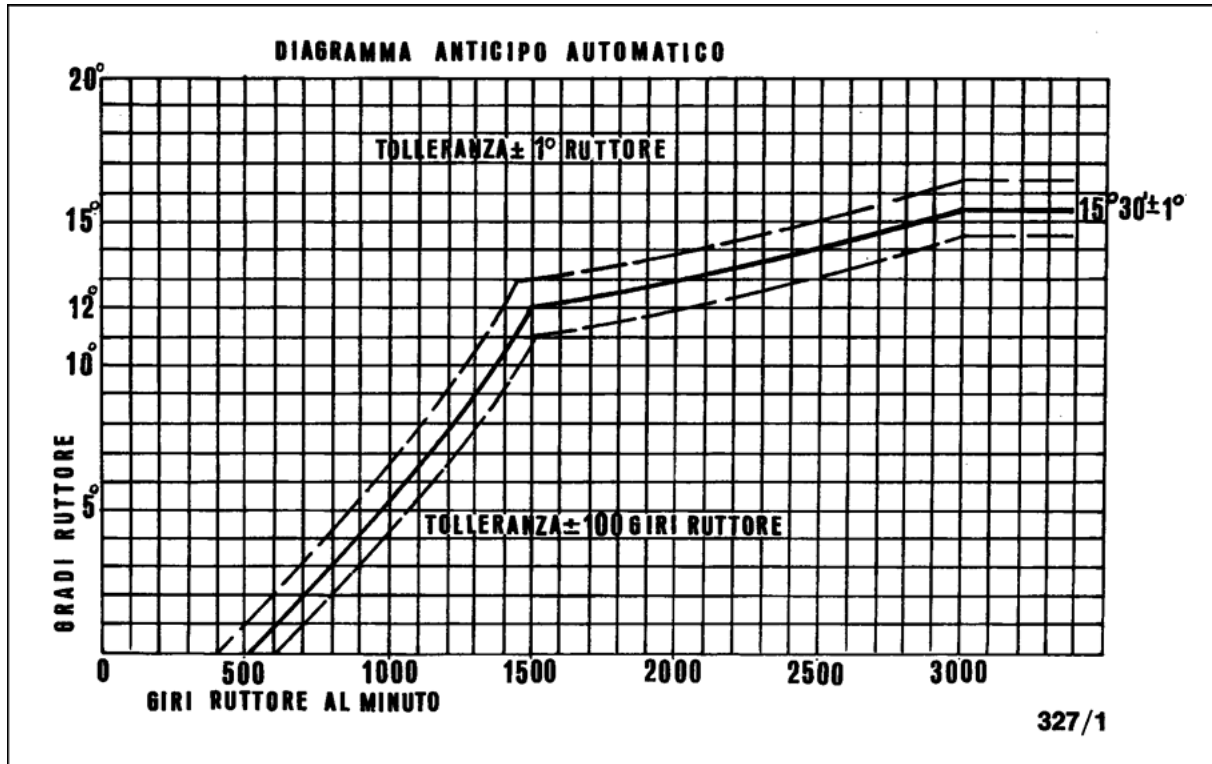


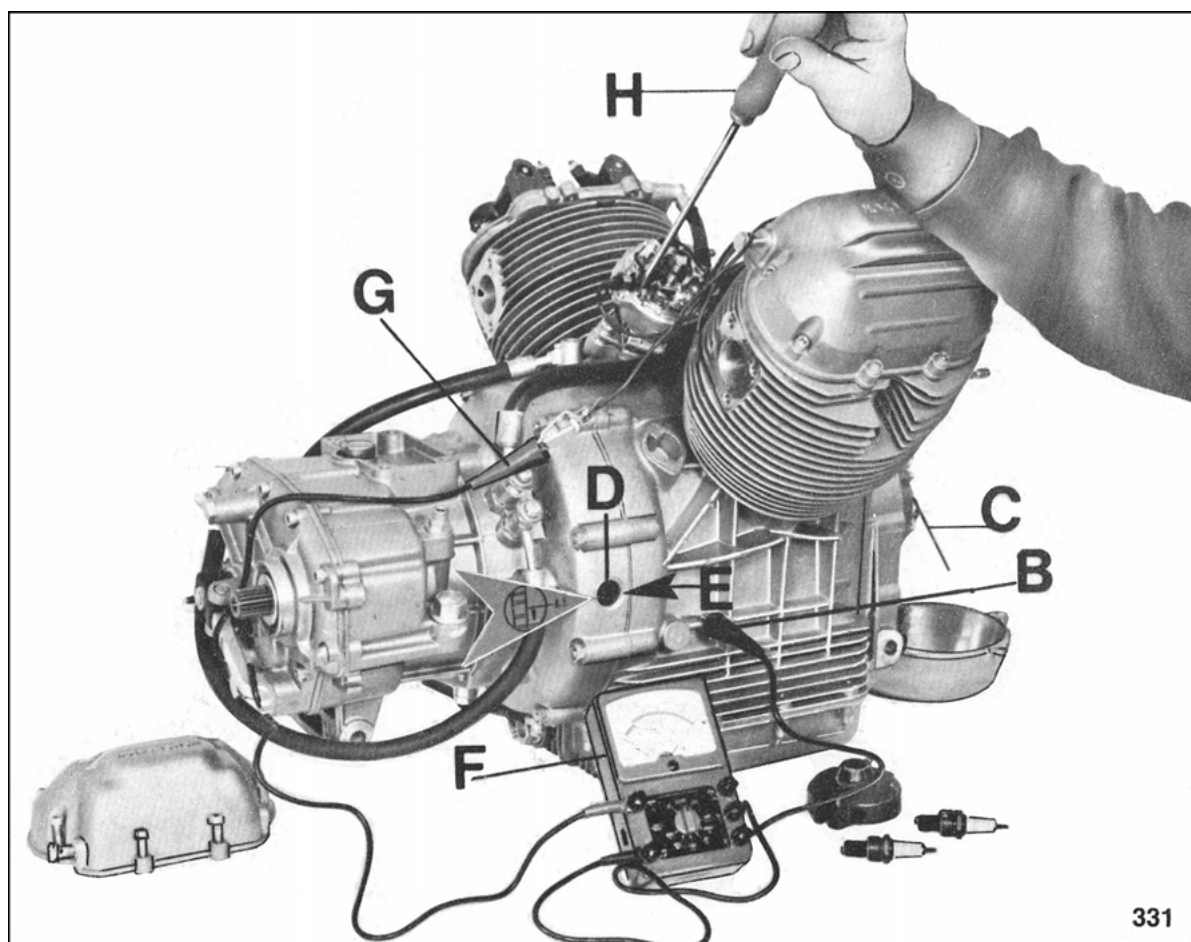
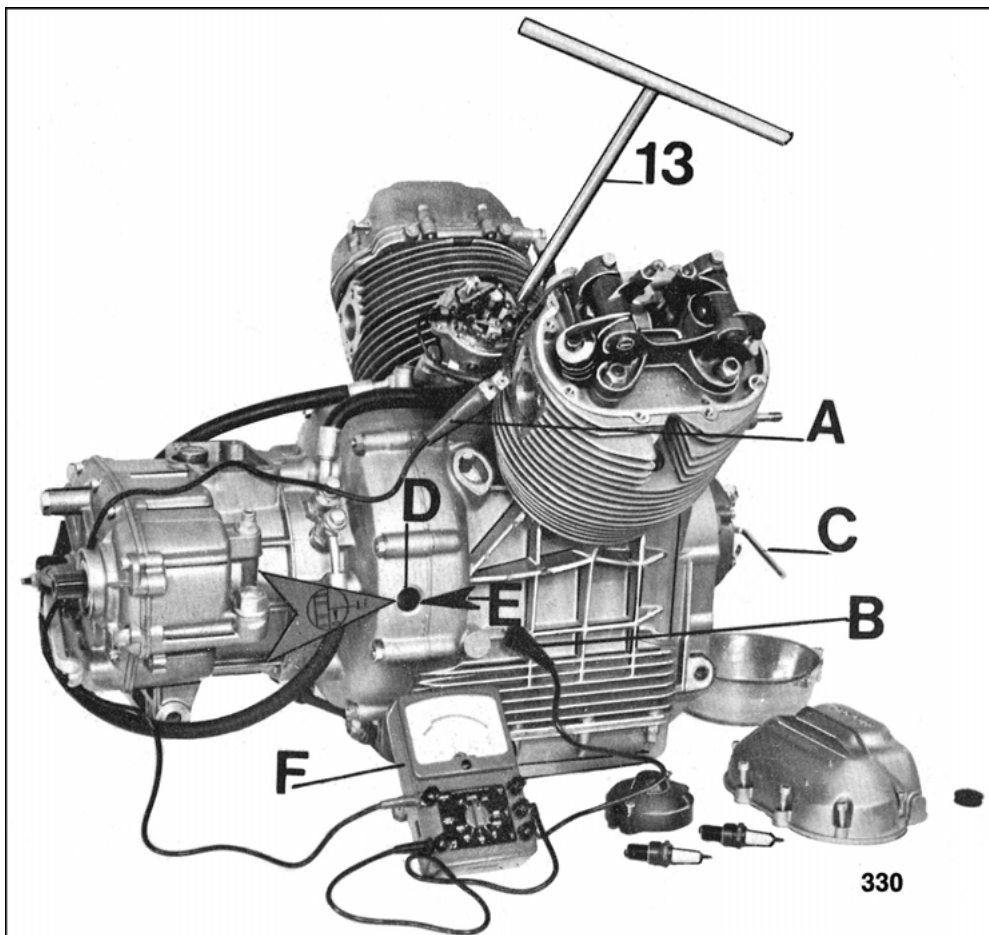


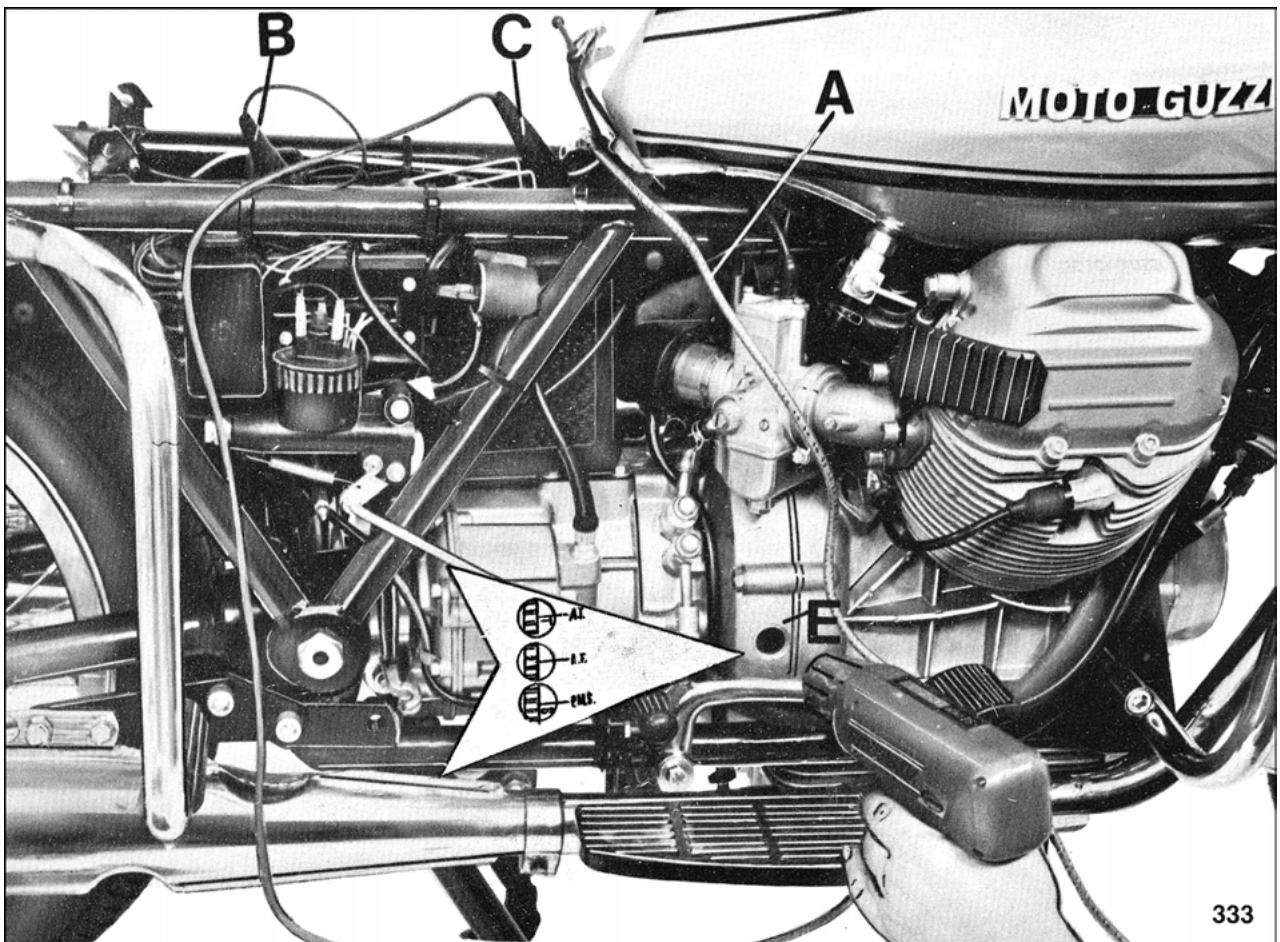
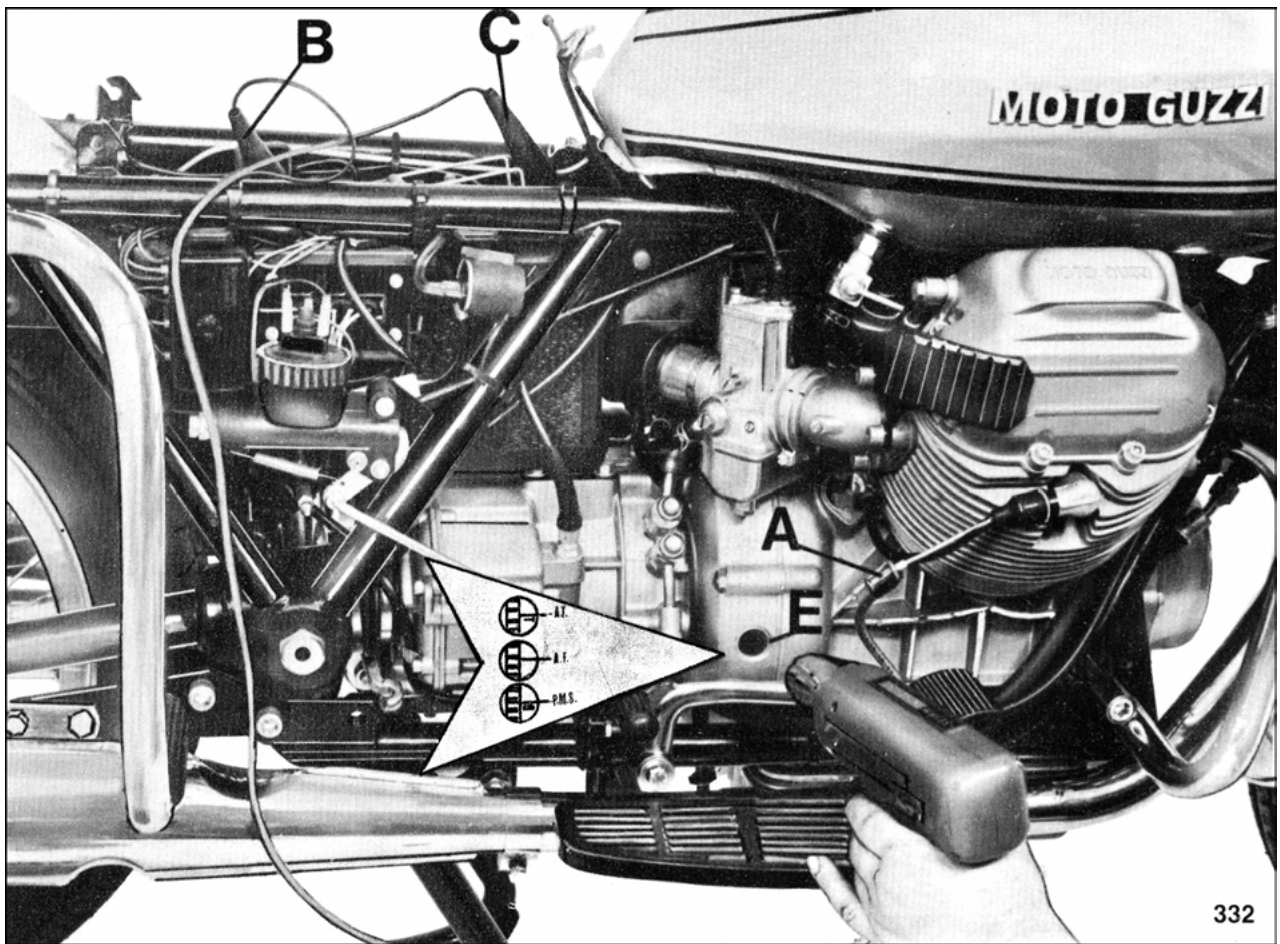
ALLUMAGE (VARIANTE T3/S3 PAGE 18)

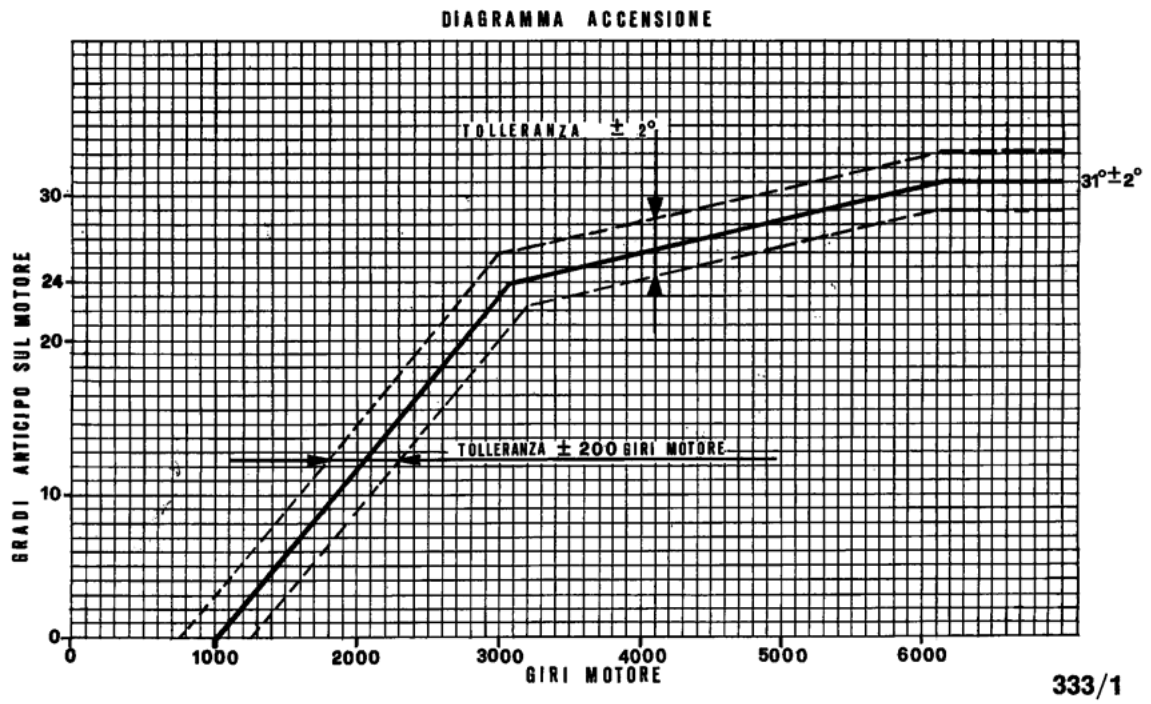
Pour information, voir figures 328 à 333/1.

Avance initiale0 à 2°









ÉCLAIRAGE

RÉGLAGE DU PHARE (FIG. 334)

Le phare doit toujours être bien réglé.

Le réglage latéral se fait par l'intermédiaire de la vis «A» et le réglage vertical par les deux fixations latérales.

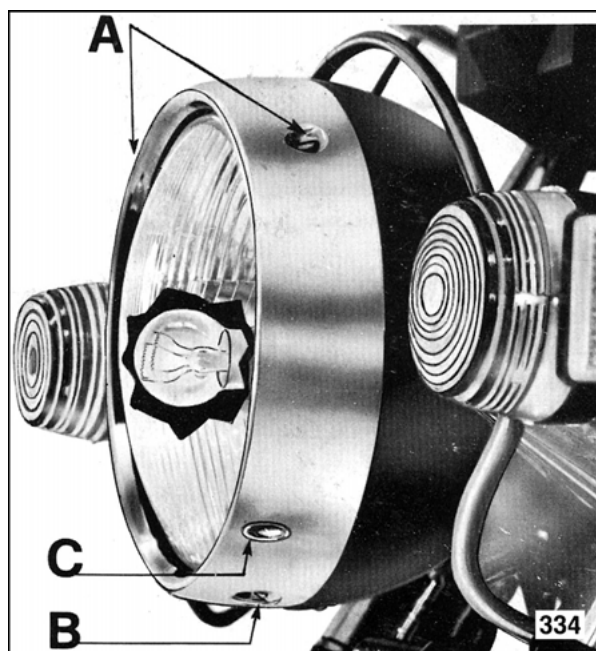
À une distance de 3 m le centre du faisceau du plein phare doit être à 86 cm motocyclette débéquillée avec le pilote en selle.

ÉCHANGE DES LAMPES

PHARE (FIG. 334)

Dévisser la vis «B» en bas de la portière de phare. Sortir le phare et défaire le porte lampe.

Changer l'ampoule.



FEU ARRIÈRE (FIG. 335)

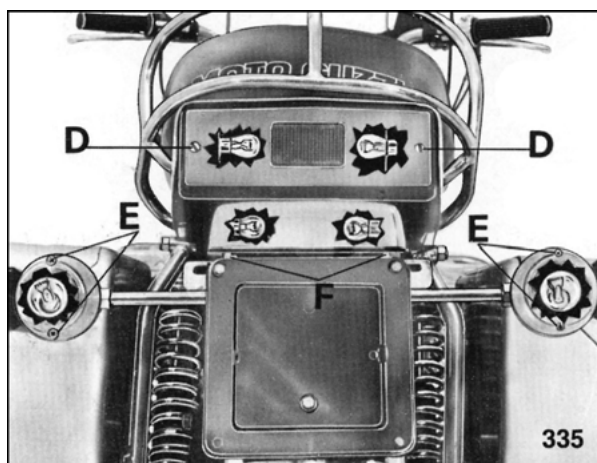
Dévisser les vis «D» et déposer le cabochon de feu rouge. Déposer la lampe en poussant et tournant.

CLIGNOTANT (FIG. 335)

Dévisser les vis «E» fixant le cabochon de clignotant. Déposer la lampe en poussant et tournant.

ÉCLAIRAGE COMPTEUR COMPTE TOURS ET LAMPES TÉMOINS

Déposer le support de lampe et changer la lampe.

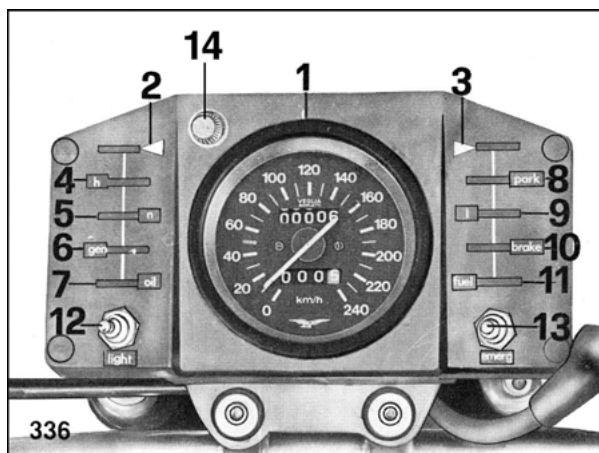


LAMPES (12V)

Phare et code	45/40 W
Veilleuse	3W
Feu AR :	
Veilleuse et stop.....	5/21 W
Éclairage de plaque.....	5W
Clignotant.....	21 W
Lampes témoins	1,2W
Éclairage compteur et compte tours.....	3W

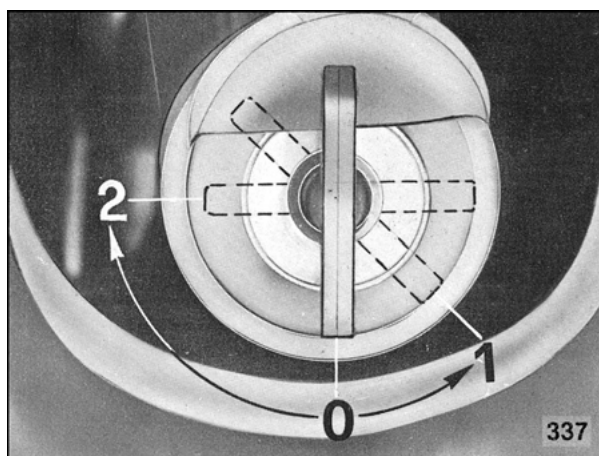
APPAREILS DE CONTRÔLE ET COMMANDES (FIG. 336)

1. Compteur
2. Voyant (vert) de clignotant gauche
3. Voyant (vert) de clignotant droit
4. Voyant (bleu) de feu de route
5. Voyant (orange) de désaccouplement de la transmission et d'alimentation du démarreur
6. Voyant (rouge) de charge. Il doit s'éteindre dès que le moteur atteint un certain nombre de tours.
7. Voyant (rouge) de pression d'huile. Il s'allume dès que la pression est insuffisante pour assurer un bon graissage moteur. Quand il s'allume, s'arrêter immédiatement et vérifier l'origine de l'incident.
8. Voyant (vert) béquille latérale en position parking. En tournant la clé sur la position «2» (Fig. 337) le voyant vert clignote. Si la béquille est mise le moteur ne peut démarrer.
9. Voyant (vert) d'éclairage.
10. Voyant (rouge) de liquide de frein à pied. Quand il s'allume, remettre du liquide de frein dans le réservoir et vérifier qu'il n'y a aucune fuite dans le circuit.
11. Voyant (rouge) de réserve d'essence. Mettre le robinet du côté droit en position réserve.
12. Bouton inutilisé.
13. Commutateur de signal de détresse.
14. Remise à zéro du compteur journalier

**COMMUTATEUR À CLÉ (FIG. 337)**

Il a 3 positions:

- «0» Verticale: contact coupé clé non enlevable.
- «1» Tournée dans le sens contraire des aiguilles d'une montre : contact coupé clé enlevable feu de stationnement possible avec le bouton «A» LIGHT sur PARK.
- «2» Tournée dans le sens des aiguilles d'une montre : contact mis, le moteur démarre en appuyant sur le bouton START Fig. 339 si la béquille latérale n'est pas mise (voyant «park» éteint), et si l'on débraye (voyant «N» allumé).



COMMUTATEUR D'ÉCLAIRAGE (LIGHT) (FIG. 338)

Il est situé sur la gauche du guidon et a 4 positions :

- «1» OFF Lumière éteinte
- «2» PARK Feu de stationnement et de position
- «3» L : Feu de croisement
- «4» H : Feu de route

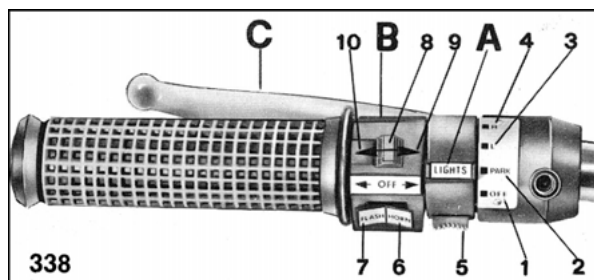
La sélection se fait en mettant le commutateur LIGHT en face de la position choisie.

Pour passer de «2» en «1» il est nécessaire de pousser le cran de sécurité «5» vers la gauche.

COMMANDE D'AVERTISSEUR, D'APPEL DE PHARE ET DE CLIGNOTANT (FIG. 338)

Les commandes sont regroupées sur le côté gauche du guidon :

- «6» HORN : Bouton d'avertisseur.
- «7» FLASH : Bouton d'appel de phare.
- «8» Inverseur clignotant. Poussé à droite (position «9») clignotant droit. Poussé à gauche (position «10») clignotant gauche.

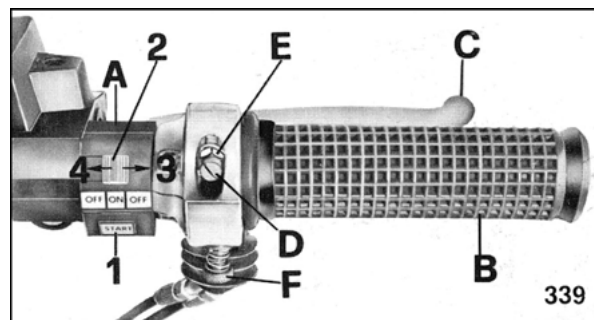
**COMMANDES DE DÉMARREUR ET D'ARRÊT MOTEUR (FIG. 339)**

Elles sont situées sur le guidon droit.

La motocyclette avec clé de contact sur «2» Fig. 337 est prête à démarrer.

Pour démarrer le moteur (voir «A») appuyer sur le bouton de démarreur «1» (START). Pour arrêter le moteur en cas d'urgence, mettre l'interrupteur «2» en position OFF.

N.B. - Pour démarrer le moteur il faut débrayer à fond.

**ÉLECTROVANNE («A» FIG. 268 PAGE 30)**

Elle est située à gauche du réservoir et sert à alimenter les 2 carburateurs. Elle est en action quand la clé du contacteur (Fig. 337) est sur la position «2».

PLAQUETTE PORTE FUSIBLE (FIG. 340)

Elle est située sur le côté droit de la machine.

Pour accéder aux fusibles, il faut ôter le cache latéral droit et le couvercle de la plaquette.

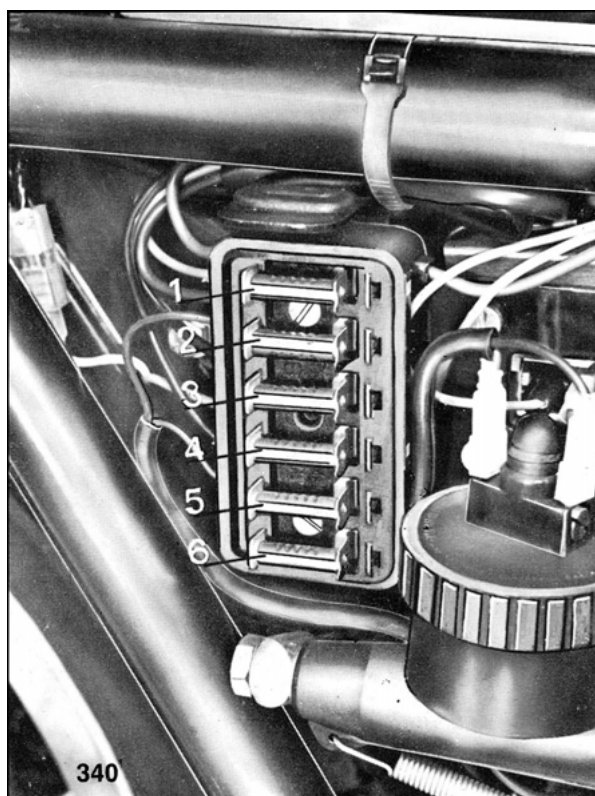
Il y a 6 fusibles «16 A».

AVEC LE CONTACT

- «1» Stop AR - Avertisseurs - Appel de phare.
- «2» Démarreur - Voyant «N» - Électrovanne
- «3» Voyants : Oil - Gen - Brake - Fuel - Feu de croisement - Feu de route et son voyant.
- «4» Feu de position - Éclairage tableau de bord - Voyant «L».

SANS LE CONTACT

- «6» Clignotant et témoin clignotant.

**BÉQUILLE LATÉRALE (FIG. 341)**

La machine est munie d'une béquille latérale «A» remplissant 2 fonctions : le maintien de la machine et l'activation du frein de parking.

La mise en service de la béquille latérale coupe le circuit d'allumage. Quand la béquille latérale n'est pas enlevée, le voyant «Park» du tableau de bord clignote.

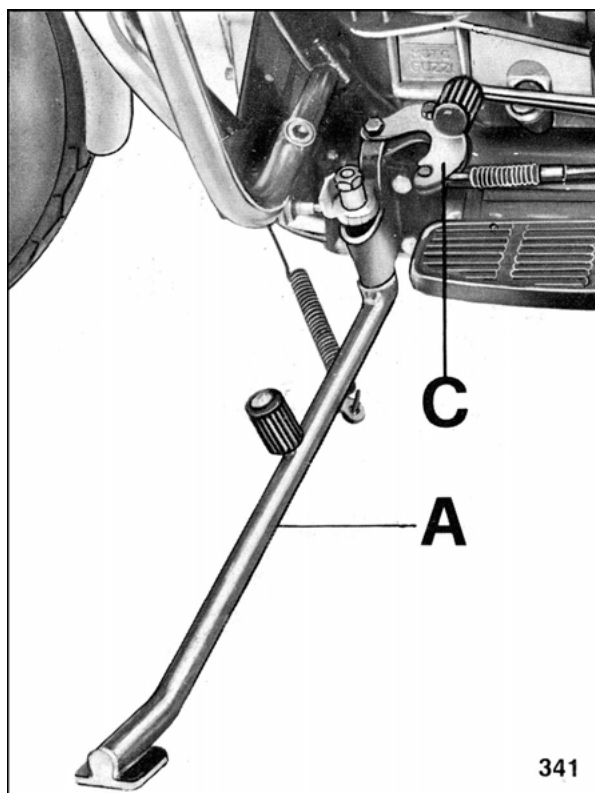
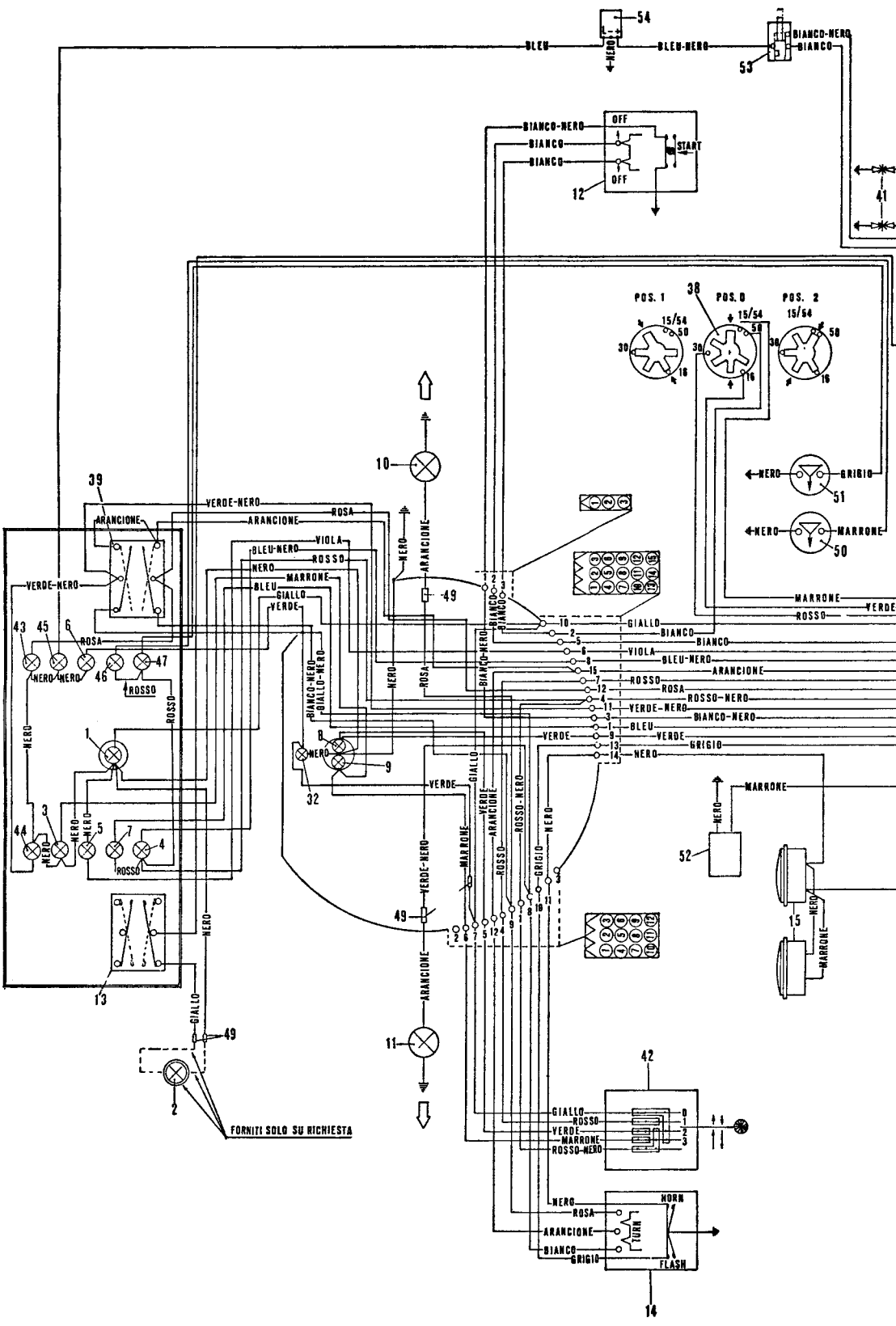


SCHÉMA ÉLECTRIQUE

1. Compteur (3W)
2. Feu supplémentaire (5W) monté
3. Voyant de feu de route «H» (1,2W)
4. Voyant pression d'huile «OIL» (1,2 W)
5. Voyant point mort «M» (1,2W)
6. Voyant feu de position «I» (1,2W)
7. Voyant charge «GEN» (1,2W)
8. Feu de croisement (40/45 W)
9. Feu de route (40/45 W)
10. Clignotant AV droit (21 W)
11. Clignotant AV gauche (21 W)
12. Bouton de démarrage et coupe circuit d'allumage
13. Interrupteur de feu supplémentaire
14. Tout au guidon de clignotant, avertisseur, appel de phare
15. Avertisseur
16. Mancontact de frein AV
17. Relais d'appel de phare (Flash)
18. Mancontact de frein AR
19. Batterie
20. Régulateur
21. Redresseur
22. Alternateur
23. Relais de démarreur
24. Démarreur
25. Interrupteur de démarrage sur le câble d'embrayage
26. Clignotant AR gauche (21 W)
27. Feu stop (5/21 W)
28. Éclairage de plaque (5W)
29. Clignotant AR droit (21 W)
30. Centrale clignotante
31. Mancontact de pression d'huile (sur le carter moteur)
32. Feu de position AV (3W)
33. Plaquette porte fusible (16 A)
34. Connecteur à 3 voies
35. Connecteur à 4 voies mâle (AMP)
36. Rupteurs
37. Bobines
38. Contacteur à clé (3 positions)
39. Interrupteur de feu de détresse
40. Connecteur à 2 voies
41. Bougies
42. Commutateur d'éclairage à sécurité entre feu de croisement et feu de position
43. Voyant de clignotant droit (1,2 W)
44. Voyant de clignotant gauche (1,2 W)
45. Voyant de béquille latérale «PARK» (1,2W)
46. Voyant de niveau de liquide de frein «BRAKE» (1,2 W)
47. Voyant d'essence «FUEL» (1,2W)
48. Connecteur à 4 voies femelle (AMP)
49. Connexion (fiche banane)
50. Contacteur de niveau de liquide de frein
51. Contacteur de niveau d'essence
52. Électrovanne (2,5 W)
53. Alimentation bobines
54. Interrupteur de voyant de béquille latérale
55. Feu de position AR (5/21 W)



LÉGENDE COULEURS

Verde = Vert

Rosso = Rouge

Giallo = Jaune

Nero = Noir

Marrone = Marron

Bianco = Blanc

Rosa = Rose

Grigio = Gris

Arancione = Orange

Viola = Violet

Azzurro = Bleu

Rosso/Nero = Rouge/Noir

Azzurro/Nero = Bleu/Noir

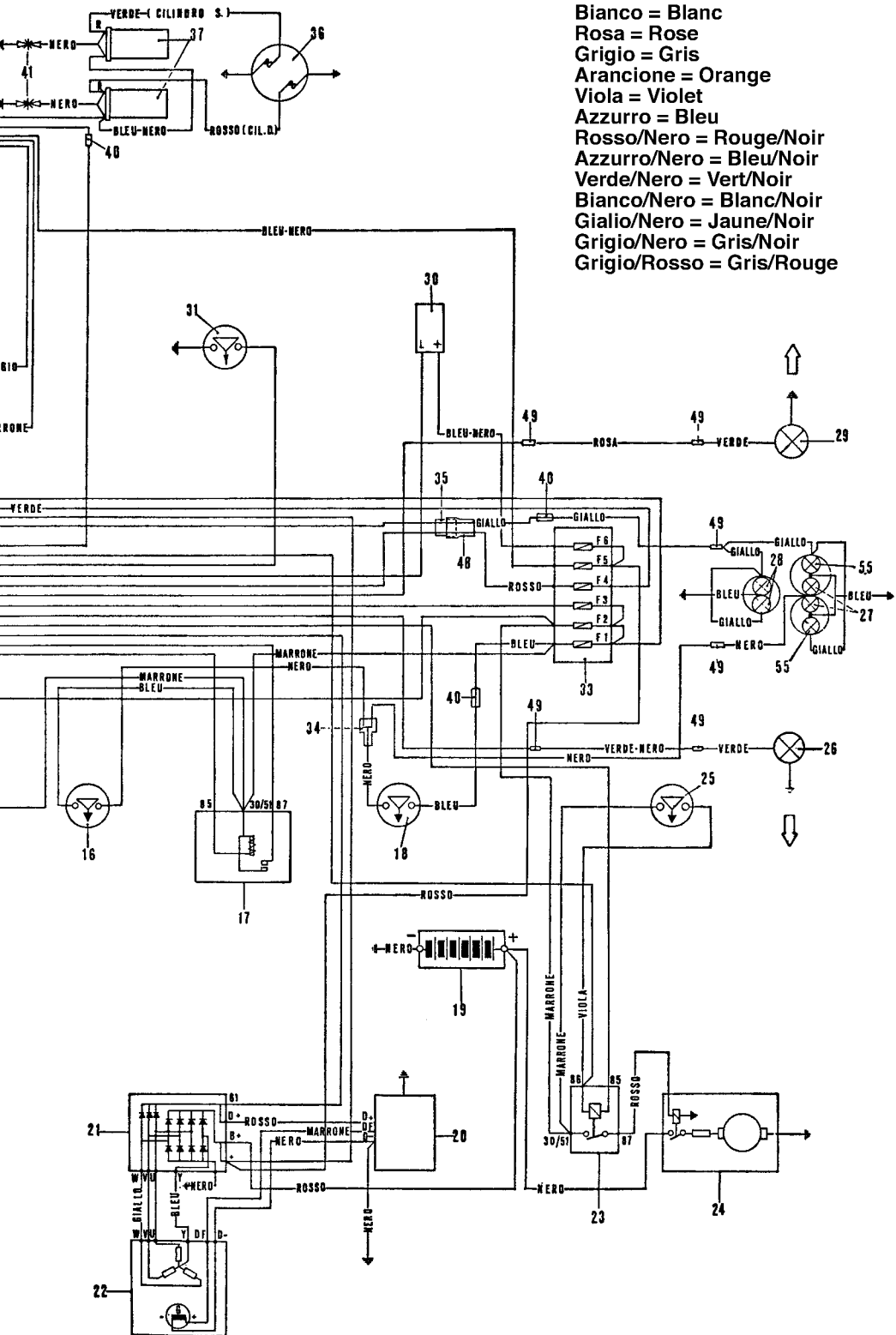
Verde/Nero = Vert/Noir

Bianco/Nero = Blanc/Noir

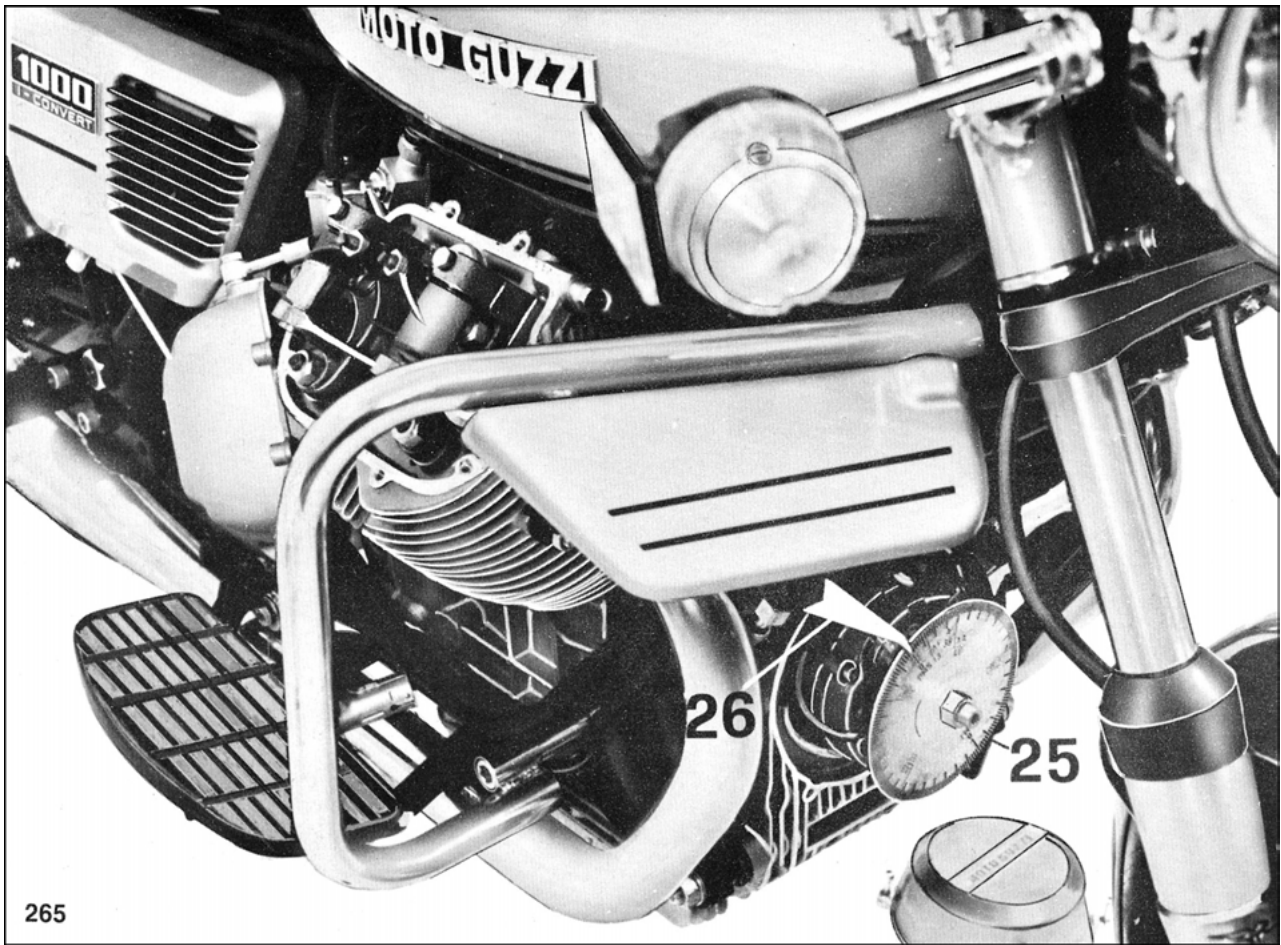
Giallo/Nero = Jaune/Noir

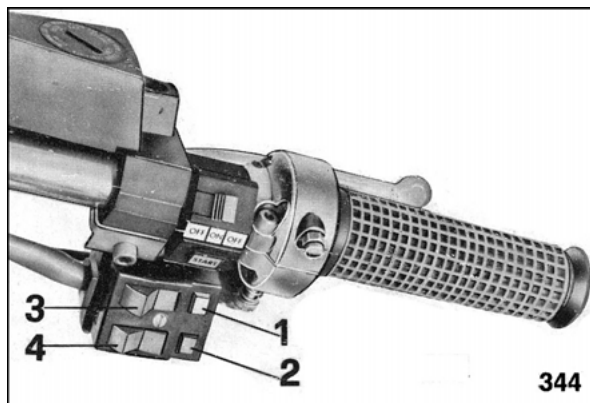
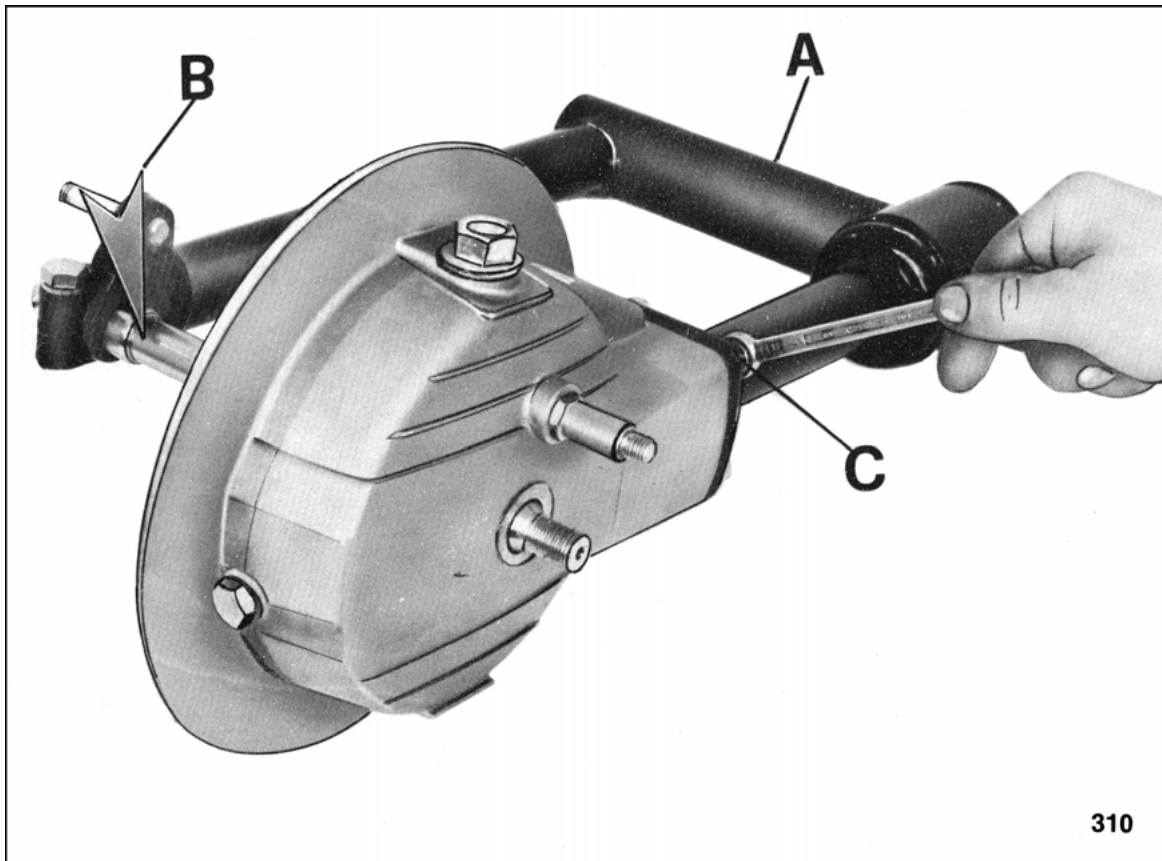
Grigio/Nero = Gris/Noir

Grigio/Rosso = Gris/Rouge



FIGURES NON DOCUMENTÉES







850 **Le Mans**

COMPLÉMENTS ET MODIFICATIONS
AU MANUEL RÉPARATION V7 SPORT - 750 S - 850 T

Ce Manuel d'Atelier est issu de la numérisation d'un document papier d'origine Moto Guzzi daté de 05/1977.

Il est une variante du Manuel d'Atelier "V7 Sport - 750 S - 850 T".

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

De nombreuses figures ne sont pas documentées dans le corps du texte.

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

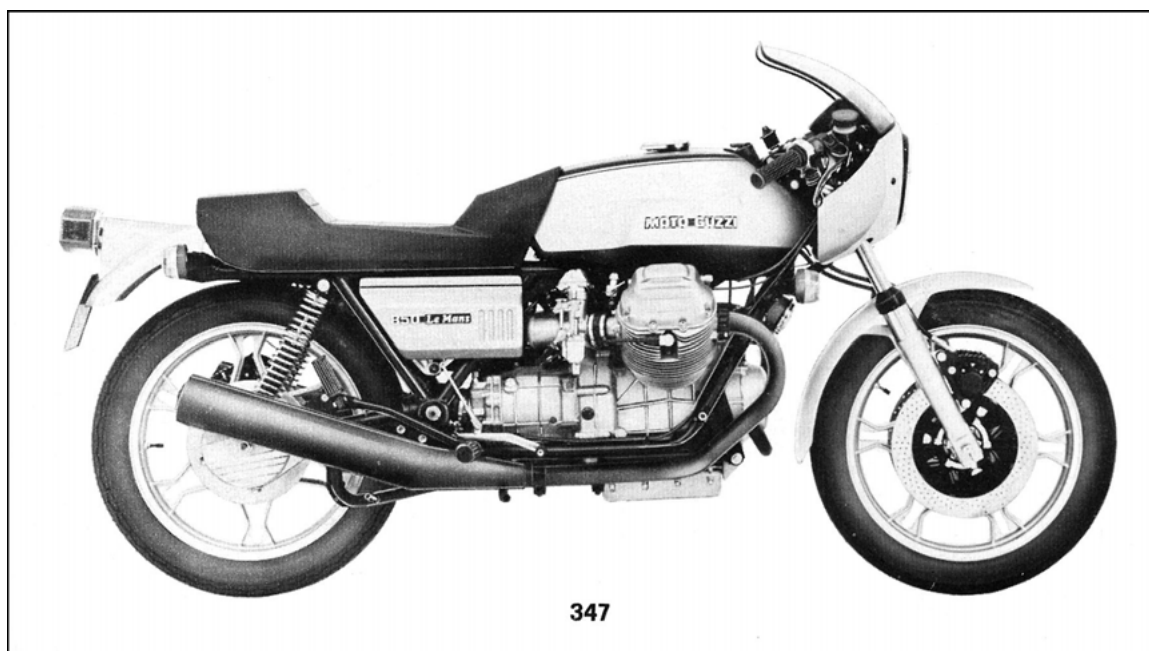
La liste de discussion/diffusion sur laquelle le lecteur est convié est : <http://fr.groups.yahoo.com/group/guzzitek>

N'oubliez pas de visiter le site historique le plus complet de Moto Guzzi : <http://perso.wanadoo.fr/rolcat.vm/guzzi>

Merci à la Scuderia Guzzi : <http://www.scuderiaguzzi.org>

Merci à tous ceux qui contribuent à la Guzzithèque.

Document édité le 8 mars 2004.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	PAGE 4
------------------------------------	---------------

RÉVISION ET VÉRIFICATION DU MOTEUR	PAGE 6
---	---------------

CYLINDRES -PISTONS - SEGMENTS	PAGE 7
--------------------------------------	---------------

BIELLE - VILEBREQUIN	PAGE 9
-----------------------------	---------------

CARBURATION	PAGE 11
--------------------	----------------

SUSPENSION AR	PAGE 12
----------------------	----------------

ALLUMAGE	PAGE 13
-----------------	----------------

KIT COMPÉTITION	PAGE 14
------------------------	----------------

KIT GONFLAGE	PAGE 18
---------------------	----------------

SCHÉMA ÉLECTRIQUE	PAGE 19
--------------------------	----------------

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Bicylindre.....à 4 temps
 Disposition des cylindresen V à 90°
 Alésage.....83 mm
 Course78 mm
 Cylindrée.....844 cm³
 Taux de compression10,2
 Puissance maximum80 CV SAE à 7300 trs/mn

DISTRIBUTION

À soupapes en tête avec tiges et culbuteurs.

ALIMENTATION

2 carburateurs «Dell'Orto» PHF 36 BD (à droite) PHF 36 BS (à gauche).

GRAISSAGE

Graissage sous pression par pompe à engrenage.
 Crépine et filtre à cartouche montés dans le carter inférieur.
 Pression normale de graissage : 3,8 à 4,2 kg/cm² (réglable par un clapet situé dans le carter inférieur).
 Témoin électrique signalant l'insuffisance de pression.

ALTERNATEUR

Monté en bout de vilebrequin (14V - 20 A).

ALLUMAGE

Batterie-Bobine à double rupteur et avance automatique à masses centrifuges.

DONNÉES D'ALLUMAGE

Avance fixe8°
 Avance automatique26°
 Avance totale34°
 Distance entre les grains du rupteur.....0,37 à 0,42 mm.

BOUGIES

Écartement des électrodes0,6 mm.

BOBINES

2 montées sur le coté gauche de la machine.

DÉMARRAGE

Démarrateur électrique à enclenchement électromagnétique.
 Couronne dentée fixée au volant moteur.
 Commande par bouton poussoir (Start) à droite du guidon.

TRANSMISSION

EMBRAYAGE

Bidisque à sec. Situé sur le volant moteur. Commande par levier placé sur le guidon gauche.

TRANSMISSION PRIMAIRE

À engrenage, rapport 1 : 1,235 (Z = 17/21).

BOÎTE DE VITESSES

5 rapports avec engrenage toujours en prise à enclenchement par crabotage frontal. Dispositif anti-à-coups incorporé.
 Commande par pédale coté gauche.

Rapports de boîte :

1^{re}(Z = 14/28) = 1 : 1,200
 2^e(Z = 18/25) = 1 : 1,338
 3^e(Z = 21/22) = 1 : 1,047
 4^e(Z = 23/20) = 1 : 0,869
 5^e(Z = 28/21) = 1 : 0,750

TRANSMISSION SECONDAIRE :

À cardan

Rapport.....(Z = 7/33) = 1 :4,714

Rapports total (moteur-roue) :

1^{re} 1 : 11,6432^e 1 : 8,0803^e 1 : 6,0954^e 1 : 5,0595^e 1 : 4,366**PARTIE CYCLE**

Double berceau à structure tubulaire.

SUSPENSIONS**AV**

Fourche télescopique à amortisseurs incorporés

AR

Bras oscillant avec ressorts réglables et amortisseurs hydrauliques incorporés

ROUES

AV et AR en alliage avec jante WM 3/2,15x18".

PNEUMATIQUES

AV3,50 H 18 (100/90 H 18)

AR 4,00 H 18 ou 4,10 H 18 (110/90 H 18)

FREINS

Système de freinage intégral.

AV :

2 disques perforés Ø 300 mm avec étrier à 2 pistons Ø 38 mm

AR :

1 disque perforé Ø 242 mm avec étrier à 2 pistons Ø 38 mm

La pédale commande le disque AV gauche et le disque AR.

Le levier au guidon commande le disque AV droit.

COTES ET POIDS

Empattement 1,470 m

Longueur hors tout 2,190 m

Largeur hors tout 0,720 m

Hauteur maximum 1,030 m

Garde au sol 0,150 m

Poids à vide 198 kg

PERFORMANCES

Vitesse maxi en solo 210 km/h

Consommation 8 litres aux 100 km

REPLISSAGES

Élément	Litres	Type de carburant et différentes huiles
Réservoir (réserve 3 litres environ)	22,5	Super 98/100 NO-RM
Moteur	3	«Agip Sint 2000 SAE 10W50»
Boîte de vitesses	0,750	«Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
Pont	0,250 dont	
	0,230	«Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
	0,020	«Agip Rocol ASO/R»
Fourche (par fourreau)	0,120	«Agip F.1 ATF Dexron»
Circuits de freinage		«Agip F.1 Brake Fluid»

RÉVISION ET VÉRIFICATION DU MOTEUR

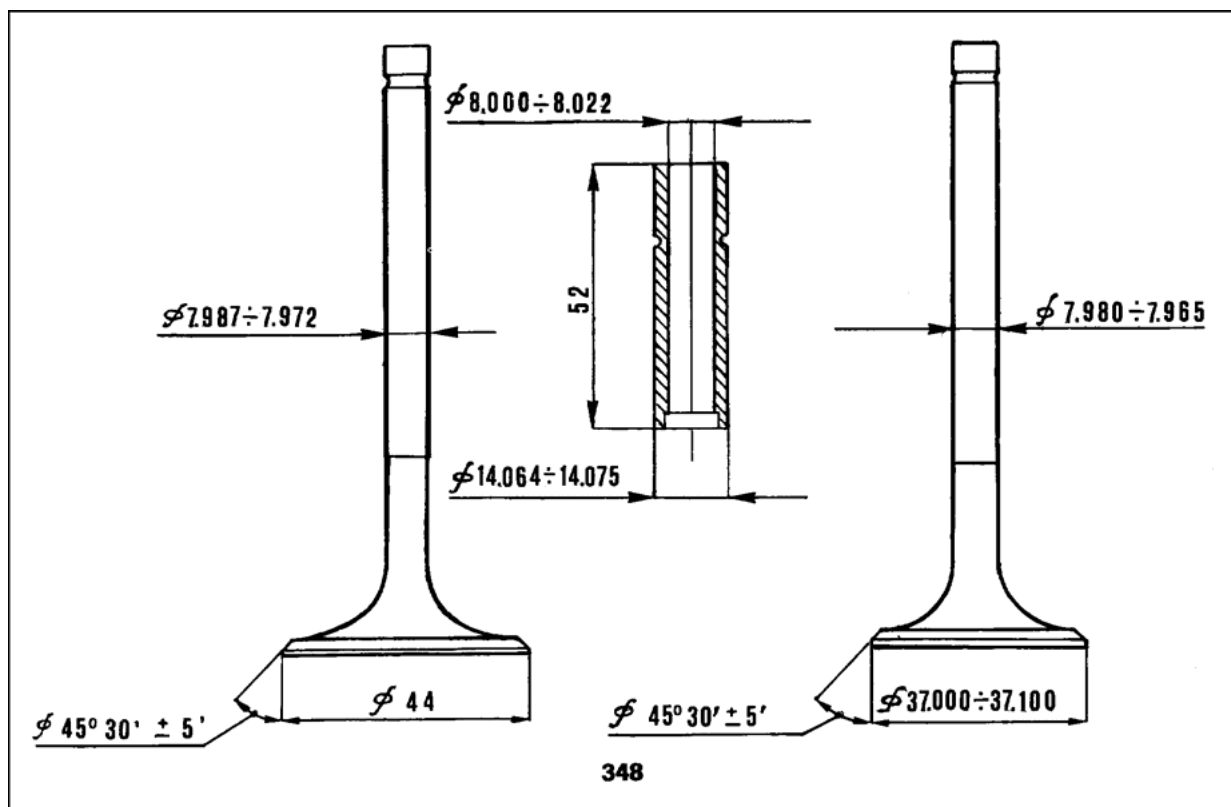
SOUPAPES

Contrôler le jeu des soupapes existant entre la queue et le guide.

Rectifier les soupapes en respectant les mêmes angles que pour les sièges : $45^{\circ}30' \pm 5'$.

La tête de soupape d'admission a un diamètre de 44 mm tandis que celle d'échappement a un diamètre compris entre 37,000 et 37,100 mm.

	Ø intérieur des guides (mm)	Ø queue de soupape (mm)	Tolérances (mm)
Admission	8,000 à 8,022	7,972 à 7,987	0,013 à 0,050
Échappement		7,965 à 7,980	0,020 à 0,057



SEGMENTS

	Segment de feu (mm)	Segment d'étanchéité (mm)	Segment racleur (mm)
Ø cote d'origine		83,000	
Ø 1 ^{re} cote réalésage		83,400	
Ø 2 ^e cote réalésage		83,600	
Épaisseur	1,478 ± 1,490		3,878 ± 3,900
Jeu à la coupe	0,30 ± 0,45		0,25 ± 0,40
Jeu à la gorge	0,030 ± 0,062		0,042 ± 0,060

CYLINDRES - PISTONS - SEGMENTS

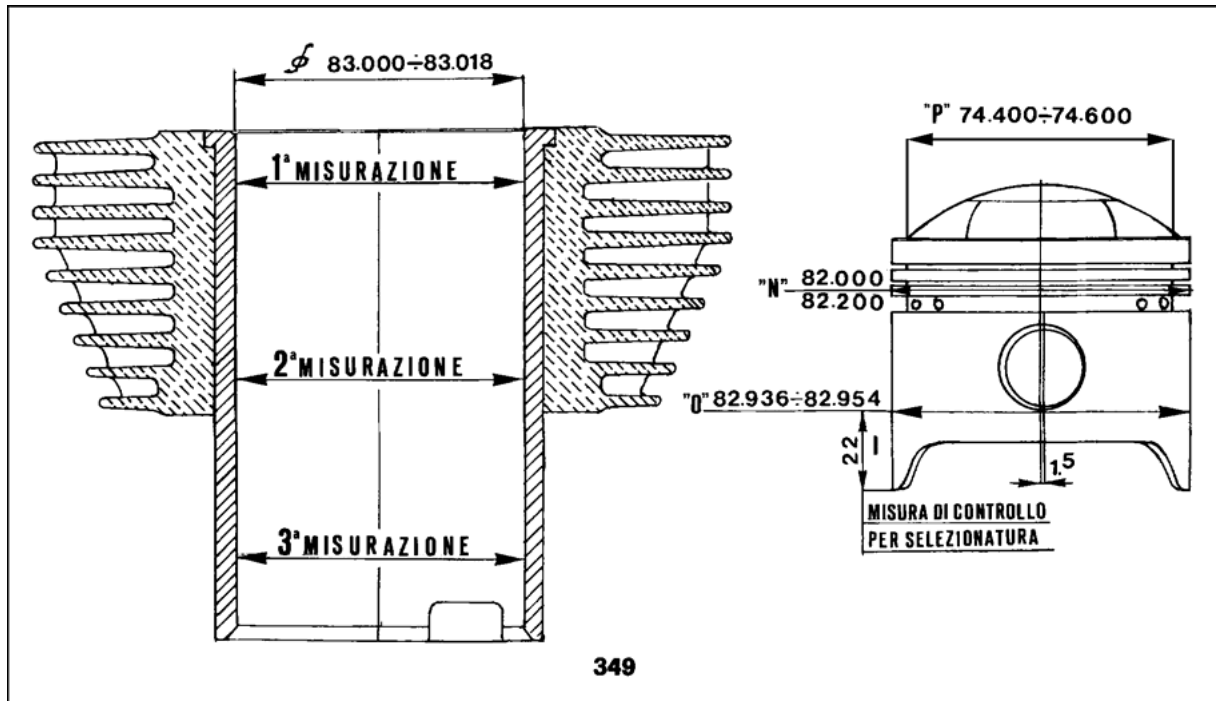
CYLINDRES

COTES D'ORIGINE

Classe A 83,000 ÷ 83,009 mm
 Classe B 83,009 ÷ 83,018 mm

COTES RÉPARATION

Cote d'origine 83,000 ÷ 83,018 mm
 1^{er} réalésage (4/10 mm) 83,400 ÷ 83,418 mm
 2^e réalésage (6/10 mm) 83,600 ÷ 83,618 mm



PISTONS

Différence de poids maximum entre les 2 pistons 1,5 g

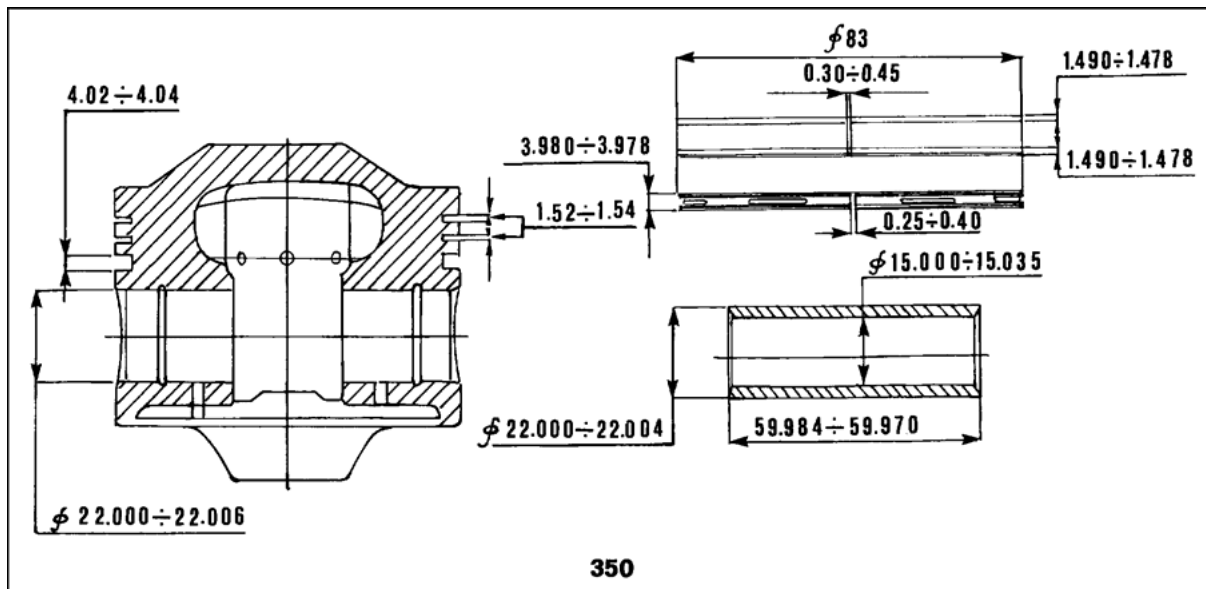
COTES D'ORIGINE

Classe A 82,936 ÷ 82,945 mm
 Classe B 82,945 ÷ 82,954 mm

Cotes réparation

	Ø «P» (mm)	Ø «N» (mm)	Ø «O» (mm)
Ø cote d'origine	74,400 ÷ 74,600	82,936 ÷ 82,945	82,936 ÷ 82,954
Ø 1 ^{re} cote réalésage (4/10 mm)	74,800 ÷ 75,000	82,400 ÷ 82,600	82,936 ÷ 82,354
Ø 2 ^e cote réalésage (6/10 mm)	75,000 ÷ 75,200	82,600 ÷ 82,800	82,536 ÷ 83,554

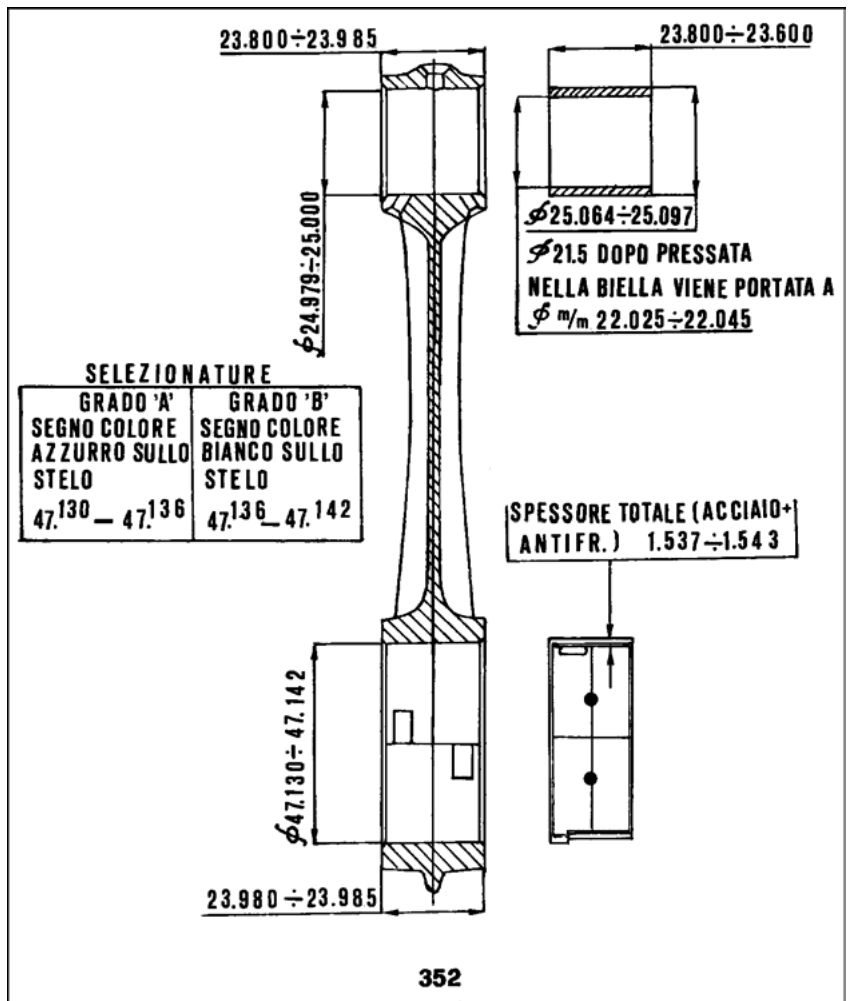
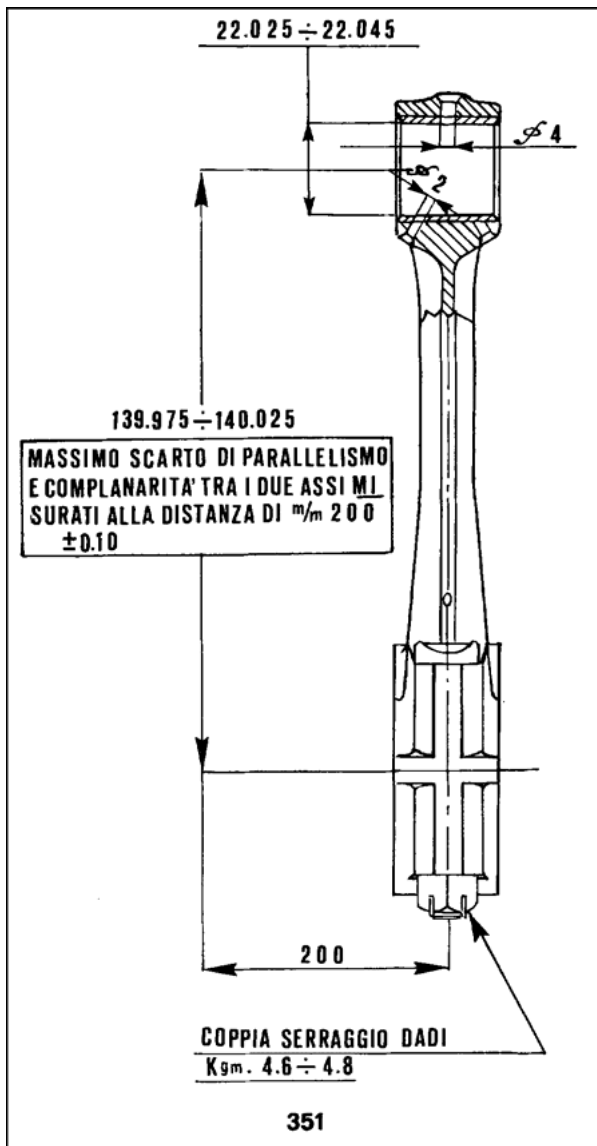
SEGMENTS



BIELLE - VILEBREQUIN

BIELLE

Couple de serrage 4,6 ÷ 4,8 kgm
 Différence maximum de poids entre les bielles 3 g



REPÉRAGE DES BIELLES

Ø tête classe A, repère Bleu 47,130 ÷ 47,136 mm
 Ø tête classe B, repère Blanc 47,136 ÷ 47,142 mm

VILEBREQUIN

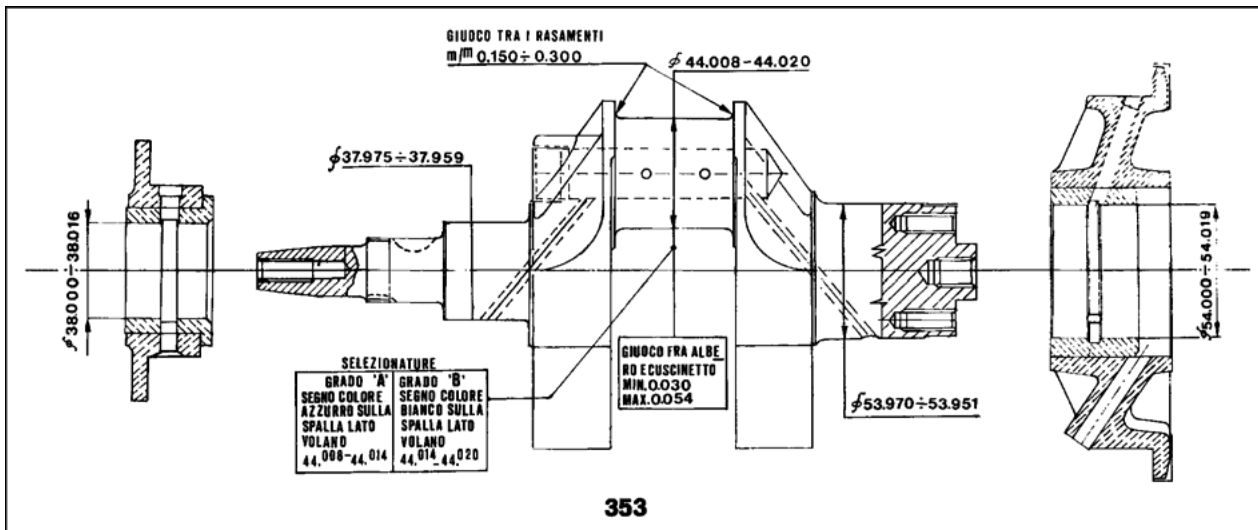
REPÉRAGE DES VILEBREQUINS, COTES D'ORIGINE

Ø du maneton classe A, repère Bleu coté volant.....44,008 ÷ 44,014 mm

Ø du maneton classe B, repère Blanc coté volant ...44,014 ÷ 44,020 mm

CONTRÔLE D'ÉQUILIBRAGE STATIQUE

Contrepoids à appliquer sur le maneton 1,586 ÷ 1,616 kg



CARBURATION

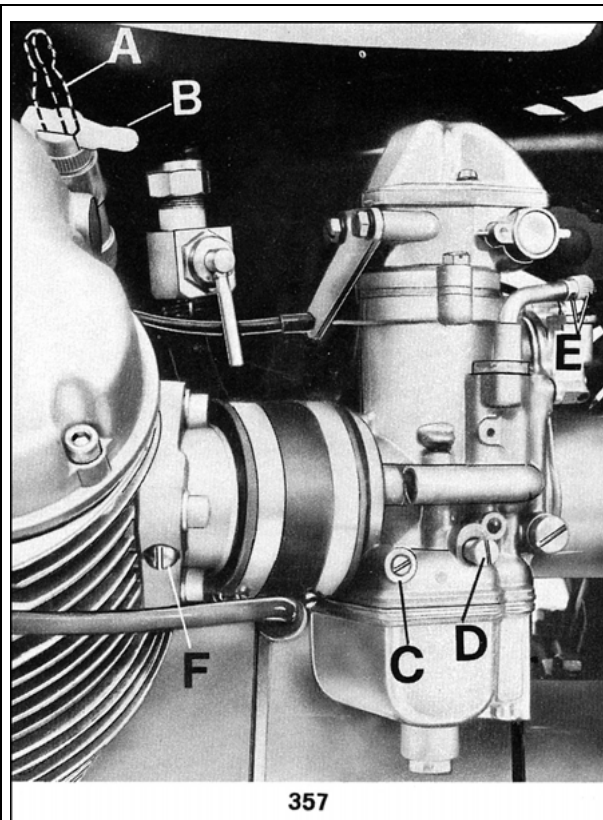
Voir pages 54 et 55 du manuel d'atelier "V7 Sport - 750 S - 850 T"

CARBURATEUR

2 carburateurs de type PHF 36 B (D) à droite et PHF 36 B (S) à gauche.

RÉGLAGES

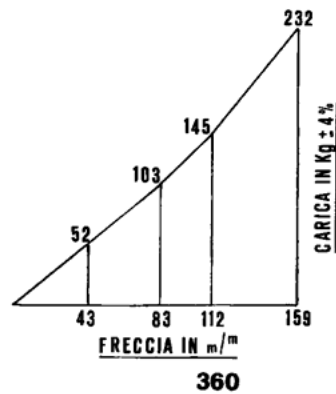
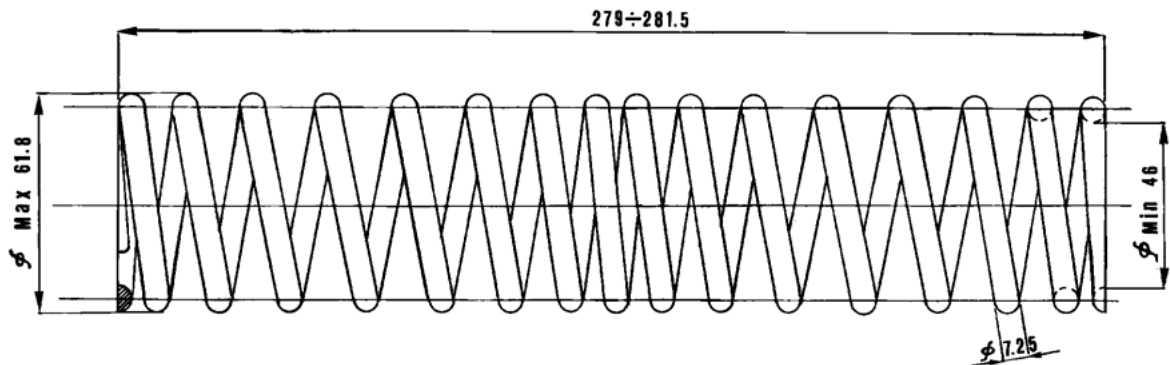
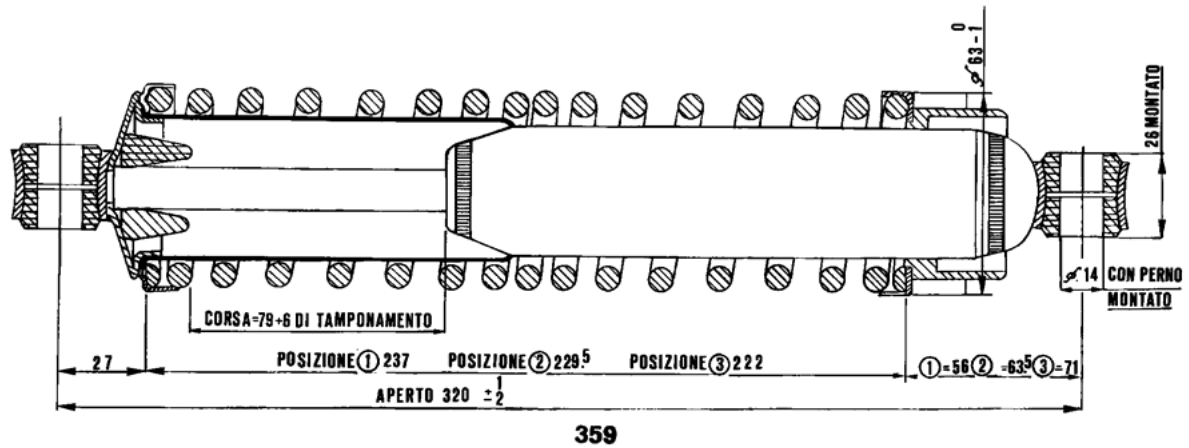
Venturi	Ø 36 mm
Boisseau	60
Puits	265 AB
Gicleur principal	135
Gicleur de ralenti	60
Gicleur de démarrage	70
Gicleur de pompe	38
Aiguille	K5 (2° cran)
Flotteur	10 gr
Vis de richesse	1,5 tr
Niveau de cuve	17,5 à 18,5 mm



SUSPENSION AR

CARACTÉRISTIQUES DU RESSORT

Longueur libre	279 à 281,5 mm
Longueur sous charge de 52 kg	236 à 238,5 mm
Longueur sous charge de 103 kg	196 à 198,5 mm
Longueur sous charge de 145 kg	167 à 169,5 mm
Longueur sous charge de 232 kg	120 à 122,5 mm

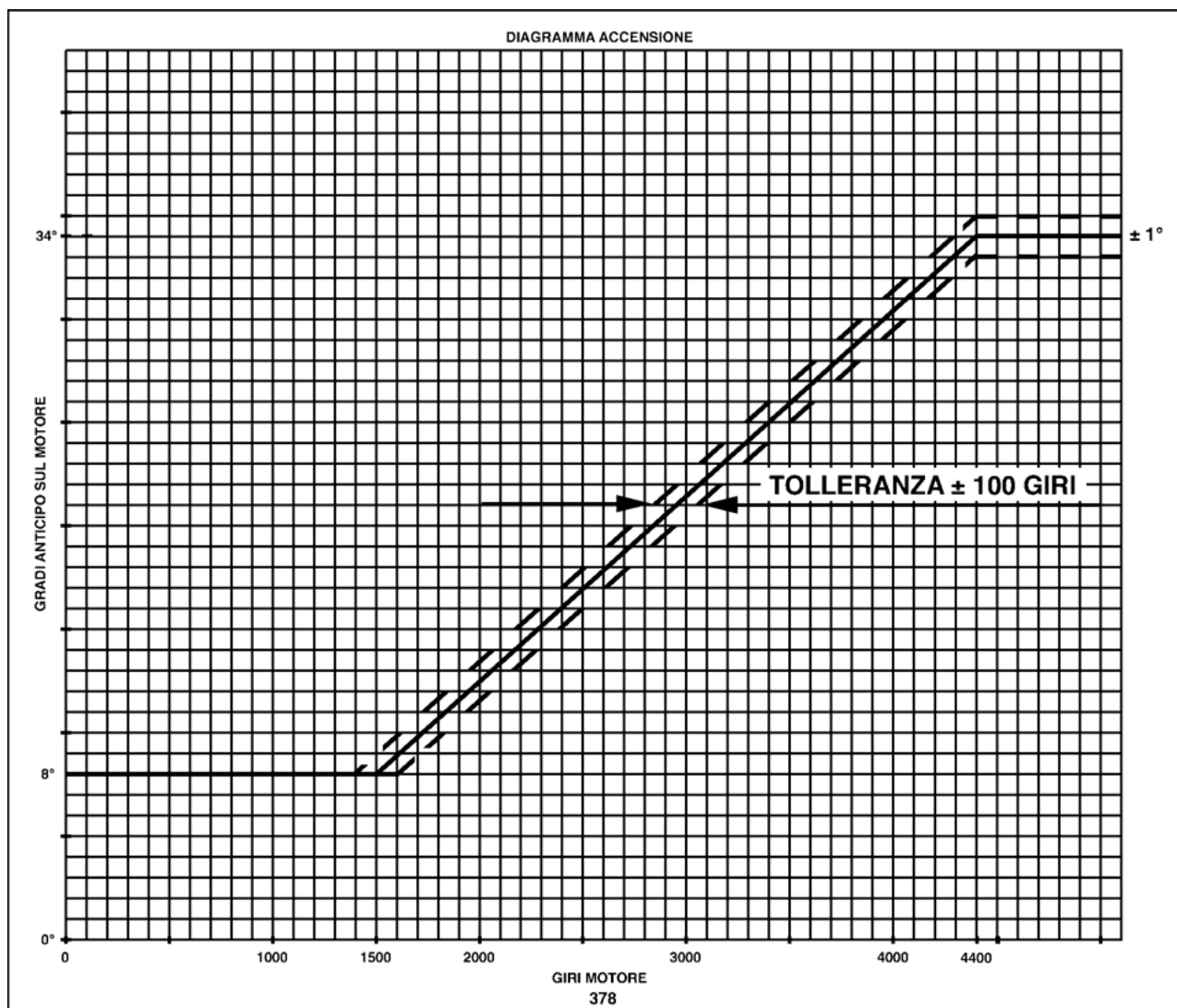


ALLUMAGE**DONNÉES DES RUPTEURS**

Écartement des rupteurs0,37 à 0,43 mm
 Angle d'ouverture $180^\circ \pm 5^\circ$
 Angle de fermeture $180^\circ \pm 5^\circ$
 Angle de décalage des 2 rupteurs $225^\circ \pm 1^\circ$
 Pression des rupteurs 550 ± 50 g
 Pourcentage de Dwell48,7 % à 51,3 %

DIAGRAMME D'AVANCE AUTOMATIQUE

Avance fixe 8°
 Avance automatique $26^\circ \pm 2^\circ$
 Avance totale $34^\circ \pm 2^\circ$

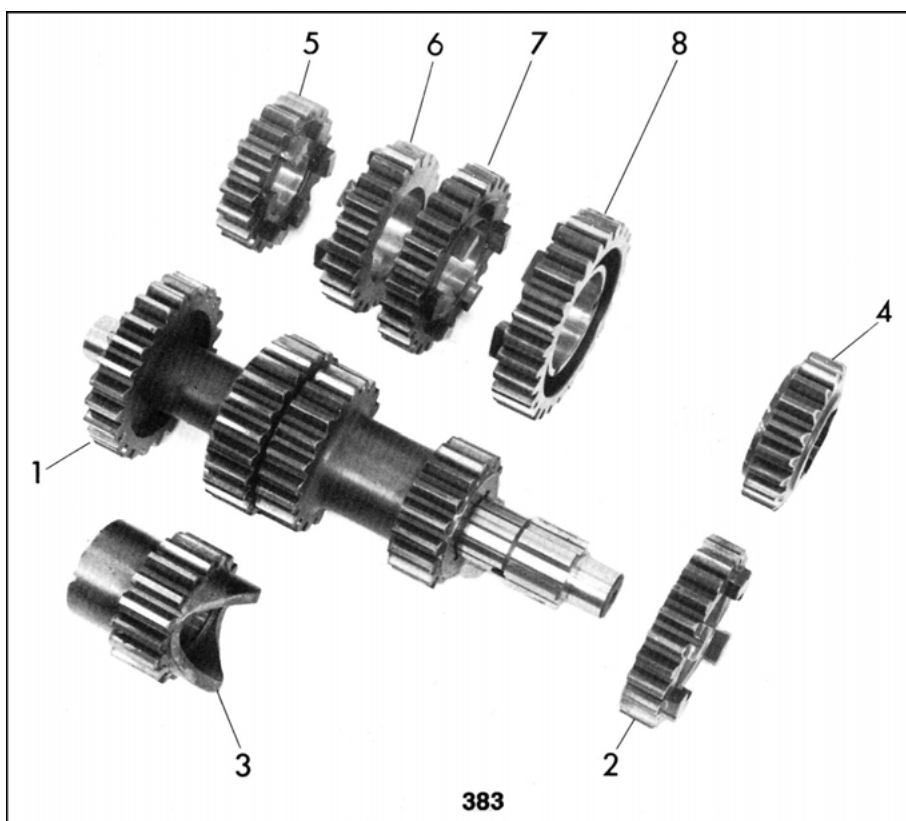


KIT COMPÉTITION**TRANSFORMATION DE LA "850 LE MANS" POUR LA COMPÉTITION**

N.B. - Cette transformation annule le droit à la garantie. De plus, si vous montez le kit d'amélioration du moteur, le véhicule ne répond plus à la législation des Mines et du code de la route. Vous ne pourrez plus circuler sur route mais seulement sur circuit.

KIT DE BOÎTE DE VITESSES À TAILLE DROITE. RÉFÉRENCE 14 21 00 41

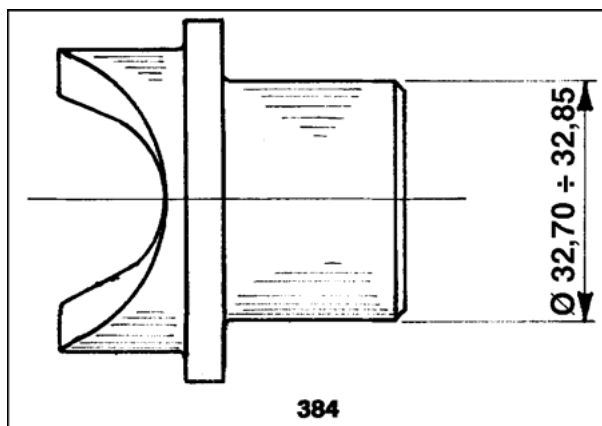
N°	Référence	Désignation	Quantité
1	14 21 05 40	Arbre primaire (Z = 24 - 22 - 20 - 17)	1
1	14 21 05 41	Arbre primaire (Z = 24 - 22 - 19C - 16C)	1
2	14 21 20 40	Engrenage de 5 ^e AP (Z=25)	1
3	14 21 11 40	Engrenage d'entrée de BV (Z=16)	1
3	14 21 11 41	Engrenage d'entrée de BV (Z=17)	1
4	14 21 52 40	Engrenage de 5 ^e AS (Z=19)	1
5	14 21 51 40	Engrenage de 4 ^e AS (Z=20)	1
6	14 21 48 40	Engrenage de 3 ^e AS (Z=22)	1
7	14 21 45 40	Engrenage de 2 ^e AS (Z=24)	1
7	14 21 45 41	Engrenage de 2 ^e AS (Z=24C)	1
8	14 21 42 40	Engrenage de 1 ^{re} AS (Z=26)	1
8	14 21 42 41	Engrenage de 1 ^{re} AS (Z=26C)	1

**NOTES**

Les engrenages indiqués par la lettre «C» à côté du nombre doivent être montés par couple. Ils sont identifiables par :

- une rainure de tour sur la partie centrale de la denture pour les engrenages de 1^{re} et 2^e de l'arbre secondaire
- une double rainure de tour sur la partie centrale d'engagement des engrenages de 1^{re} et 2^e de l'arbre primaire

Pour le montage de ces pièces, il est nécessaire de changer sur un certain nombre de véhicules la dent de loup de l'amortisseur de transmission référence 14 21 12 02 reconnaissable à son diamètre plus faible.



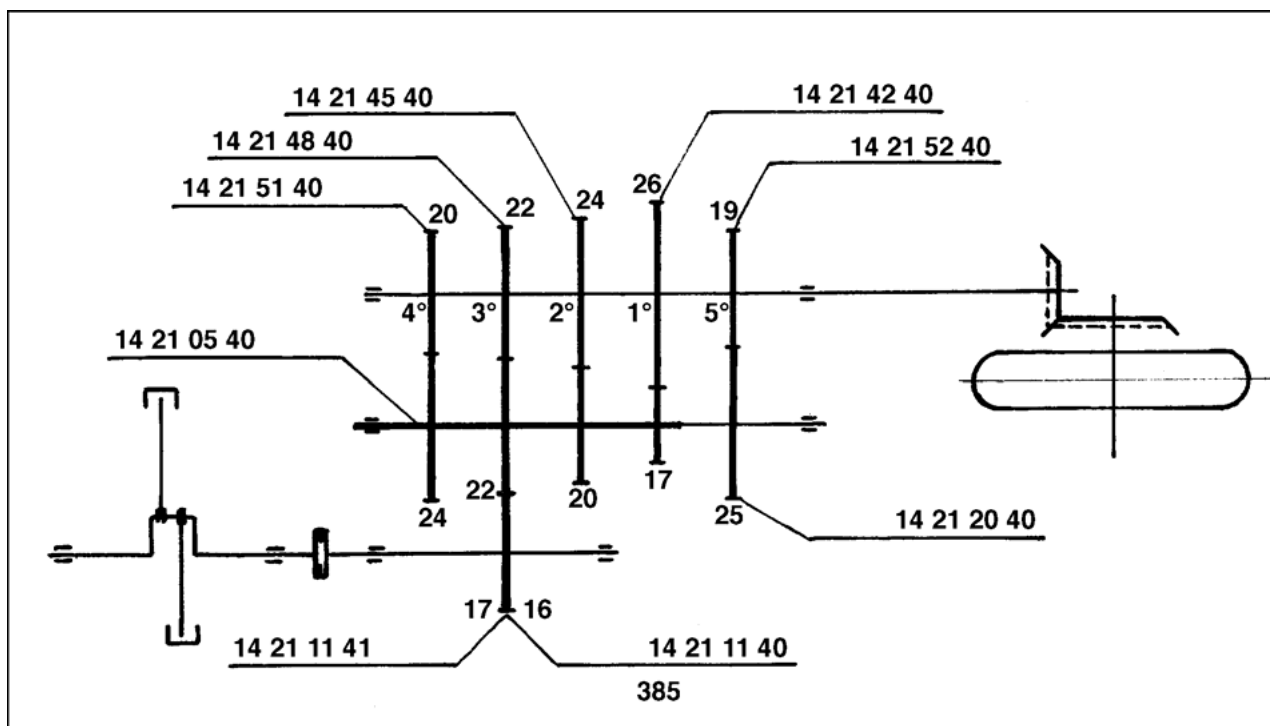
Le présent kit N° 14 21 00 41 annule et remplace le kit 14 21 00 40. De plus, il est prévu pour les couples coniques suivants :

- 6/32 - rapport 5,333 référence 17 35 46 90 à monter avec le cardan 14 32 80 40 et le manchon 18 32 77 00
- 7/33 - rapport 4,714 référence 17 35 46 50 à monter avec le cardan 14 32 80 50 et le manchon 14 32 77 00
- 8/33 - rapport 4,125 référence 14 35 46 40 à monter avec le cardan 14 32 80 40 et le manchon 18 32 77 00
- 9/34 - rapport 3,778 référence 18 35 46 50 à monter avec le cardan 14 32 80 40 et le manchon 18 32 77 00

Le couple conique 7/33 est monté de série.

COMBINAISON DES RAPPORTS TYPE «A»

Avec variation possible de l'engrenage d'entrée de BV : Z = 16 ou 17



RAPPORT TOTAL DE TRANSMISSION AVEC ENGRENAGE D'ENTRÉE DE BV Z = 17 RÉFÉRENCE 14 21 11 41

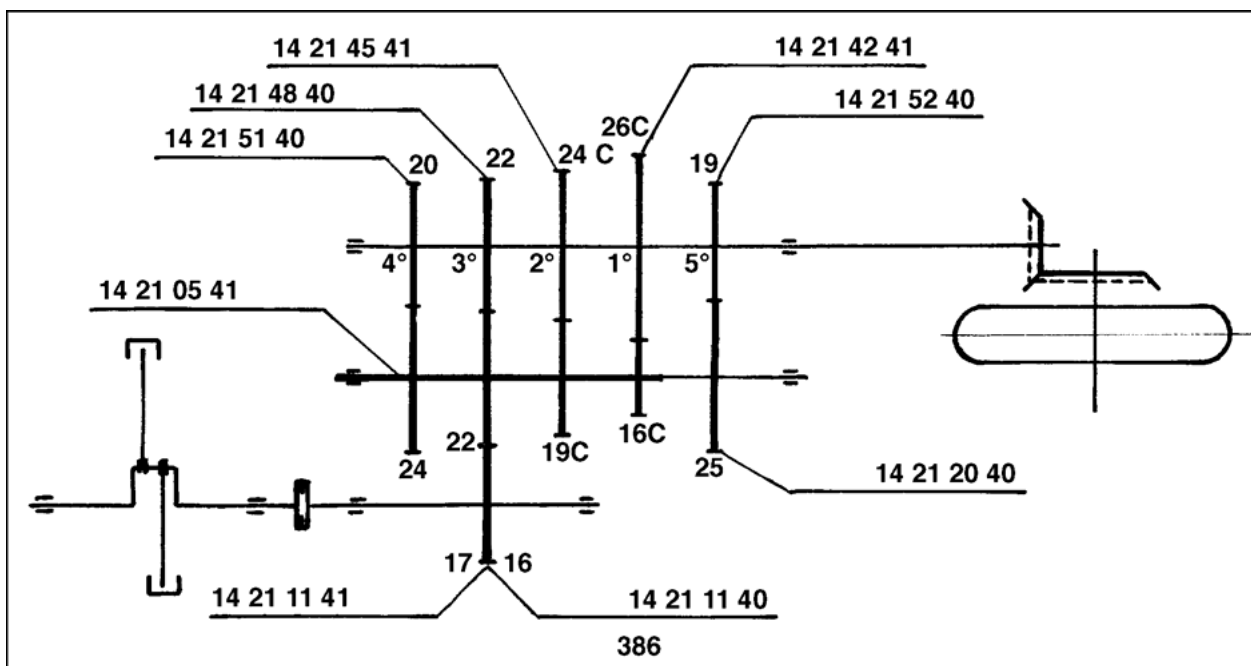
Couple conique	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e
6/32 = 5,333	10,554	8,282	6,901	5,749	5,242
7/33 = 4,714	9,329	7,321	6,100	5,030	4,634
8/33 = 4,125	8,163	6,406	5,338	4,447	4,055
9/34 = 3,778	7,477	5,867	4,889	4,073	3,714
Vitesse théorique à 7500 trs/mn (développement du pneu : 2020 mm)					
6/32 = 5,333	85,27	108,66	130,41	156,54	171,69
7/33 = 4,714	96,47	122,93	147,54	177,16	194,21
8/33 = 4,125	110,25	140,49	168,60	202,38	221,94
9/34 = 3,778	120,36	153,40	184,08	220,96	242,32

RAPPORT TOTAL DE TRANSMISSION AVEC ENGRENAGE D'ENTRÉE DE BV Z = 16 RÉFÉRENCE 14 21 11 40

Couple conique	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e
6/32 = 5,333	11,210	8,799	7,333	6,106	5,573
7/33 = 4,714	9,909	7,778	6,482	5,398	4,926
8/33 = 4,125	8,671	6,806	5,672	4,725	4,311
9/34 = 3,778	7,941	6,234	5,195	4,326	3,948
Vitesse théorique à 7500 trs/mn (développement du pneu : 2020 mm)					
6/32 = 5,333	80,28	102,28	122,73	147,39	161,49
7/33 = 4,714	90,82	115,71	138,84	166,72	182,70
8/33 = 4,125	103,79	132,23	158,67	190,47	208,76
9/34 = 3,778	113,33	144,36	173,24	208,04	227,96

COMBINAISON DES RAPPORTS TYPE «B» 1^{RE} ET 2^E COURTES

Avec variation possible de l'engrenage d'entrée de BV : Z = 16 ou 17



RAPPORT TOTAL DE TRANSMISSION AVEC ENGRENAGE D'ENTRÉE DE BV Z = 17 RÉFÉRENCE 14 21 11 41

Couple conique	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e
6/32 = 5,333	11,215	8,714	6,901	5,749	5,242
7/33 = 4,714	9,914	7,703	6,100	5,080	4,634
8/33 = 4,125	8,675	6,740	5,338	4,447	4,055
9/34 = 3,778	7,945	6,117	4,889	4,073	3,714
Vitesse théorique à 7500 trs/mn (développement du pneu : 2020 mm)					
6/32 = 5,333	80,24	103,28	130,41	156,54	171,69
7/33 = 4,714	90,78	116,83	147,54	177,16	194,21
8/33 = 4,125	103,74	133,53	168,60	202,38	221,94
9/34 = 3,778	113,27	145,70	184,08	220,96	242,32

RAPPORT TOTAL DE TRANSMISSION AVEC ENGRENAGE D'ENTRÉE DE BV Z = 16 RÉFÉRENCE 14 21 11 40

Couple conique	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e
6/32 = 5,333	11,914	9,263	7,333	6,106	5,573
7/33 = 4,714	10,531	8,188	6,482	5,398	4,926
8/33 = 4,125	9,215	7,165	5,672	4,725	4,311
9/34 = 3,778	8,440	6,562	5,195	4,326	3,948
Vitesse théorique à 7500 trs/mn (développement du pneu : 2020 mm)					
6/32 = 5,333	75,54	97,16	122,73	147,39	161,49
7/33 = 4,714	85,46	109,91	138,84	166,72	182,70
8/33 = 4,125	97,66	125,61	158,67	190,47	208,76
9/34 = 3,778	106,63	137,15	173,24	208,04	227,96

KIT GONFLAGE**KIT DE GONFLAGE RÉFÉRENCE 14 99 97 40**

Référence	Désignation	Quantité
14 15 33 40	Arbre à cames «B10»	1
14 02 08 40	Joint d'embase	2
14 11 26 40	Carburateur droit PHM 40 BD	1
14 11 26 41	Carburateur gauche PHM 40 BS	1
14 11 50 40	Pipe d'admission droite	1
14 11 50 41	Pipe d'admission gauche	1
14 12 07 41	Tube d'échappement complet	1
14 12 30 41	Silencieux d'échappement droit	1
14 12 29 41	Silencieux d'échappement gauche	1
14 12 39 41	Tube de liaison silencieux	1

Pour parachever la finition, il y a lieu d'aligner parfaitement et de polir les conduits d'admission et d'échappement et de mettre à la cote indiquée fig.387 le logement des ressorts de soupape.

ADMISSION

Intercaler 1 à 7 rondelles 14 03 73 00 entre la culasse et le siège des ressorts 13 03 72 00

ÉCHAPPEMENT

Intercaler 0 à 6 rondelles 14 03 73 00 entre la culasse et le siège des ressorts 13 03 72 00

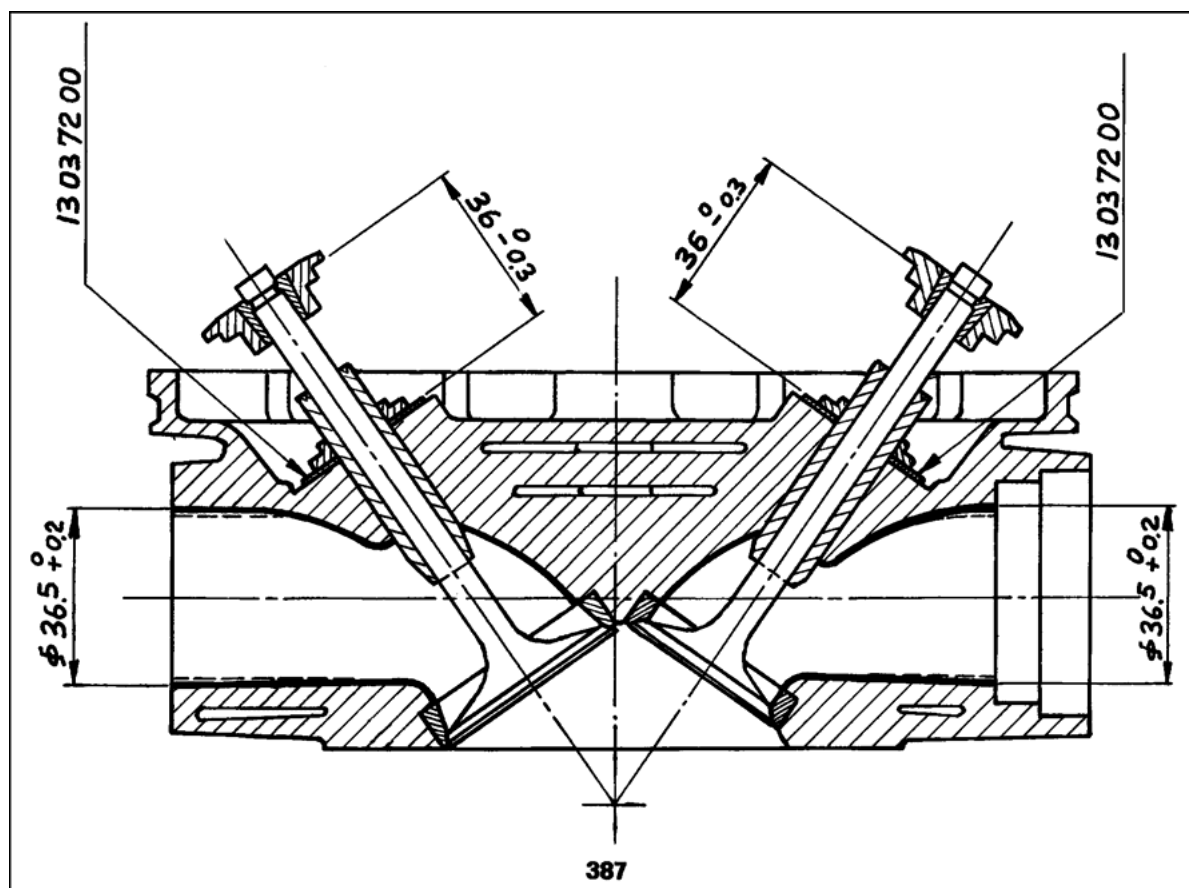


SCHÉMA ÉLECTRIQUE

1. Compteur (3W)
2. Compte-tours (3W)
3. Voyant de feu de route (1,2W)
4. Voyant de pression d'huile (1,2W)
5. Voyant de point mort (1,2W)
6. Voyant de feu de position (1,2W)
7. Voyant de charge (1,2W)
8. Feu de route (40/45 W)
9. Feu de croisement (40/45 W)
10. Clignotant AV. droit (21 W)
11. Clignotant AV. gauche (21 W)
12. Commande de démarreur et de coupe contact
13. Commodo d'éclairage
14. Commodo d'avertisseur acoustique, d'appel lumineux et de clignotant
15. Avertisseur acoustique (consommation 3,5 A)
16. Manocontact de frein AV
17. Relais d'appel lumineux
18. Manocontact de frein AR
19. Batterie (12V-20 Ah)
20. Régulateur
21. Pont de diode
22. Alternateur
23. Télérupteur de démarreur
24. Démarreur (12V-0,6V)
25. Clignotant AR. gauche (21 W)
26. Feu stop (5/21W)
27. Feu de position et éclairage de plaque (5/21W)
28. Clignotant AR. droit (21 W)
29. Centrale clignotante
30. Manocontact de pression d'huile
31. Interrupteur de point mort
32. Plaquette porte-fusibles (16 A)
33. Rupteurs
34. Bobines
35. Contacteur à clé (3 positions)
36. Bourgies
37. Veilleuse AV (3W)
38. Voyant de niveau de liquide de frein du maître-cylindre AR (1,2W)

Couleurs

Verde = Vert
Rosso = Rouge
Giallo = Jaune
Nero = Noir
Marrone = Marron
Bianco = Blanc
Rosa = Rose
Grigio = Gris
Arancione = Orange
Viola = Violet
Azzurro = Bleu
Rosso/Nero = Rouge/Noir
Azzurro/Nero = Bleu/Noir
Verde/Nero = Vert/Noir
Bianco/Nero = Blanc/Noir
Giallo/Nero = Jaune/Noir
Grigio/Nero = Gris/Noir
Grigio/Rosso = Gris/Rouge

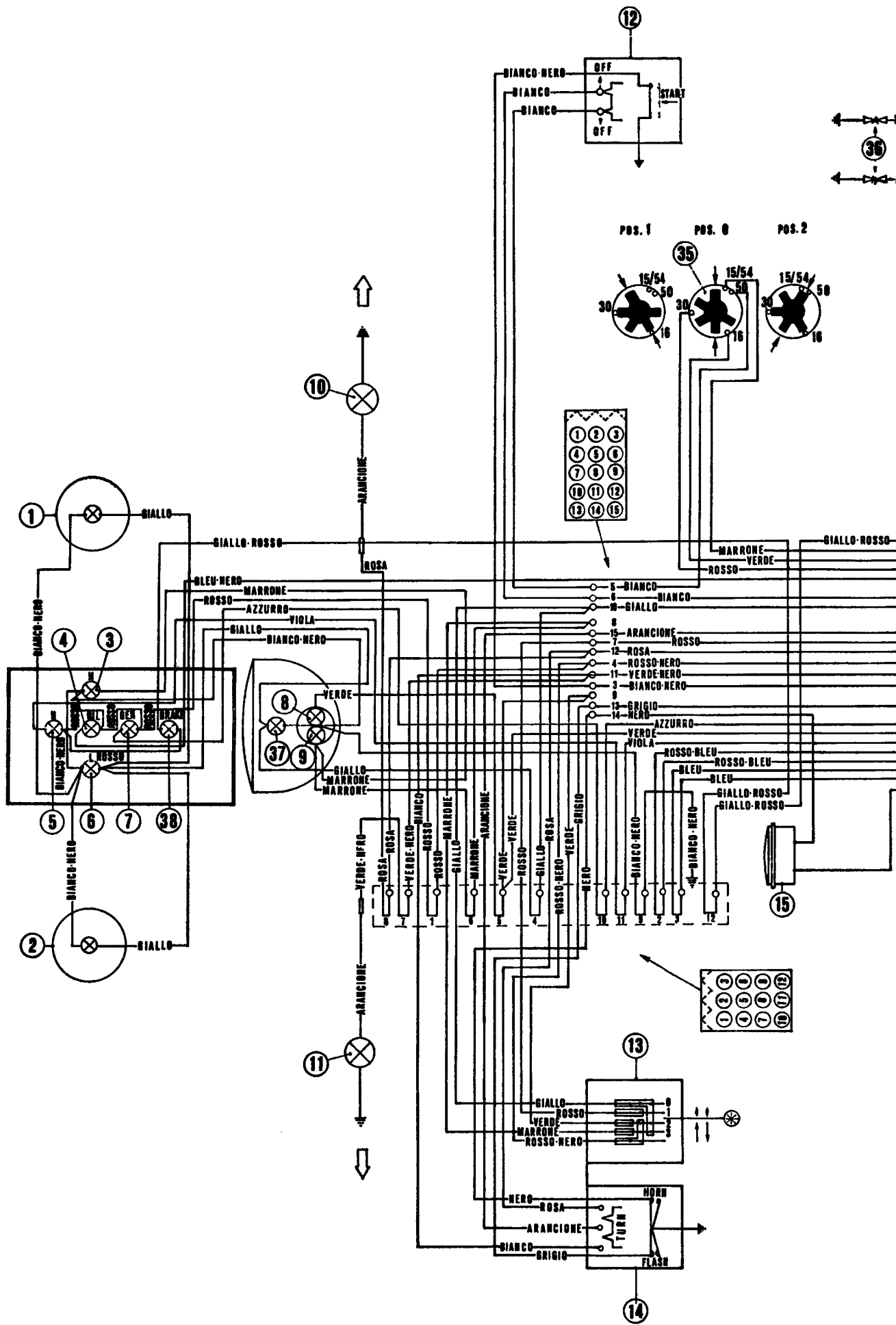


Fig. 3

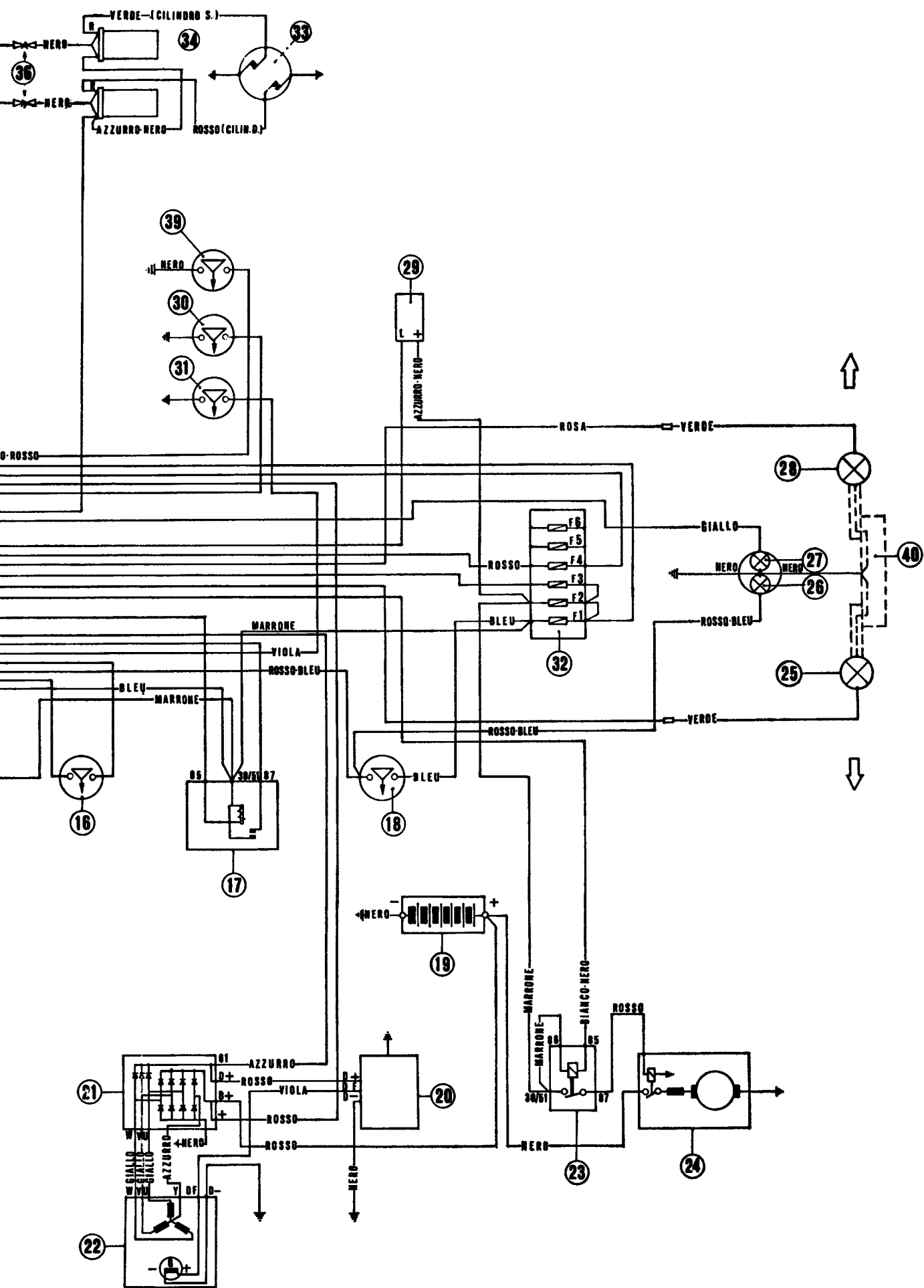
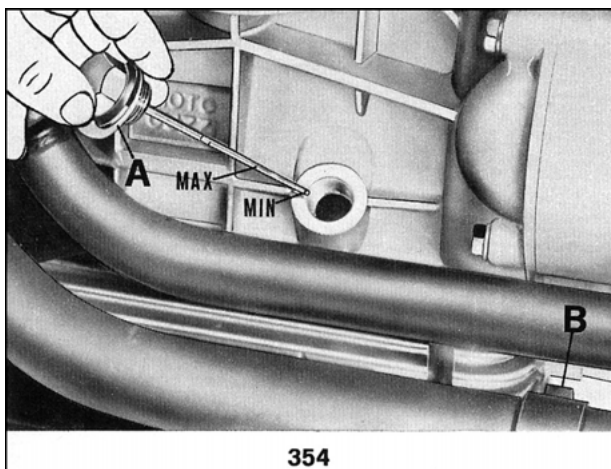
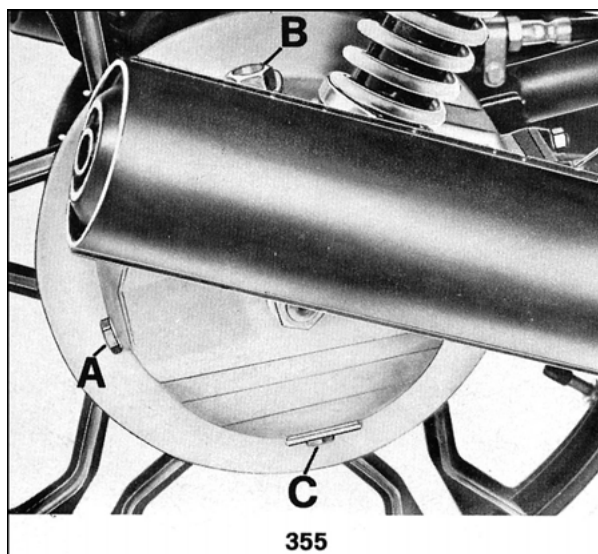


Fig. 382

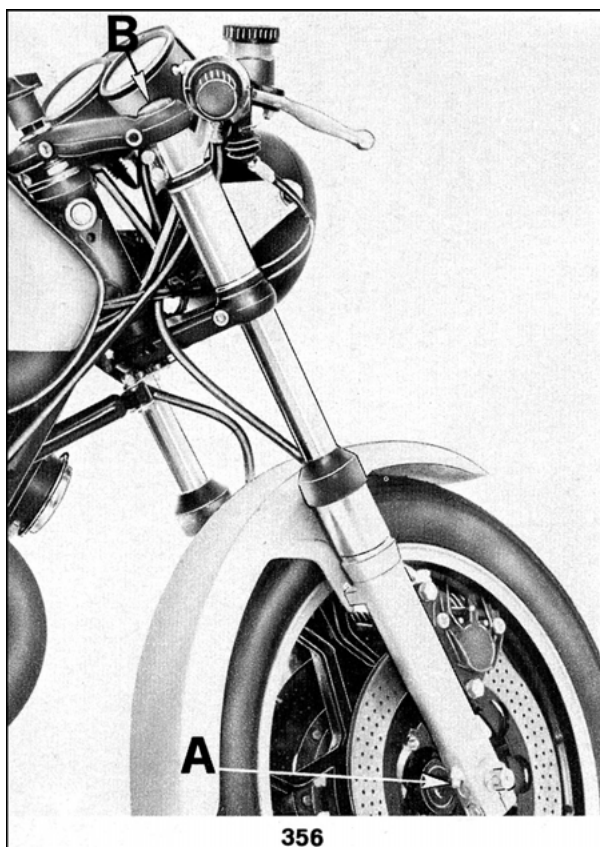
FIGURES NON DOCUMENTÉES



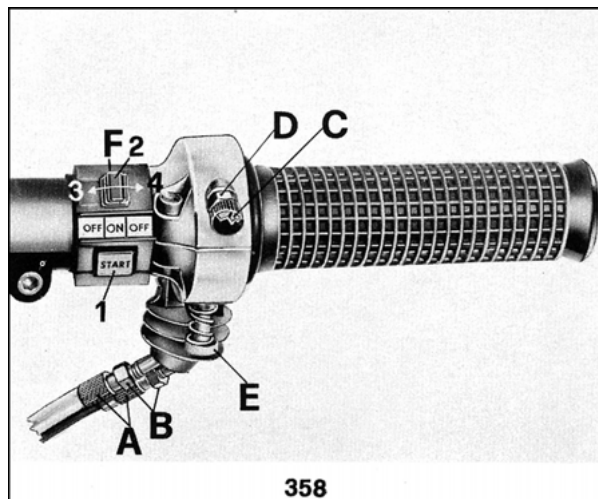
354



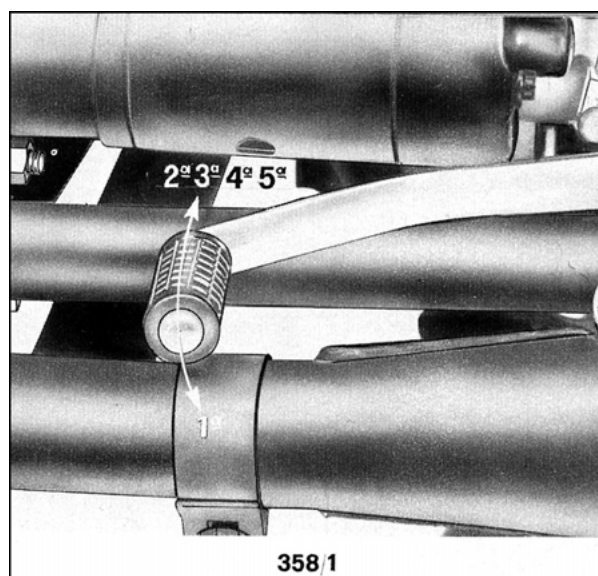
355



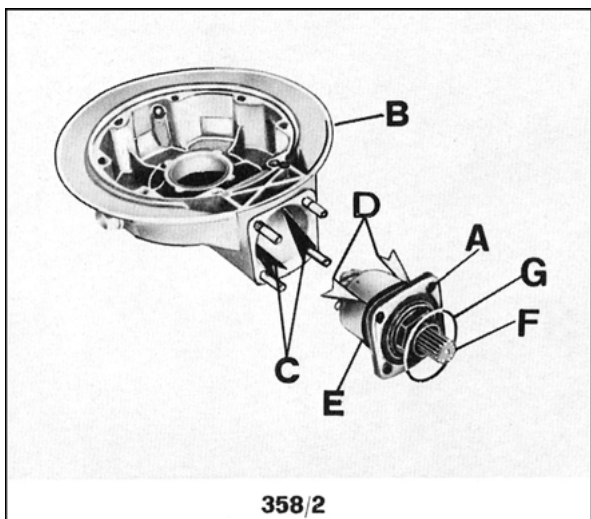
356



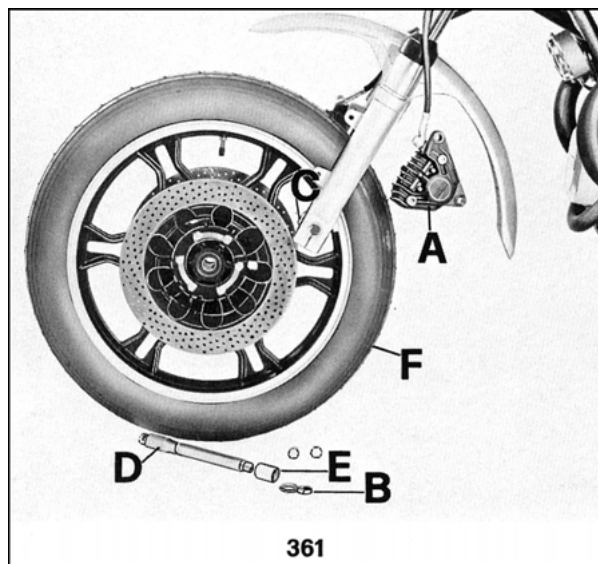
358



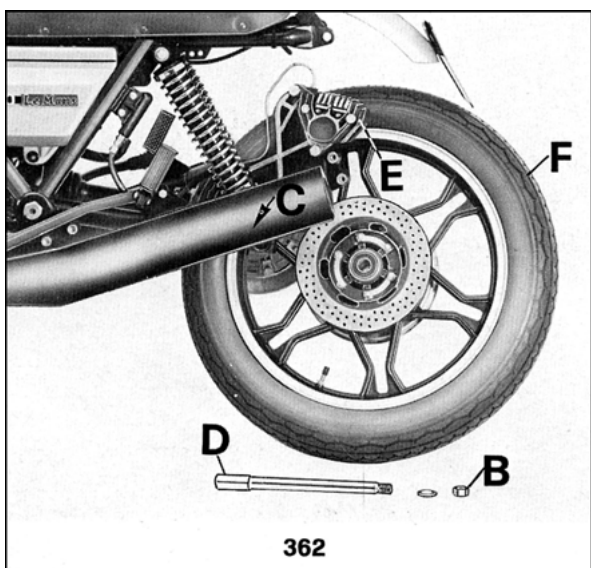
358/1



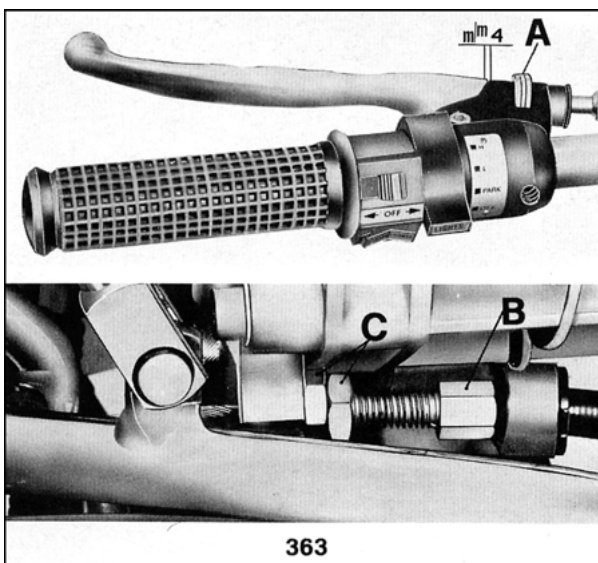
358/2



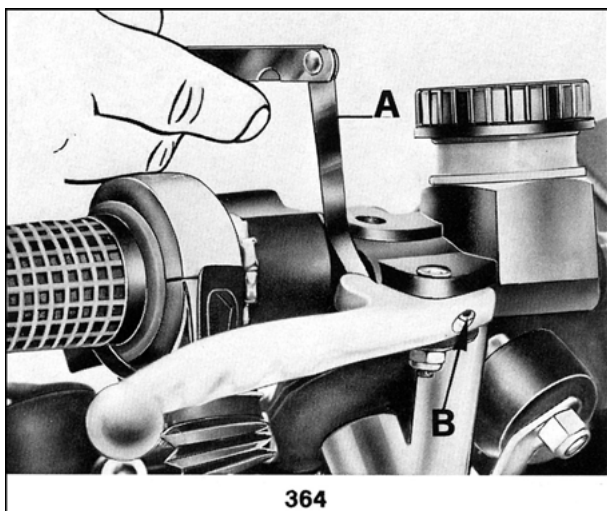
361



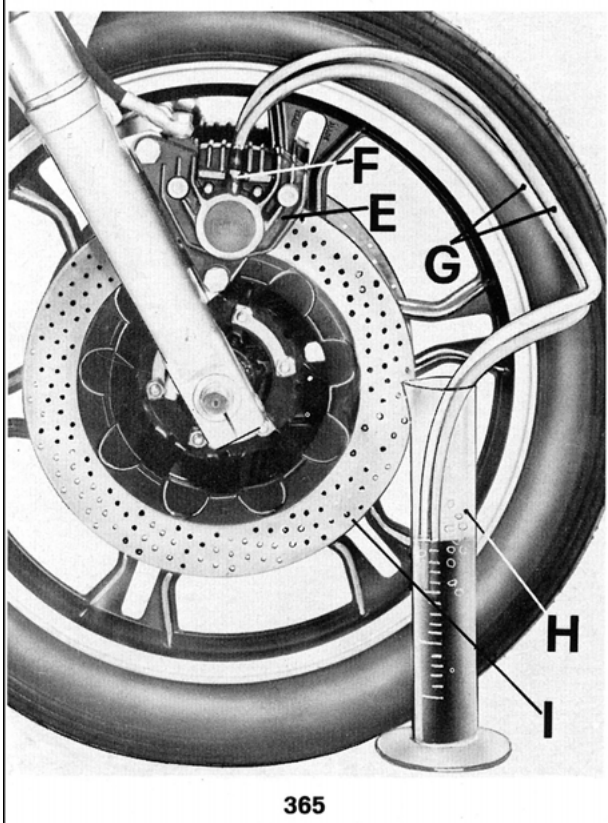
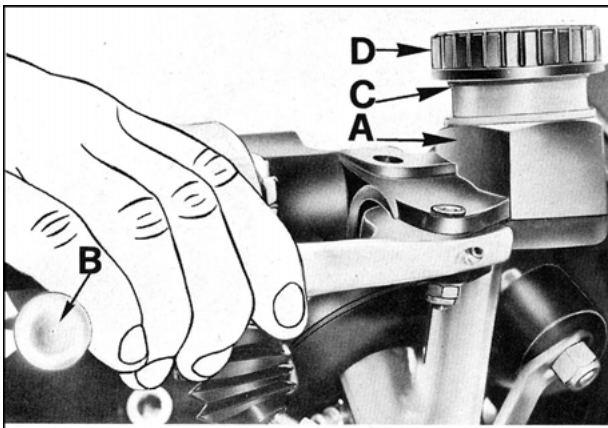
362



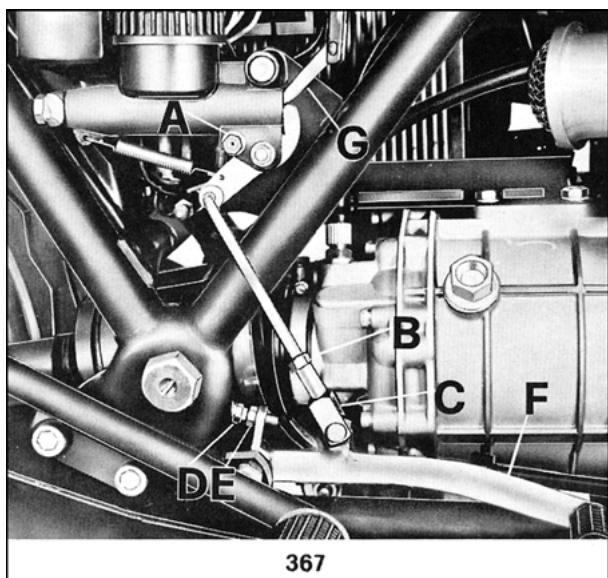
363



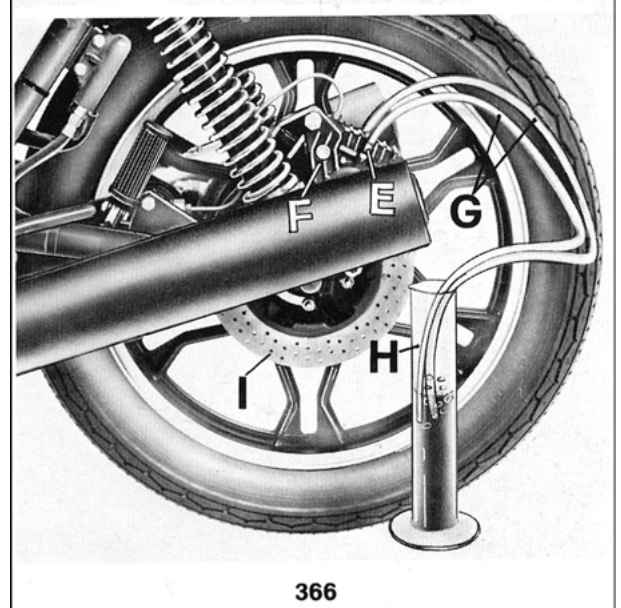
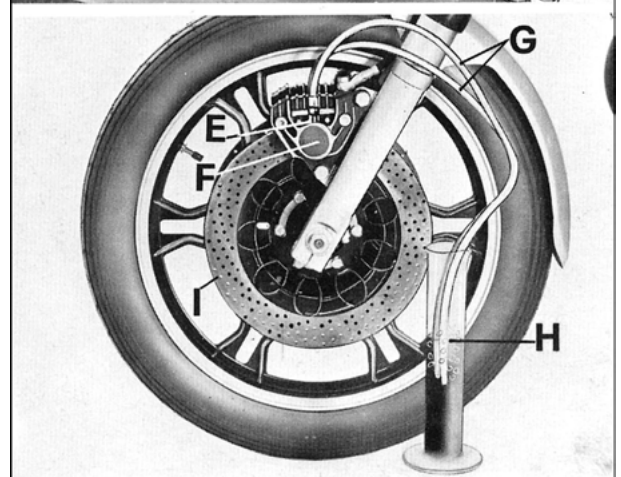
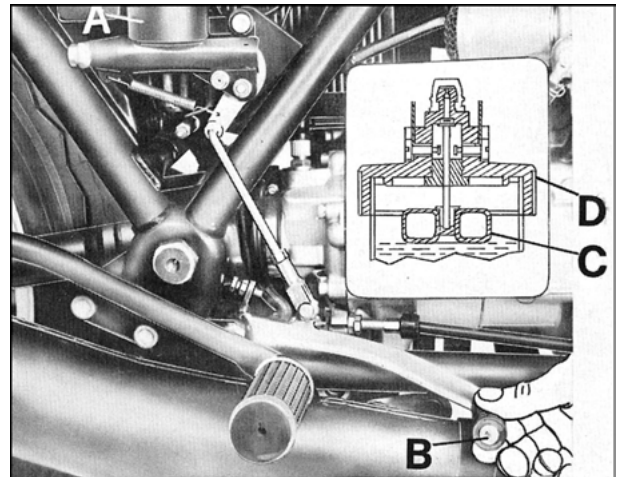
364



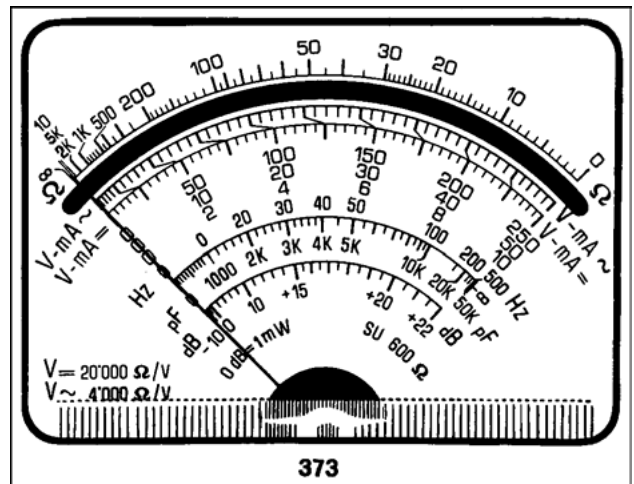
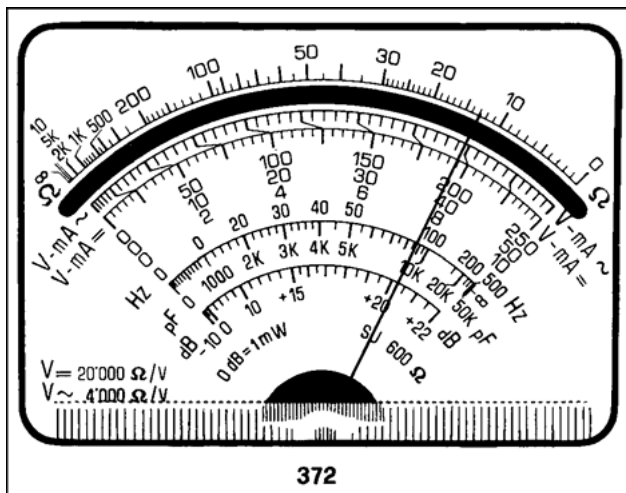
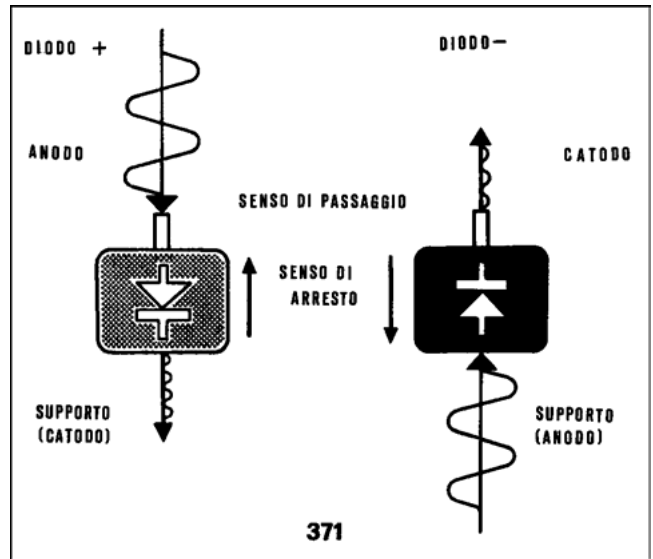
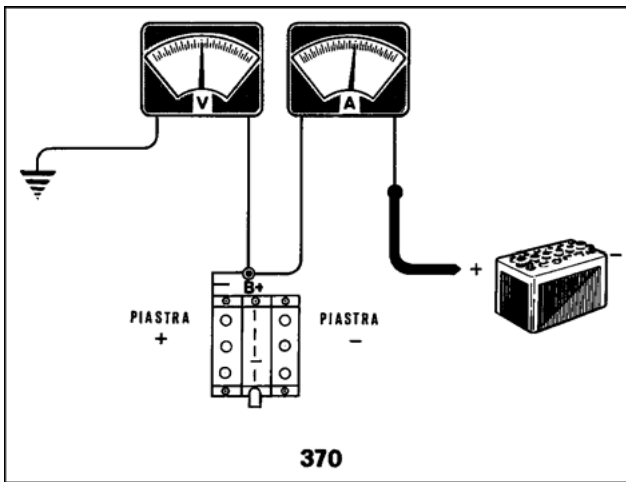
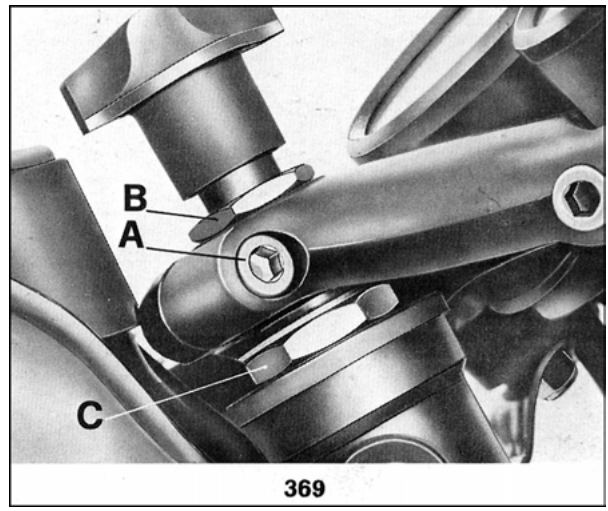
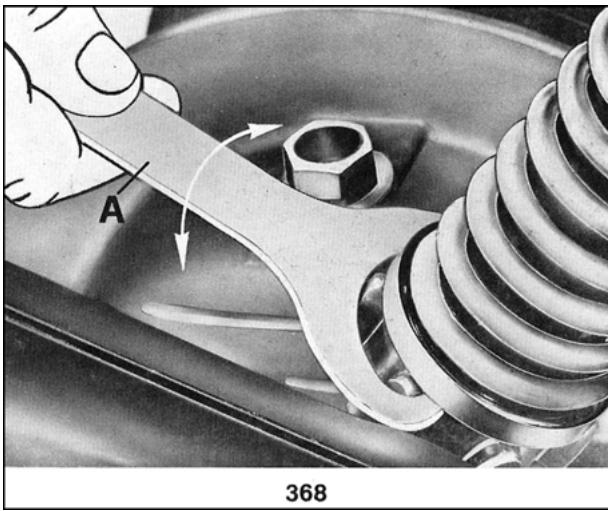
365

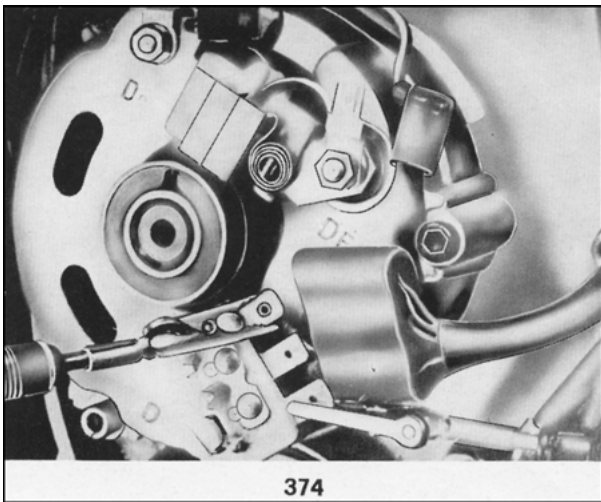


367

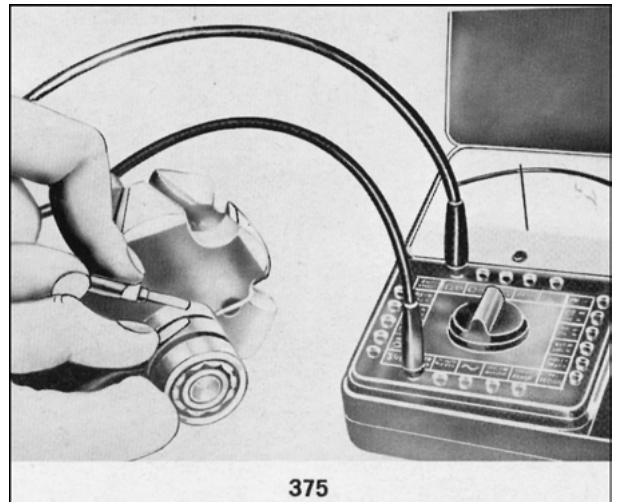


366

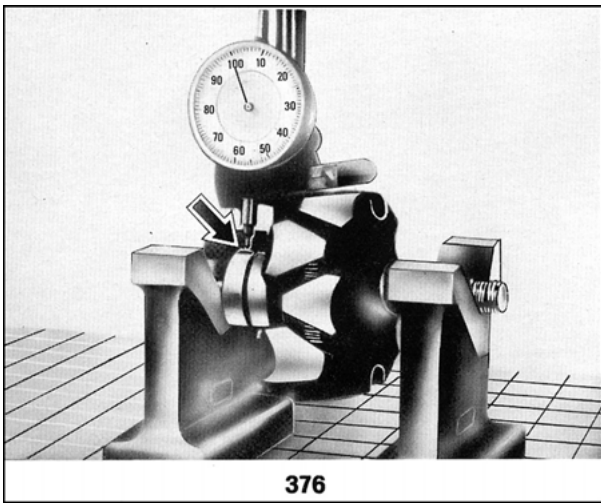




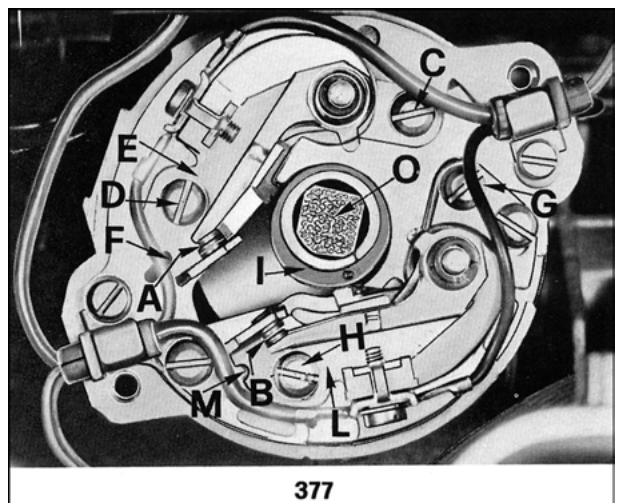
374



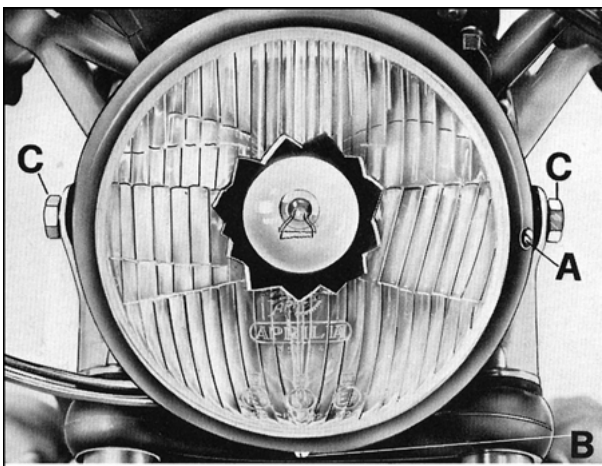
375



376



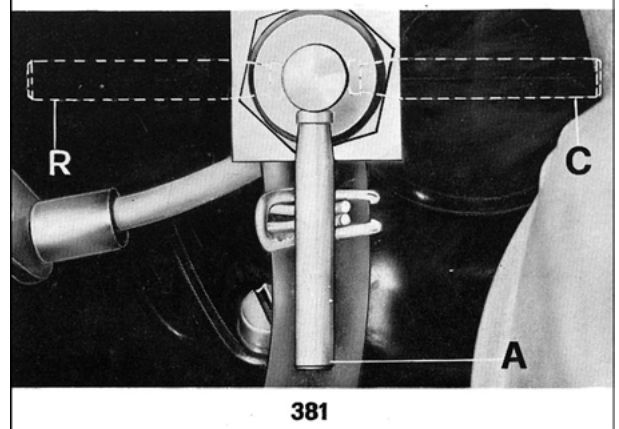
377



379



380



381