

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.



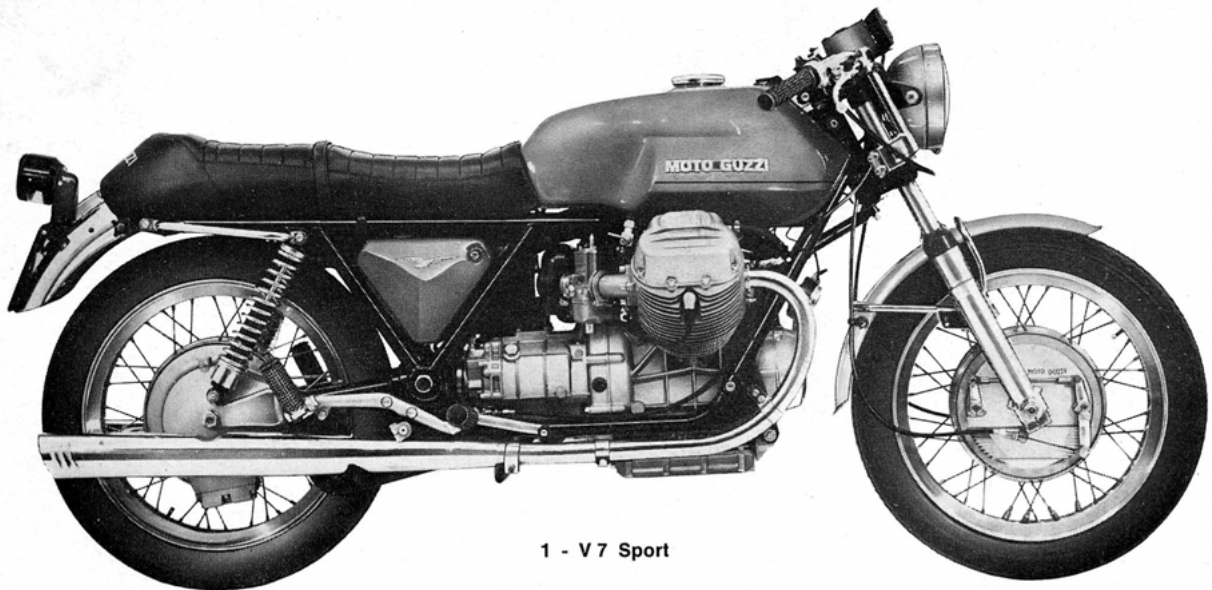
V7
SPORT
750 S
850-T

Préface

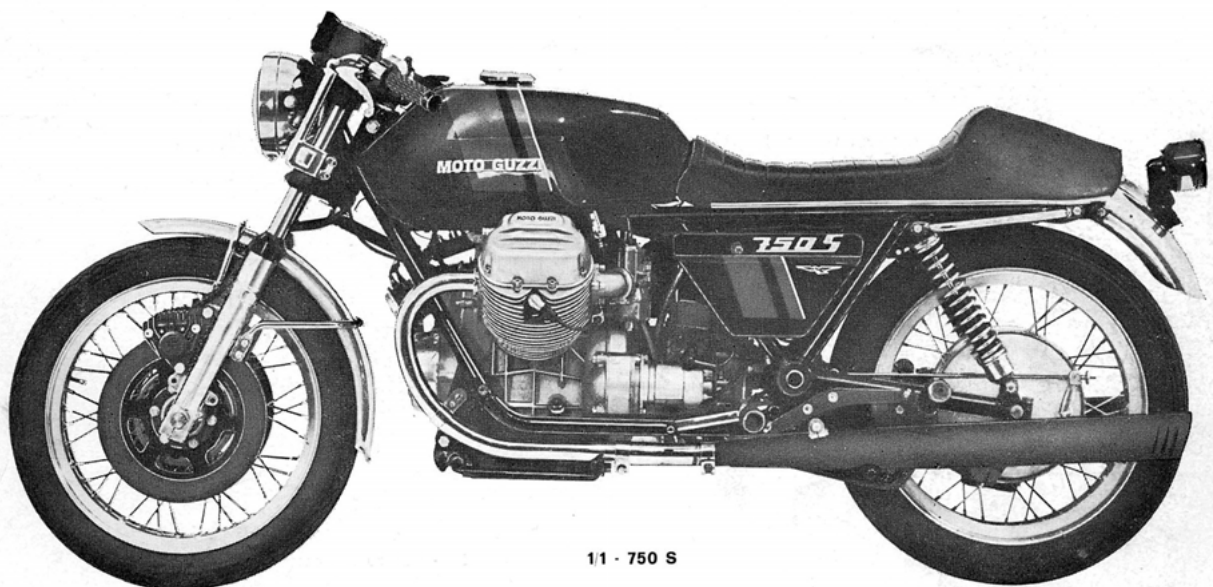
Le but de ce manuel est de donner les instructions nécessaires pour effectuer rationnellement les révisions et les réparations.

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

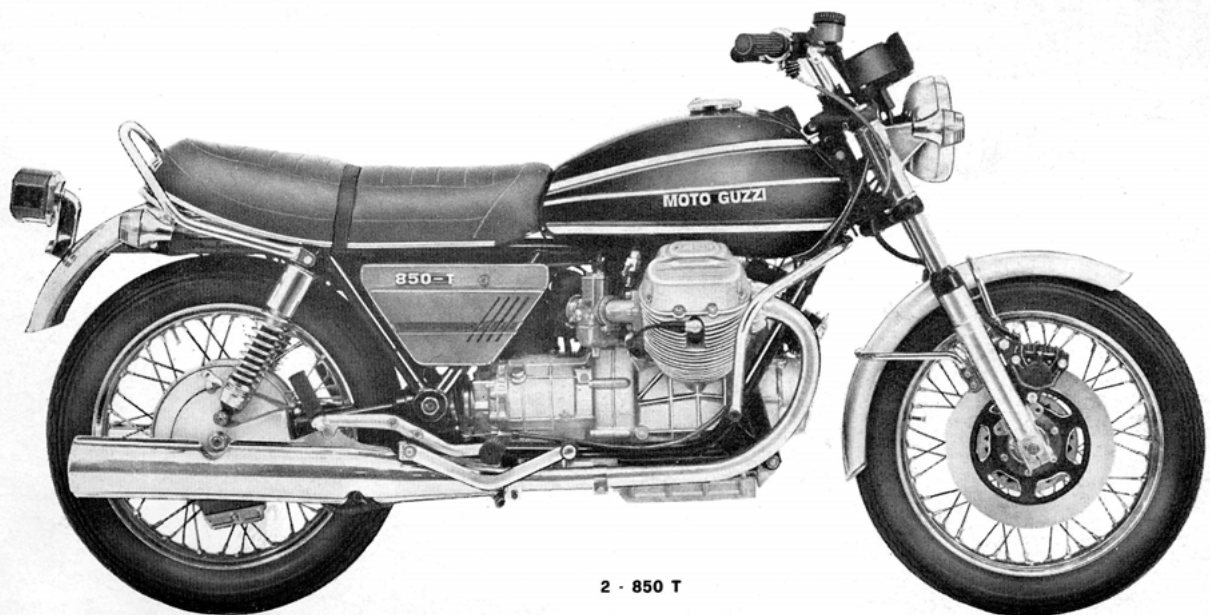
NOTE - Les cotés droit et gauche sont ceux de la machine pris par rapport à son sens de marche



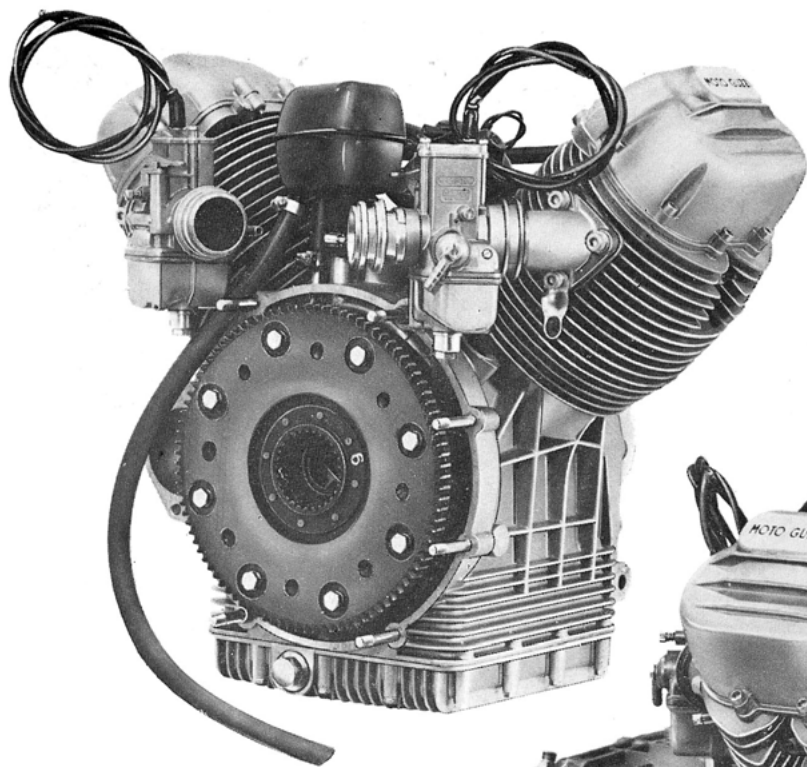
1 - V7 Sport



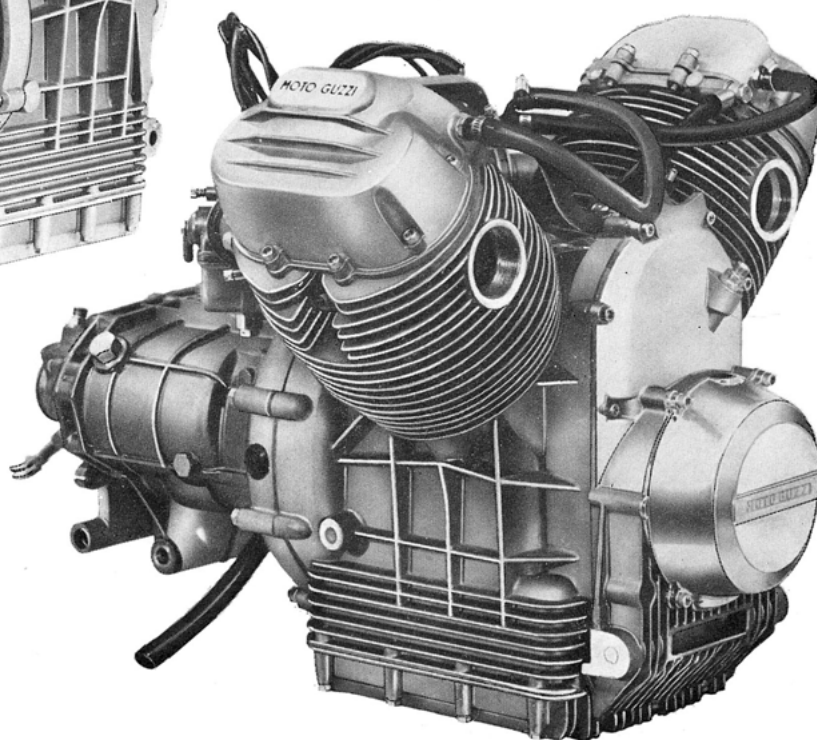
11 - 750 S



2 - 850 T



3 - Motore senza cambio

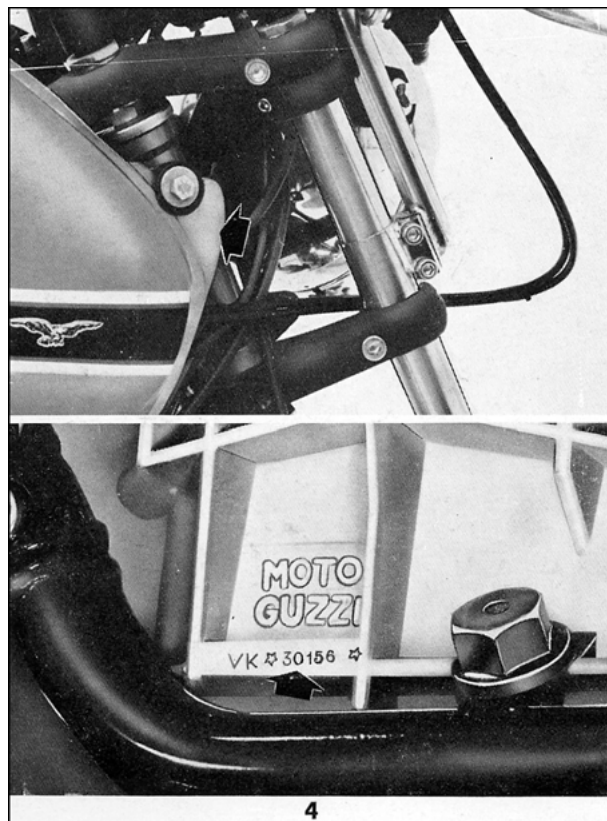


3/1 - Motore con cambio

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 SOUFLURES	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

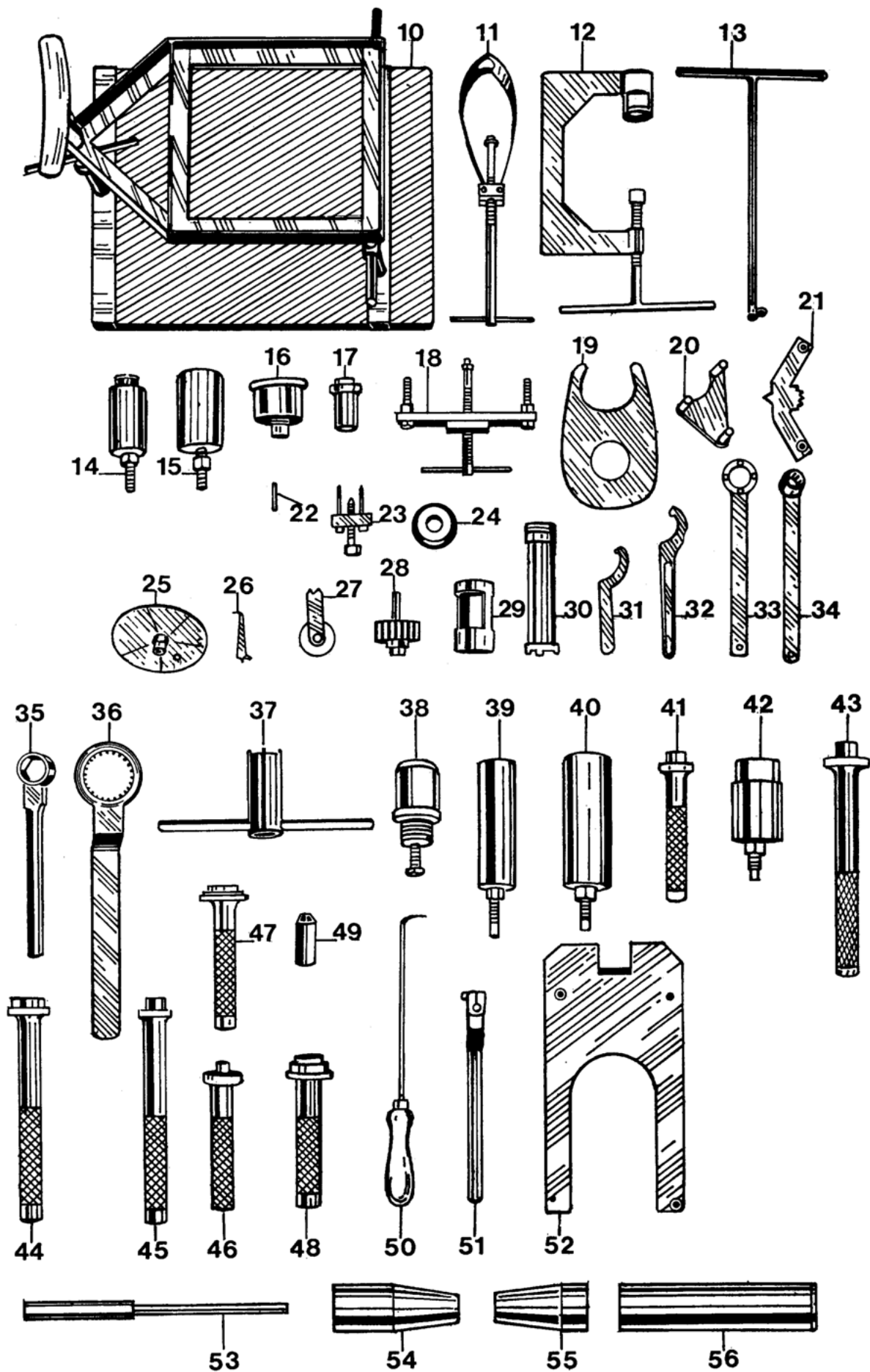
Batterie	12V - 32 Ah
Phare avant (lampe) code phare - feu de route	12V - 45/40 W
Feu de ville	12V - 5 W
Feu arrière (lampe): position et stop	12V - 5/20 W
Clignotants (lampes).....	12V - 21 W
Tableau de bord (lampes)	4 (12V - 1,2 W)
Avertisseur sonore	12V

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

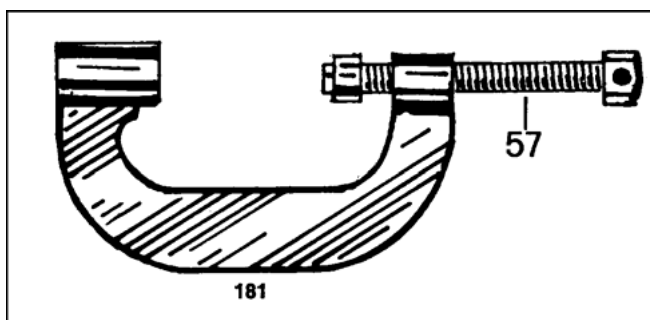
OUTILLAGE SPÉCIAL

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

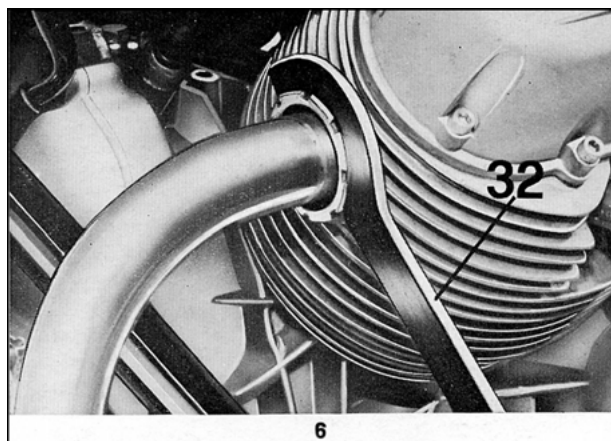
AVIS IMPORTANT

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

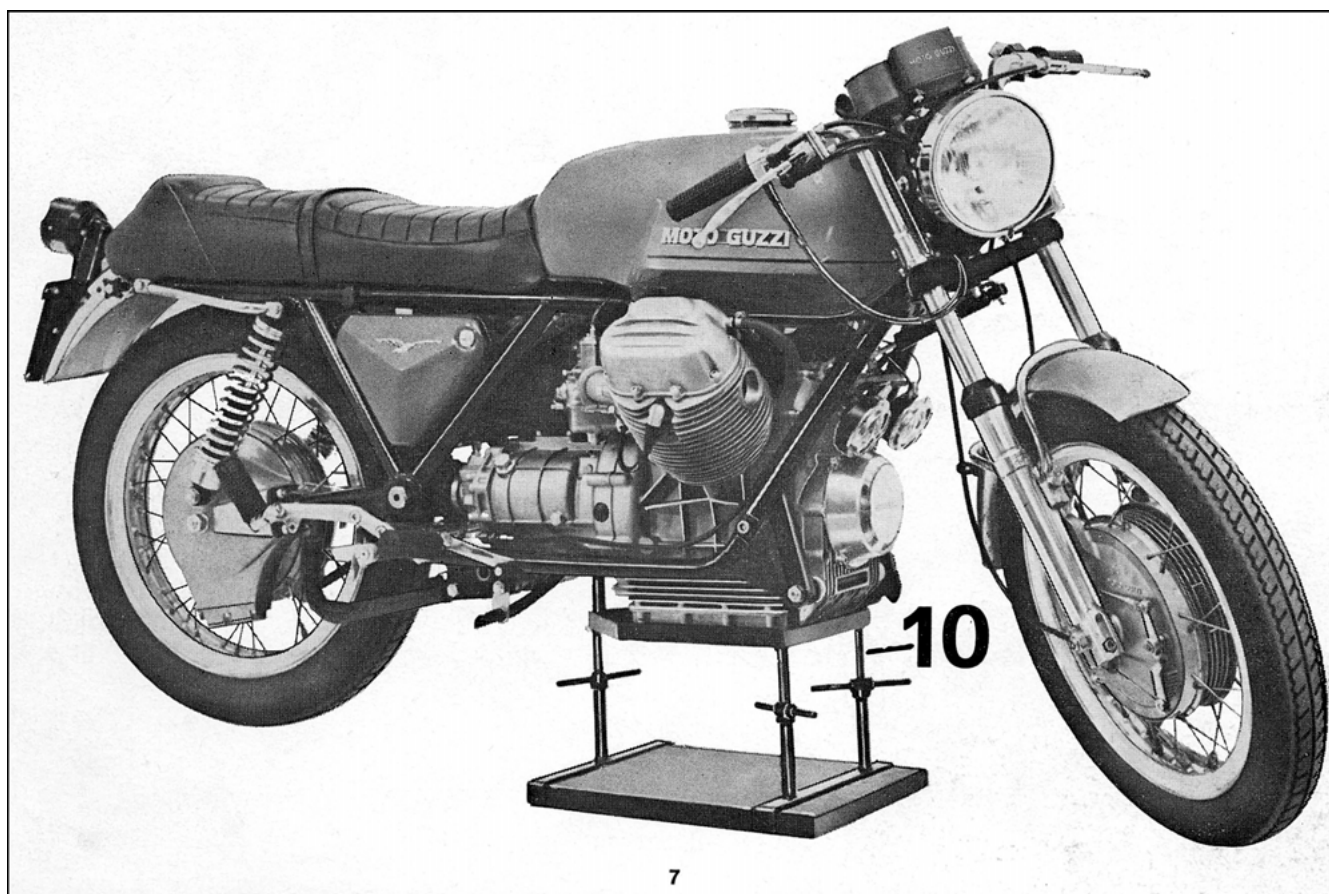
DÉPOSE DE L'ENSEMBLE MOTEUR-BOÎTE DU CADRE

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.

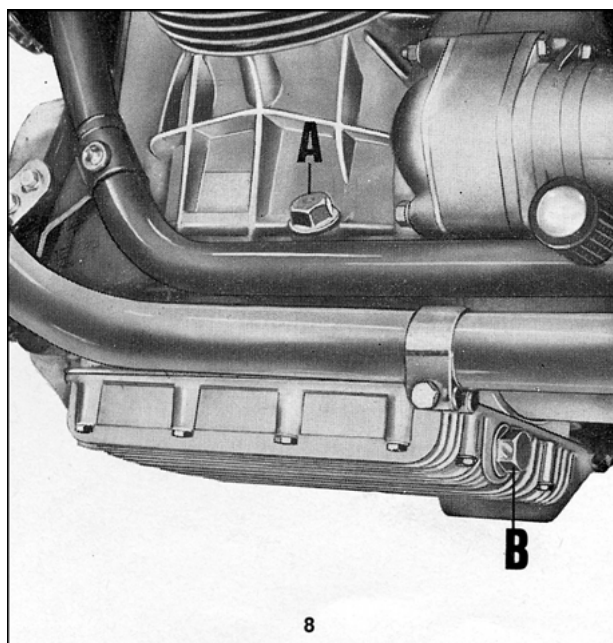


Ensuite mettre le support moteur sous le carter d'huile (N° 14912400 - 10 fig. 7).



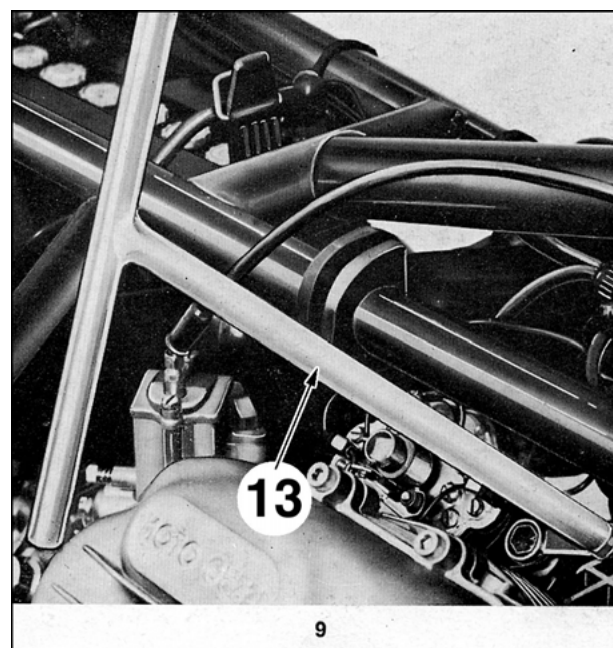
- Détacher les plaques de palier du frein arrière et du sélecteur, le câble d'embrayage de la boîte et détacher la transmission du tube de cadre inférieur.
- Débrancher tous les fils électriques arrivant au moteur.
- Déposer les carburateurs, les fixations moteur et les vis de fixation de la boîte sous 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.

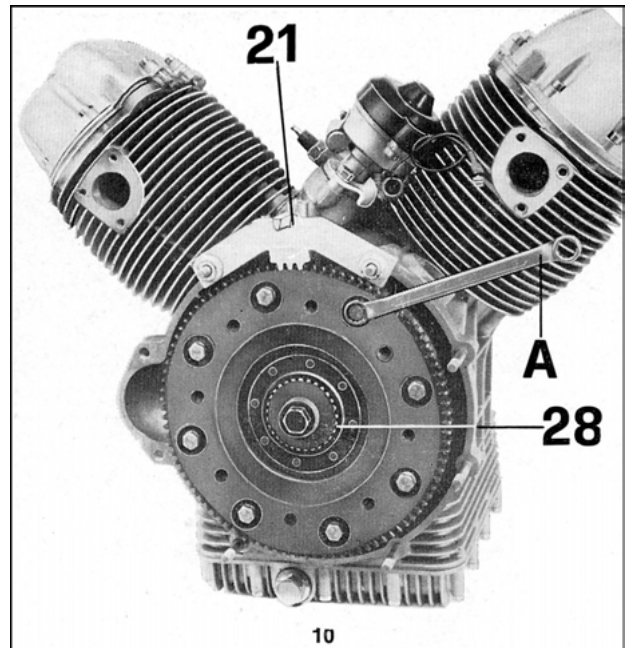


DÉMONTAGE DU MOTEUR

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



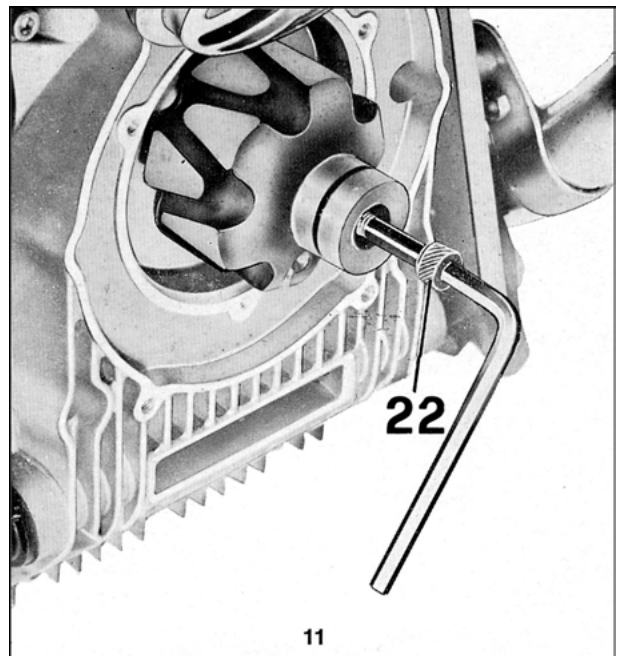
Déposer l'embrayage du volant moteur en immobilisant celui-ci en rotation à l'aide de l'outil N° 12911801 (**21** fig. 10).



Déposer l'alternateur.

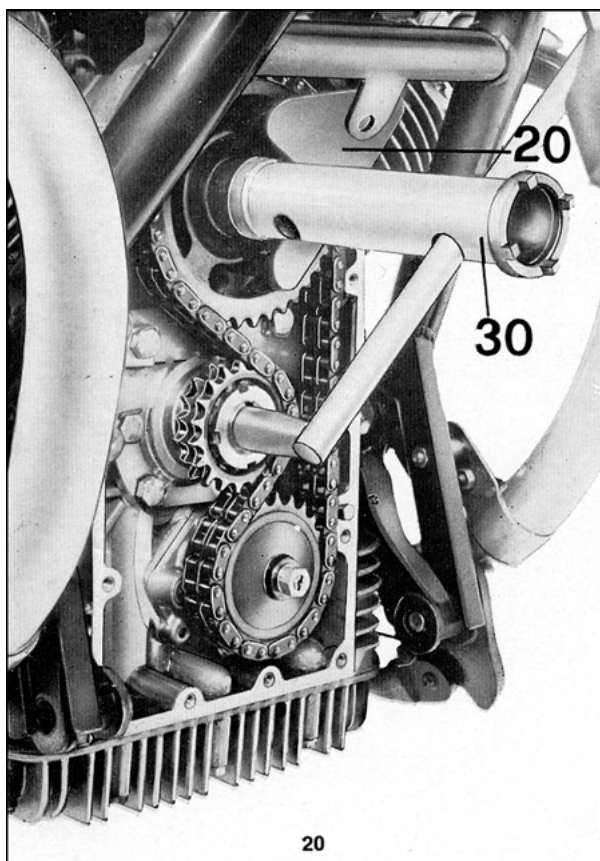
Pour le rotor, procéder comme suit :

- 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)

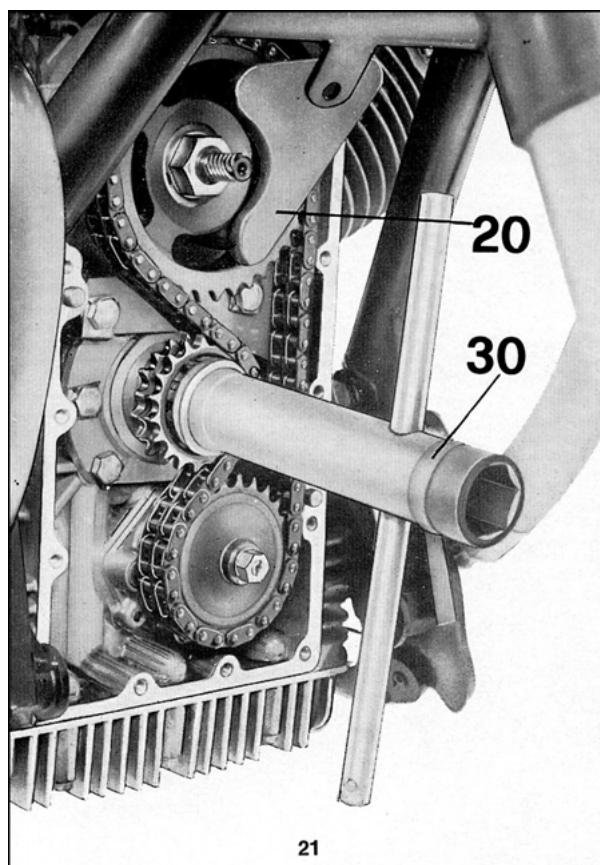


Déposer le carter de distribution.

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.

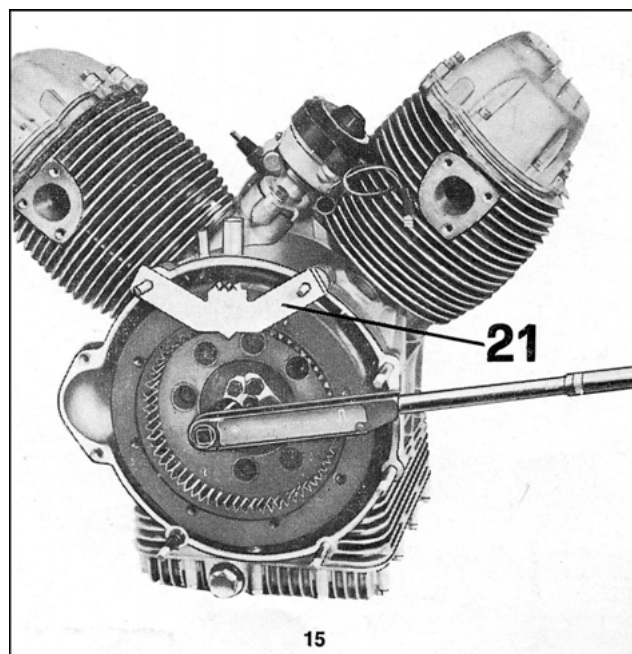
Déposer les canalisations de lubrification et les cache culbuteurs.

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).

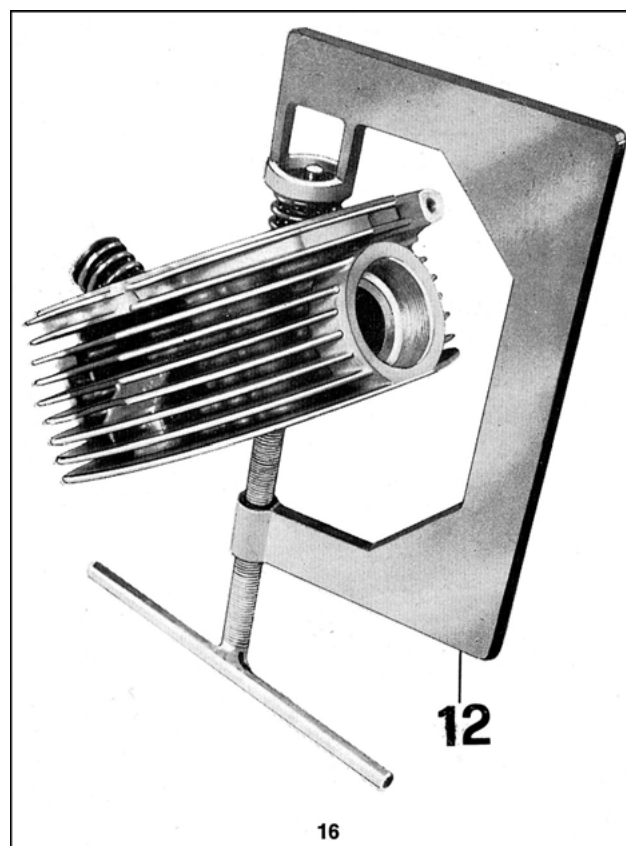
Dévisser les écrous de culasse et déposer le support culbuteur, la culasse, le cylindre et les joints.



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

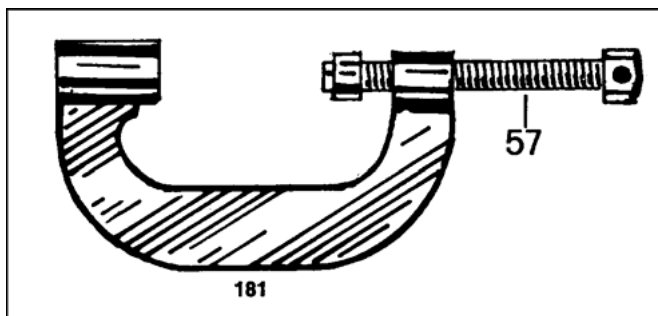
- mettre l'outil sur la coupelle et la tête de soupape
- visser l'outil pour comprimer les ressorts et déposer les 2 demi-lunes
- dévisser l'outil et déposer la coupelle, les ressorts et la soupape.

Déposer les poussoirs et les repérer.

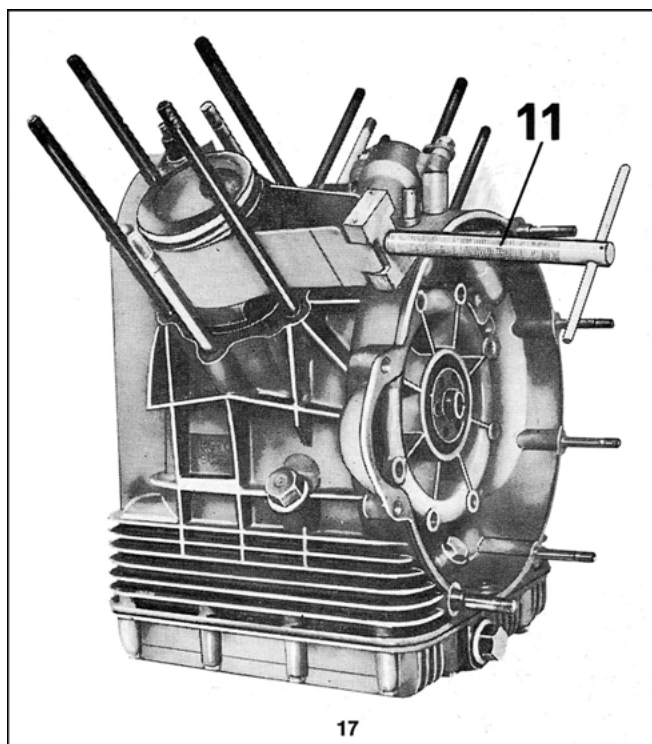


Déposer les pistons, pour cela sortir l'axe à l'aide de l'outil N° 26907800 (11 fig. 17).

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.

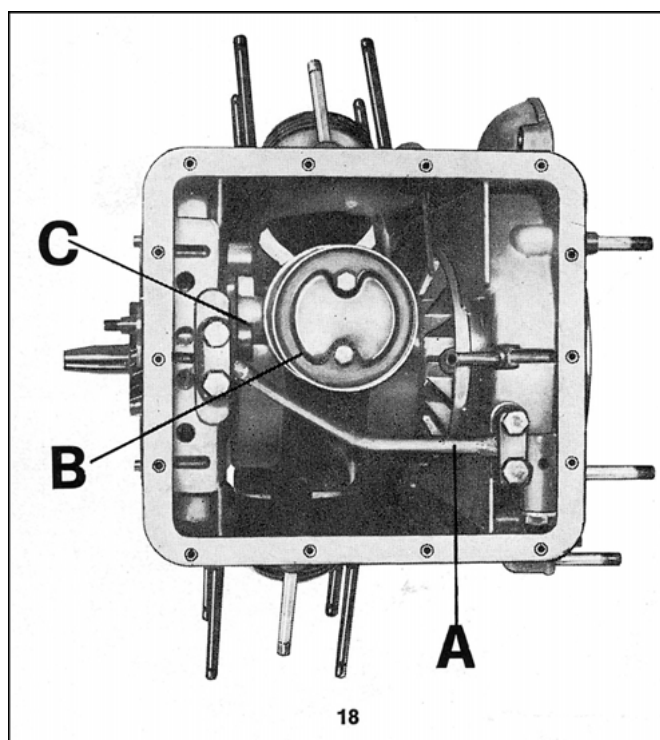


Déposer la canalisation d'huile **A**, le filtre à huile en déposant la plaque **B** (fig. 18).

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.

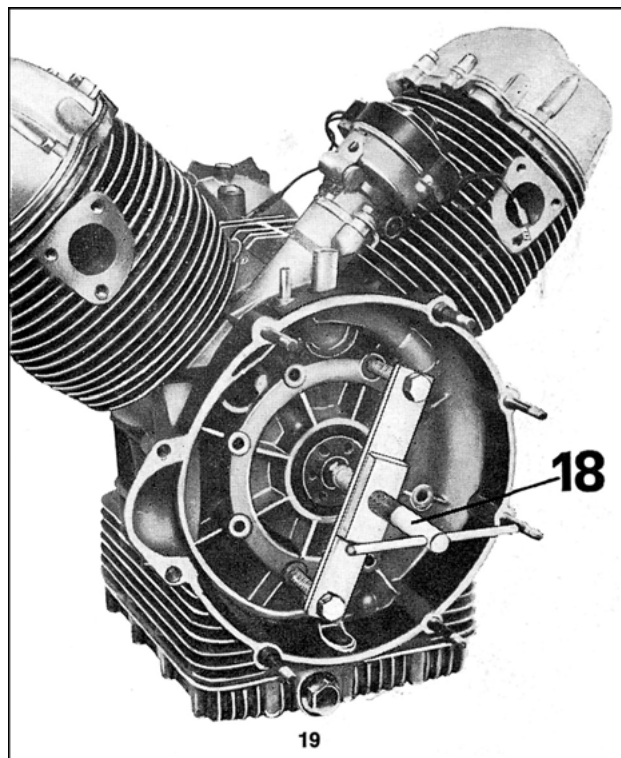
Déposer le flasque de maintien de l'arbre à came et l'arbre à came.



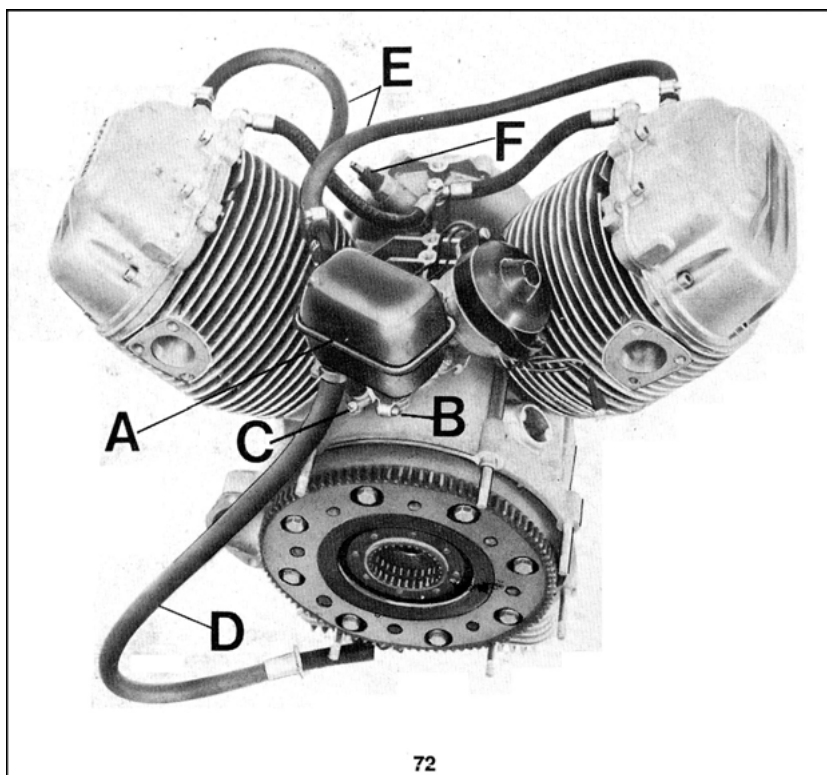
Déposer le palier arrière de vilebrequin à l'aide de l'outil N° 12913600 (**18** fig. 19) après avoir dévissé ses vis de fixation.

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.

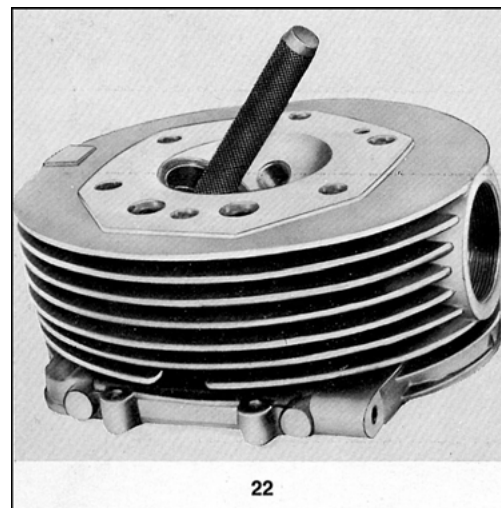
L'état des soupapes (\varnothing de la queue, état de la tête de soupape).

L'état des ressorts.

GUIDE SOUPAPE

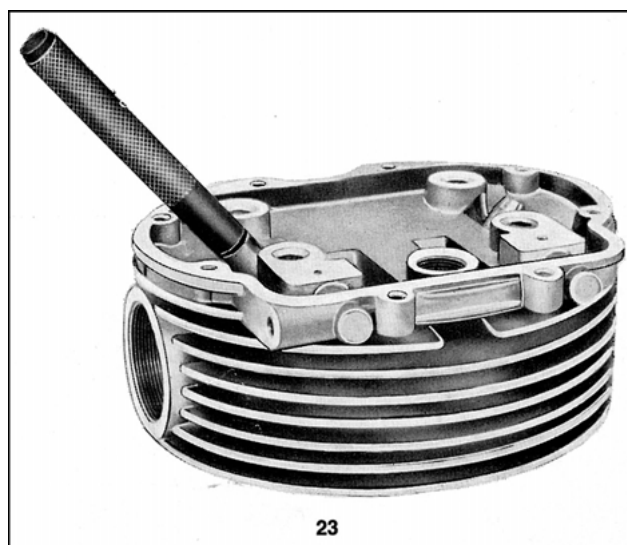
Pour enlever le guide soupape de la culasse, utiliser un chasse-axe spécial (fig. 22).

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

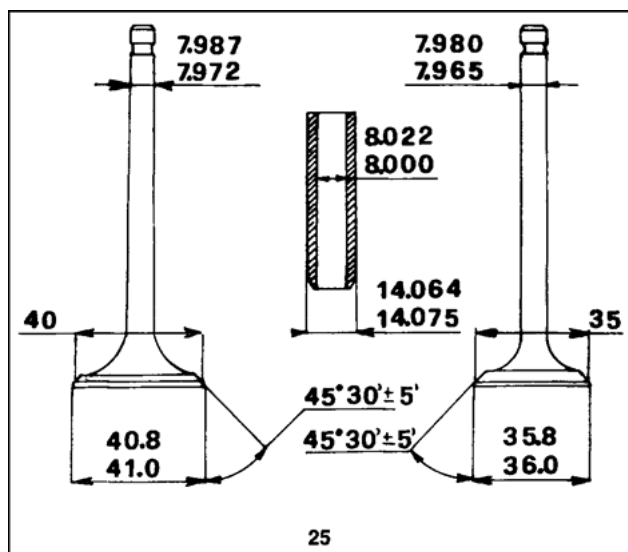


Pour poser le guide de soupape sur la culasse, utiliser un pose-guide spécial (fig. 23).

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 SOUPAPE

	\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 SOUPAPE

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 SOUPAPES

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

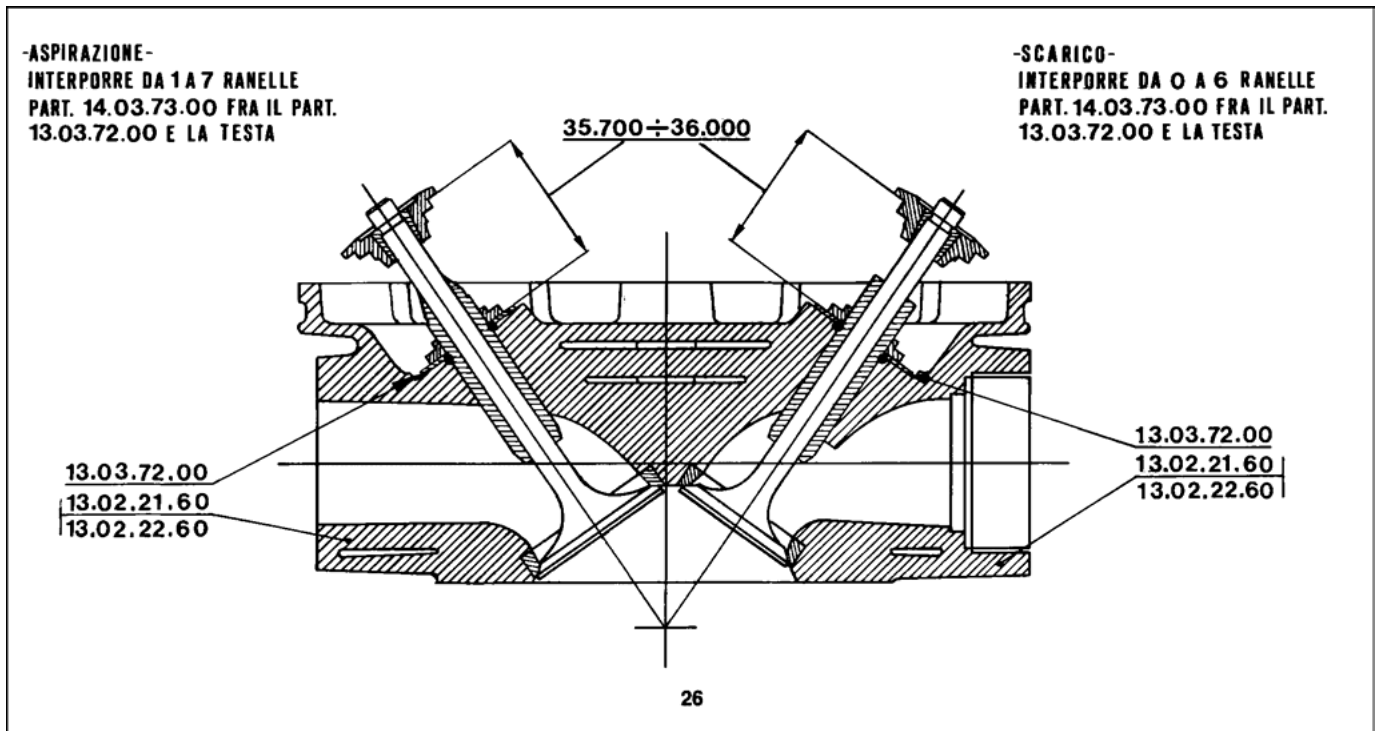
Rectifier les soupapes en observant les mêmes angles que pour les sièges.

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

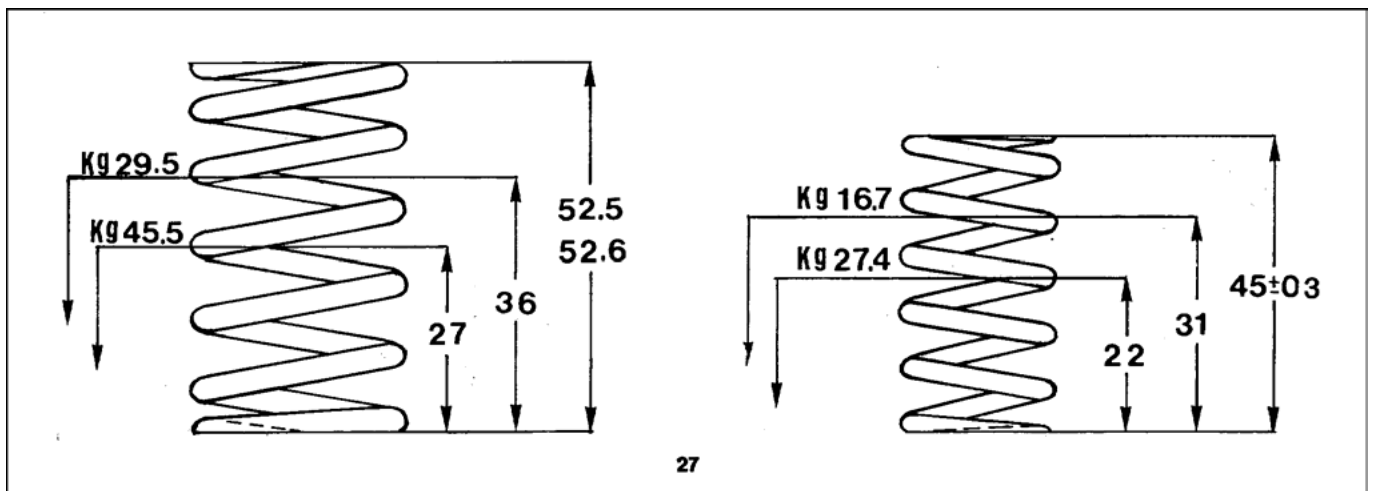


CONTRÔLE DE L'OUVERTURE DES SOUPAPES ADMISSION ET ÉCHAPPEMENT (FIG. 26)

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)

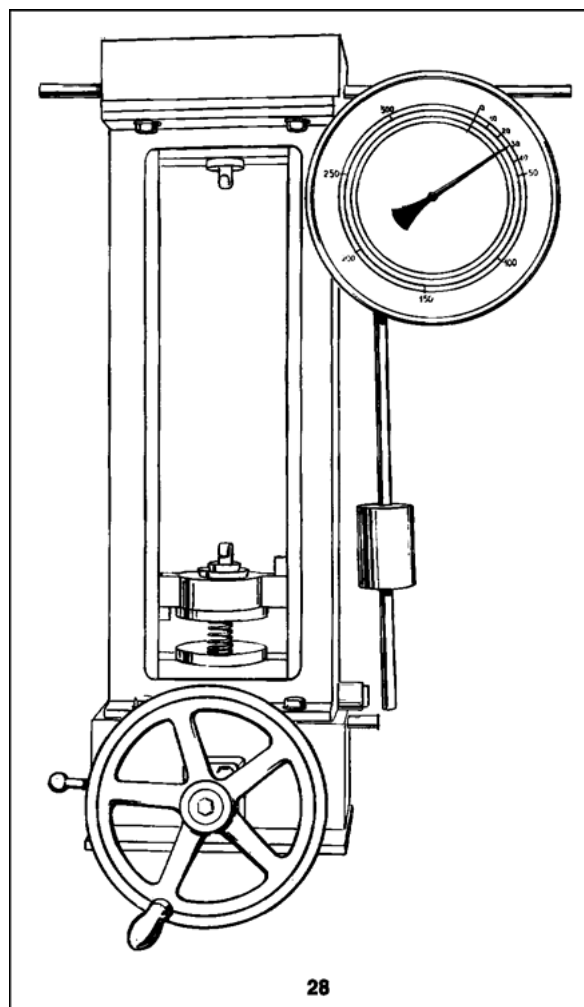


Ressort extérieur :

- 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%

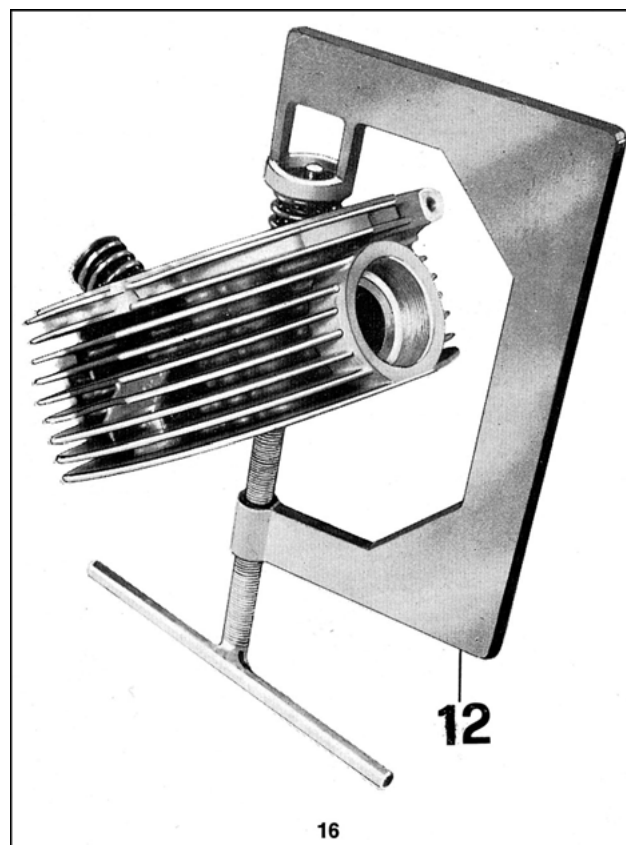
Ressort intérieur :

- 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.

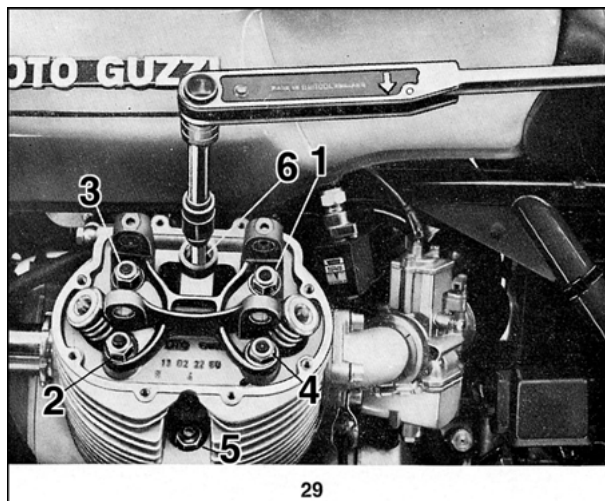


MONTAGE DE LA CULASSE SUR LE CYLINDRE

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.



29

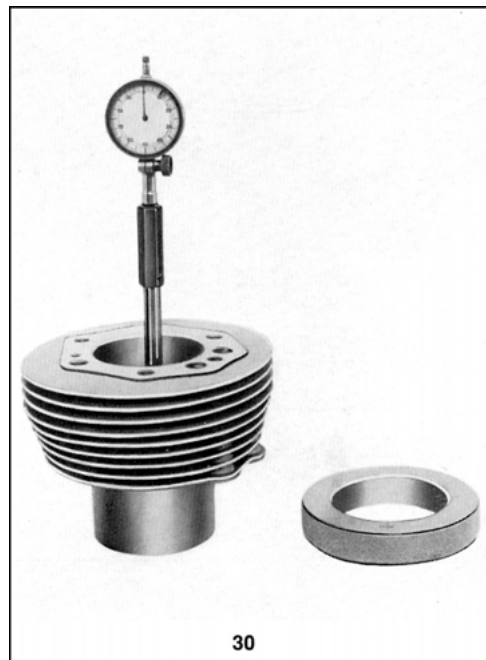
CYLINDRE - PISTON - SEGMENTS**CONTRÔLE D'USURE DES CYLINDRES**

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.

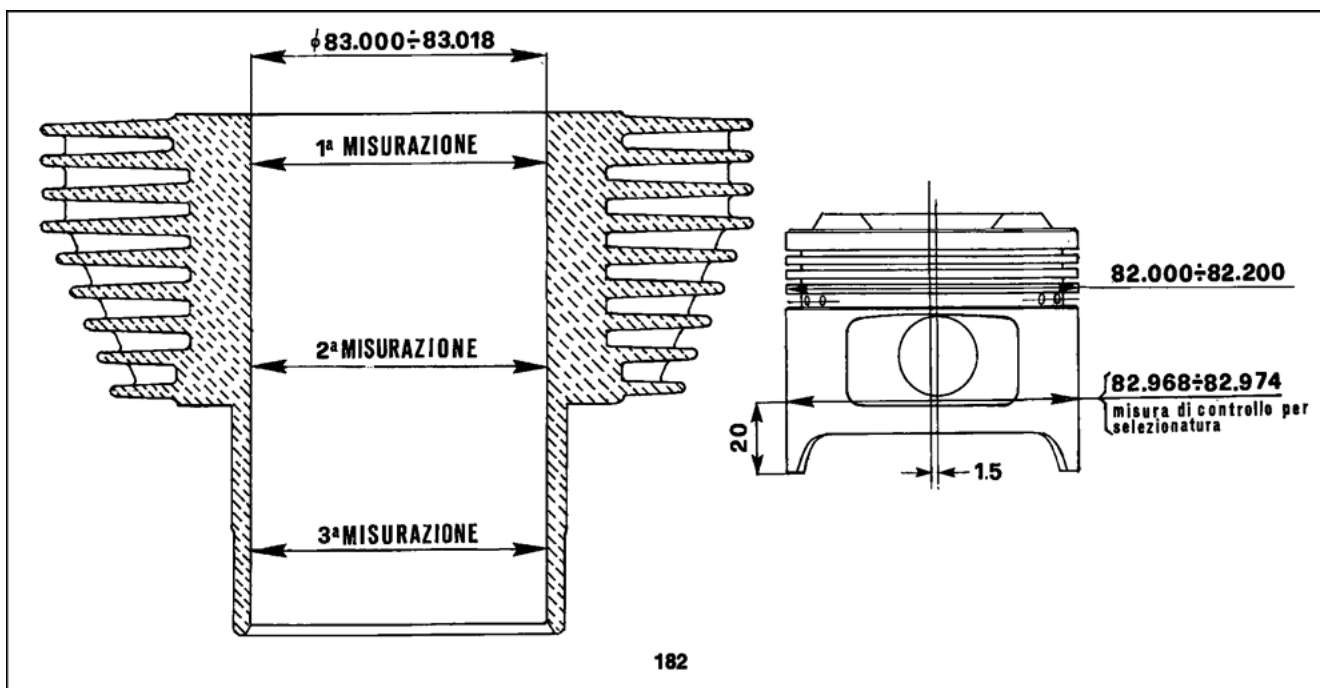
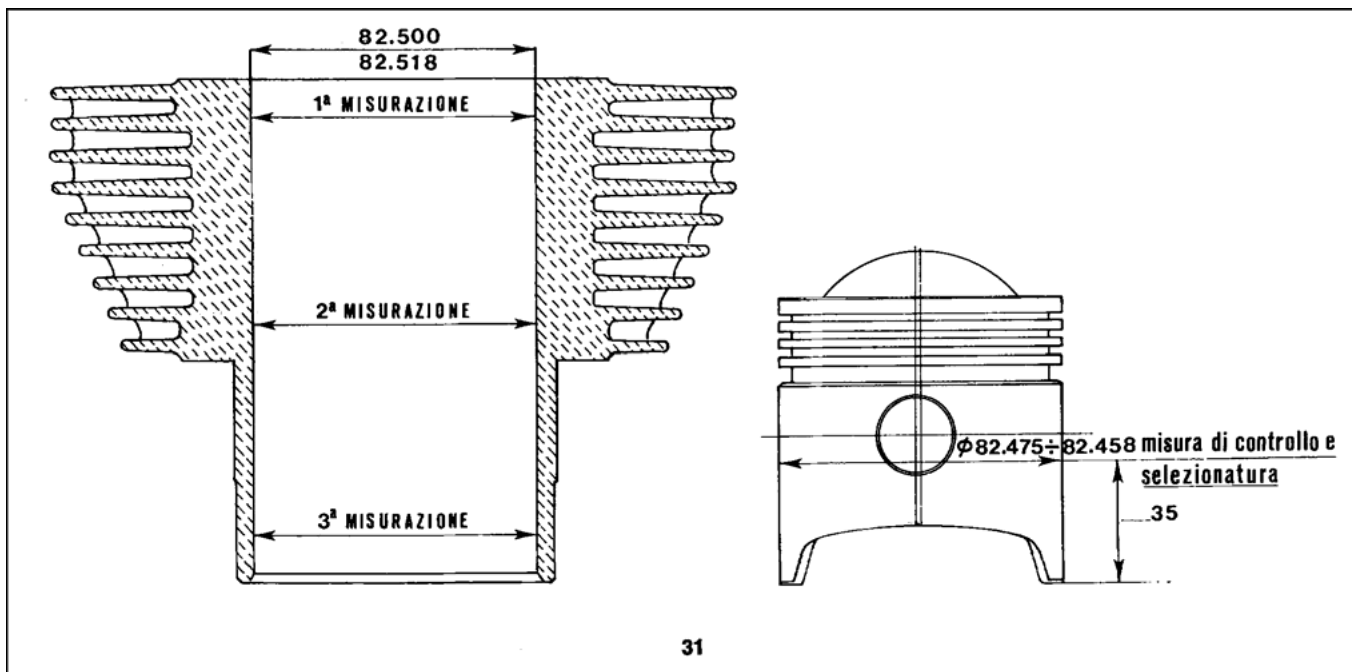
Au remontage des cylindres, mettre le joint d'embase dans le bon sens de manière que l'orifice de retour d'huile ne soit pas obstrué, ainsi que les 2 joints toriques qui seront introduits sur les 2 goujons courts après mise en place du joint de cylindre.



30

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».

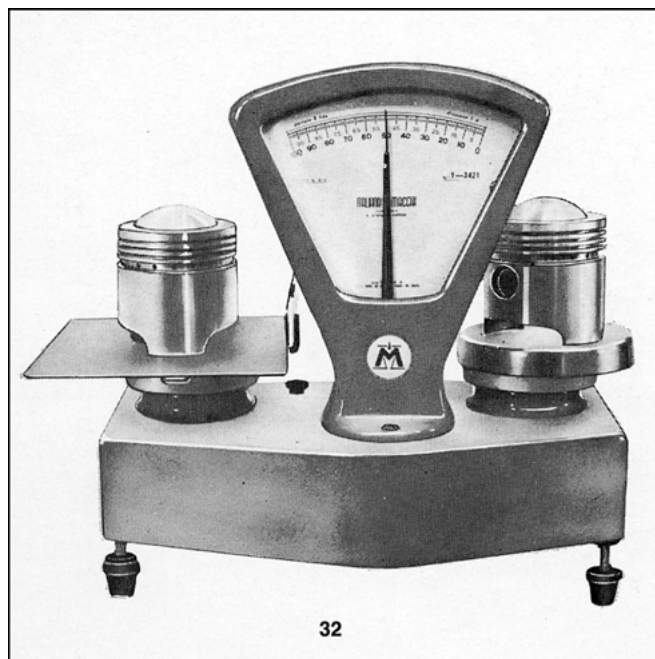
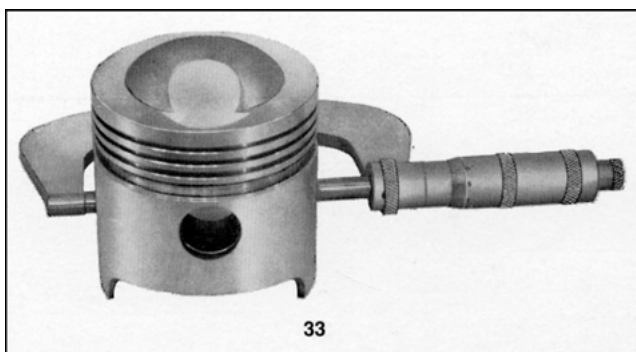
PISTON

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).

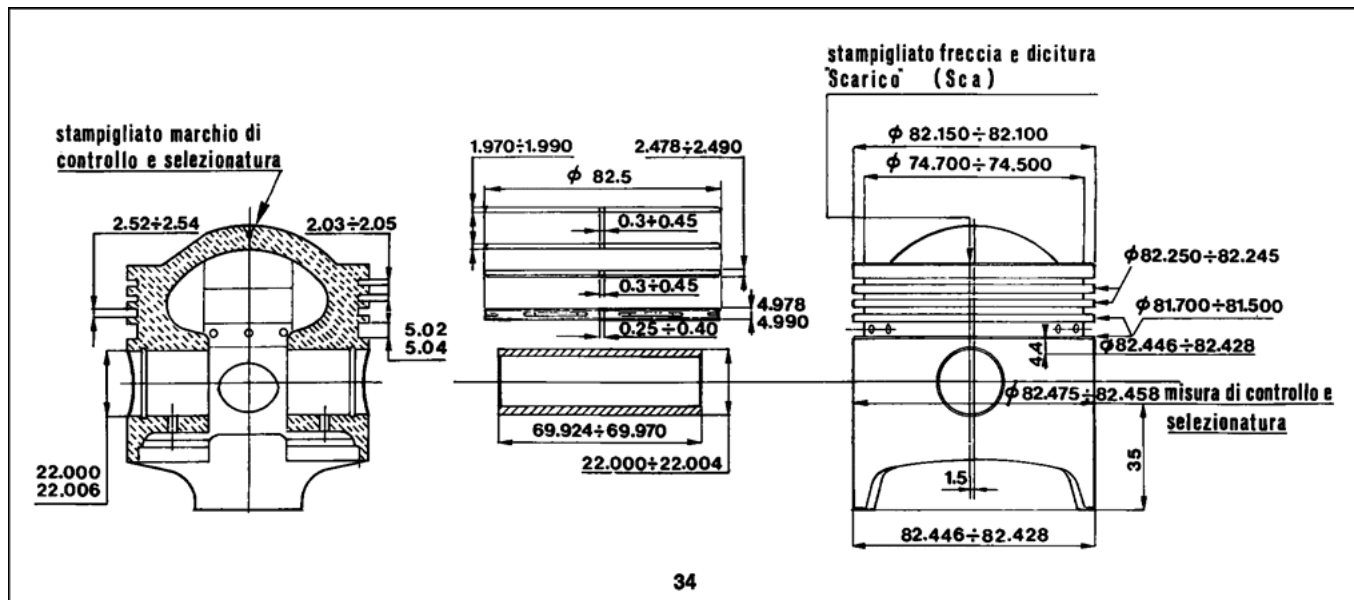
Pour mesurer l'usure du piston, positionner les 2 pointes d'un palmer à 35 mm (**V7 Sport-750S**) ou 20mm (**850 T**) du bas de la jupe, effectuer une mesure dans l'axe du piston et une autre à 90°.

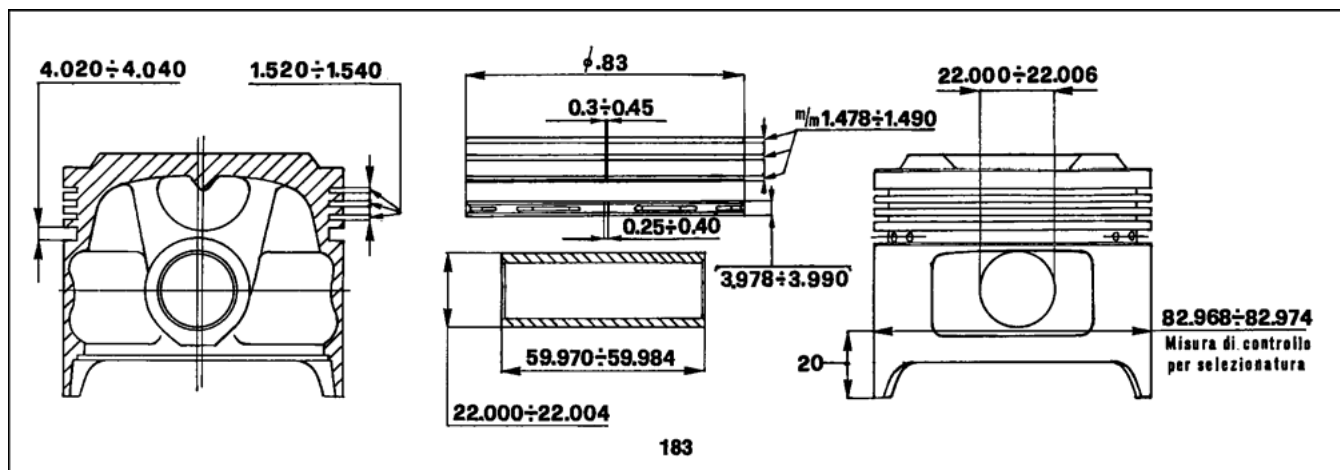
L'ovalisation ne doit pas dépasser 0,055 à 0,065 mm (fig. 33).



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.

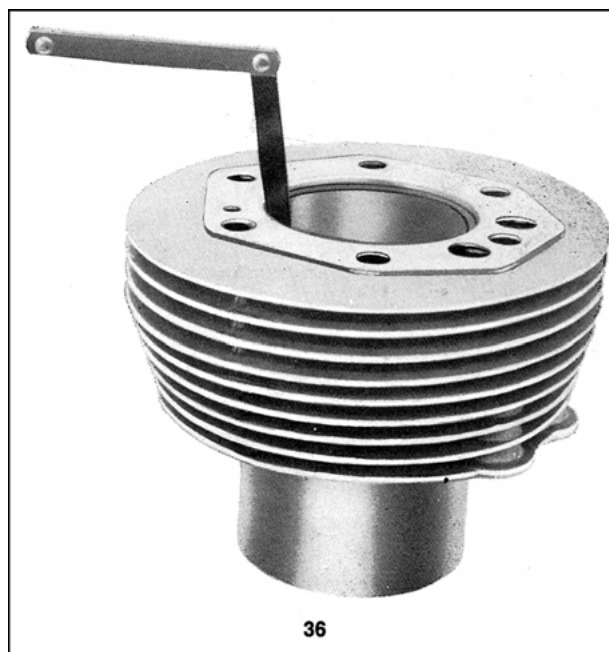
Vérifier le jeu entre segment et gorge du piston (fig. 35) : pour tous les segments: 0,030 à 0,062 mm.



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 :

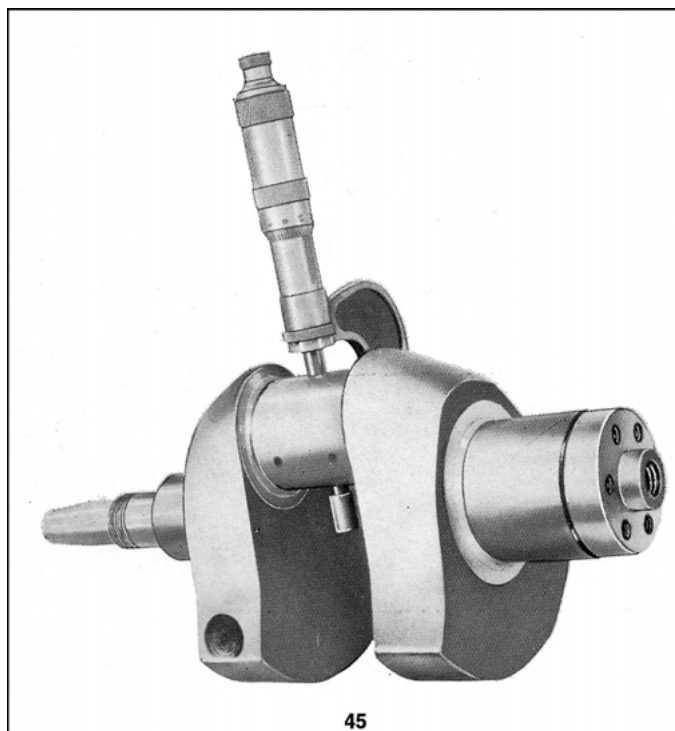
- l'état des bagues de pied de bielle et le jeu avec l'axe du piston
- la différence de poids des deux bielles
- le parallélisme des axes de pied et de tête de bielle
- l'état des coussinets de bielle

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.

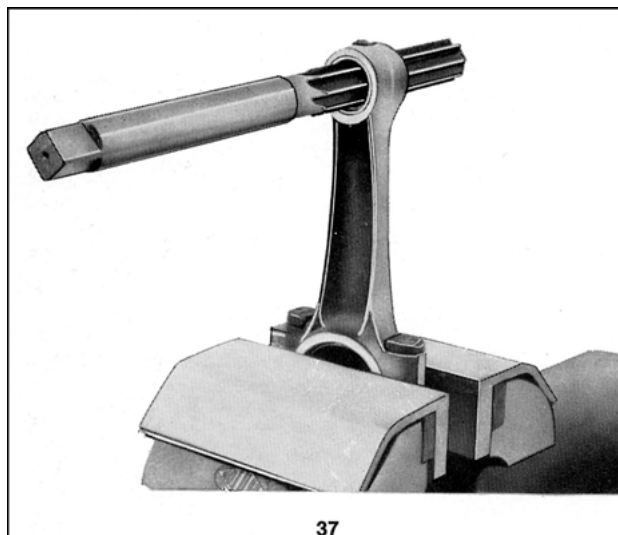
BAGUE DE PIED DE BIELLE

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.



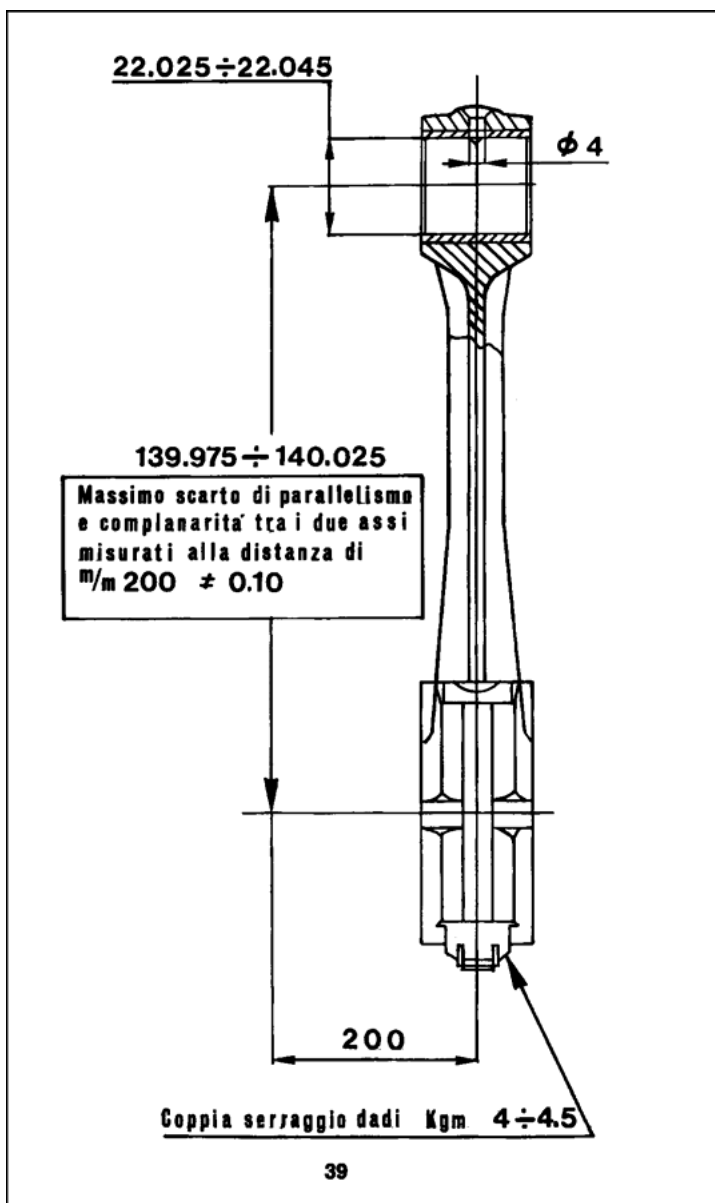
37

\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).

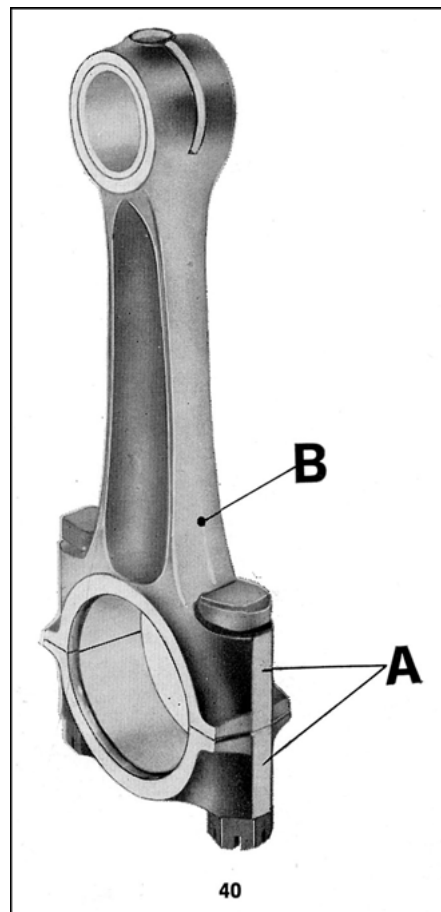


MONTAGE DE LA BIELLE SUR LE VILEBREQUIN

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

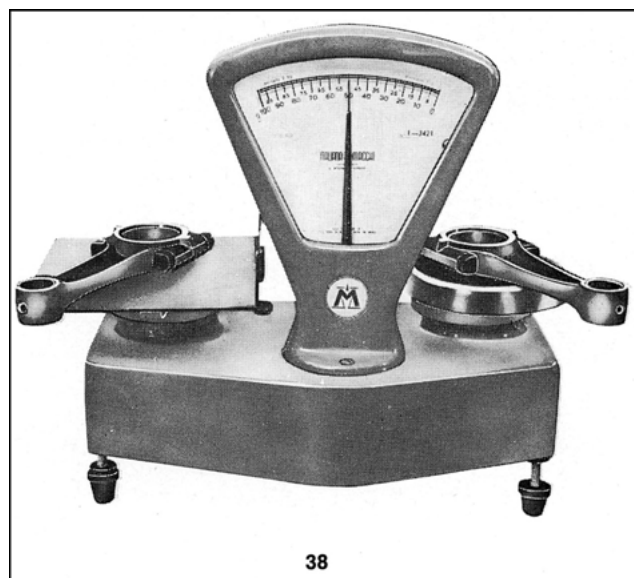
- pour la bielle du cylindre gauche, orifice dirigé vers le haut;
- pour la bielle du cylindre droit, orifice dirigé vers le bas.

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.

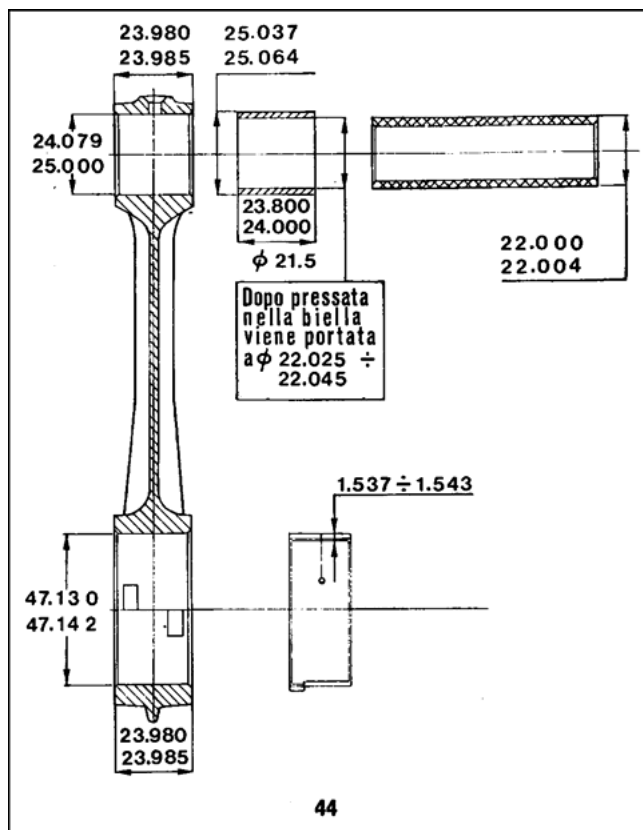
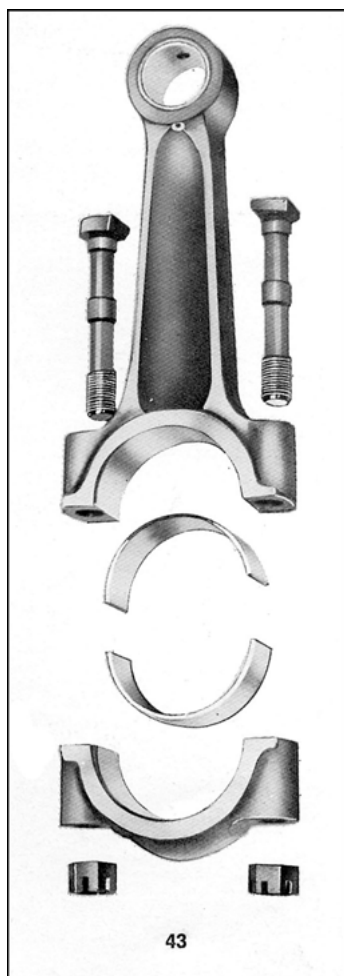
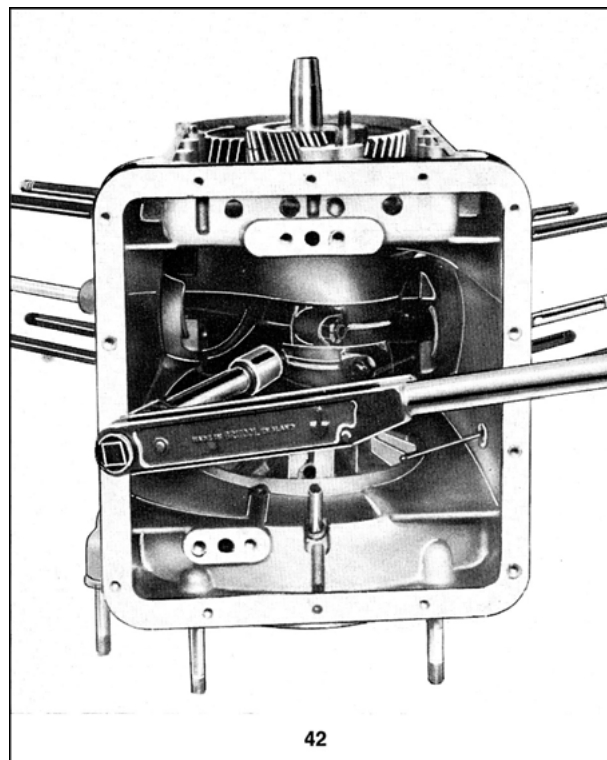
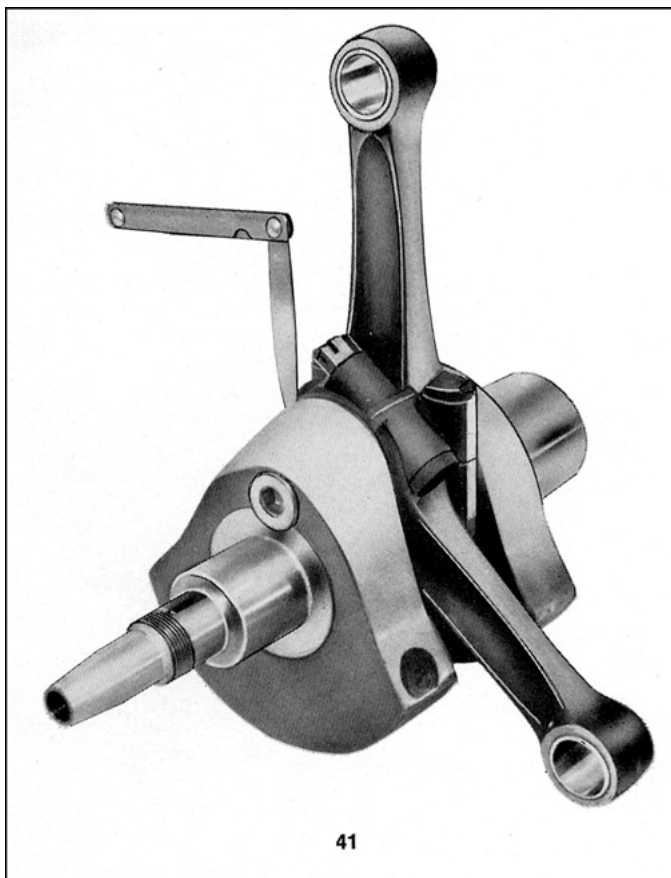


V7 Sport - 750 S : le jeu de montage entre coussinet et maneton est au minimum 0,050 mm et au maximum 0,085 mm (voir fig. 48 page 38).

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).



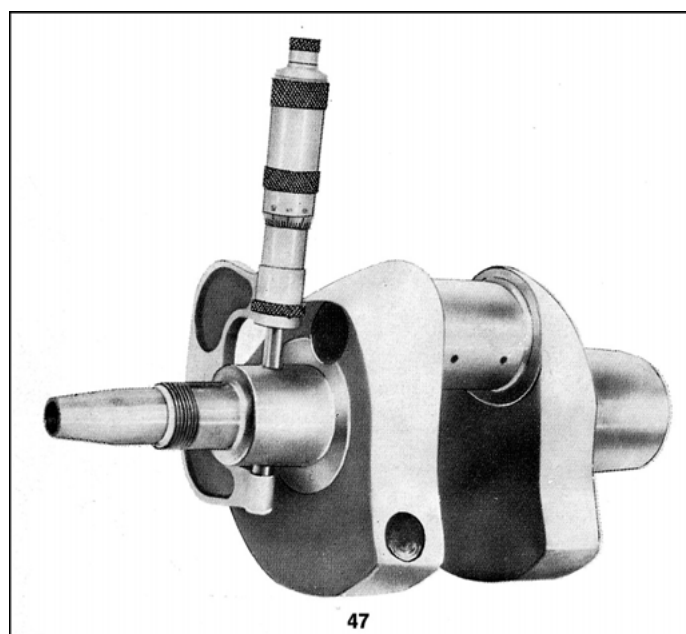
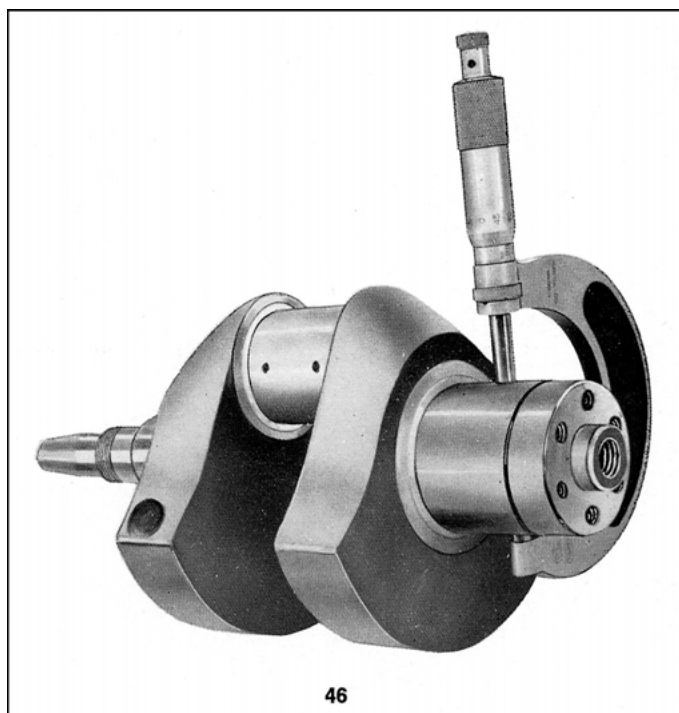
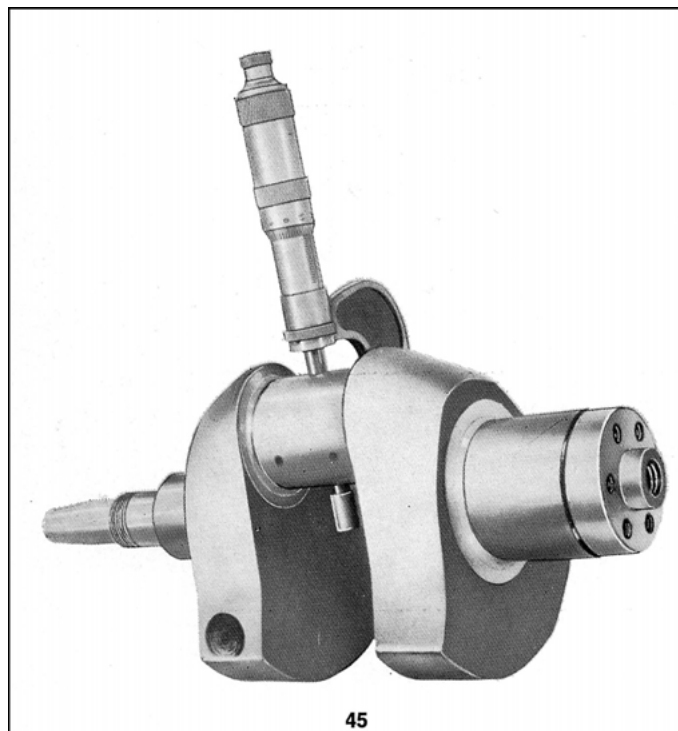
VILEBREQUIN

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 :

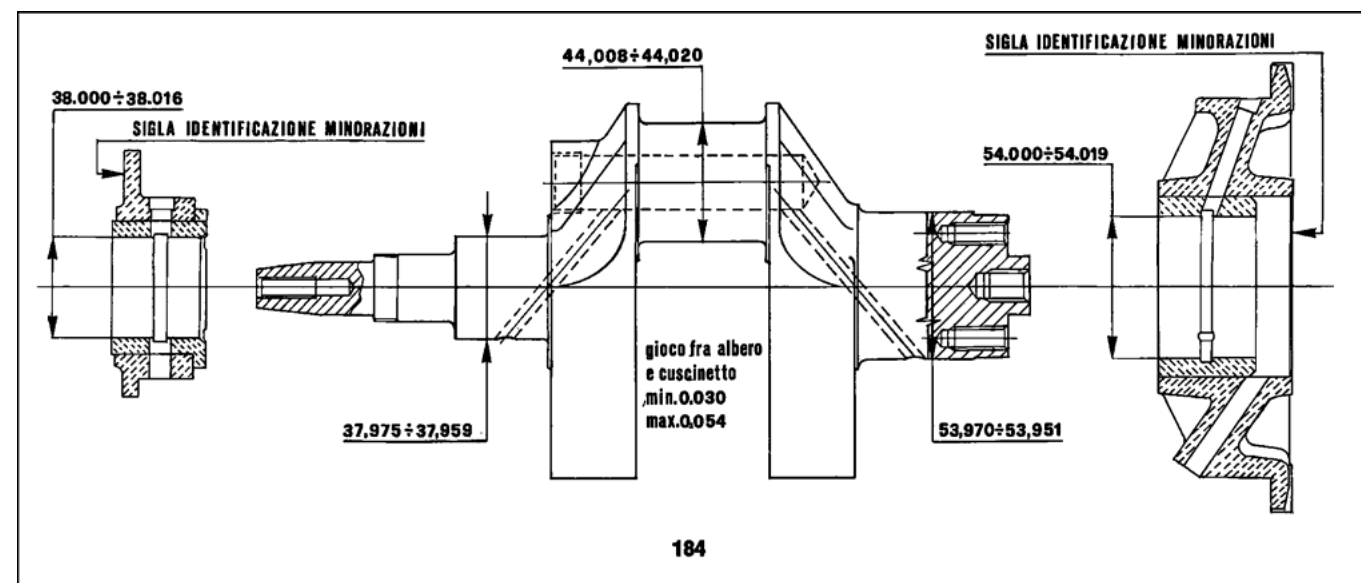
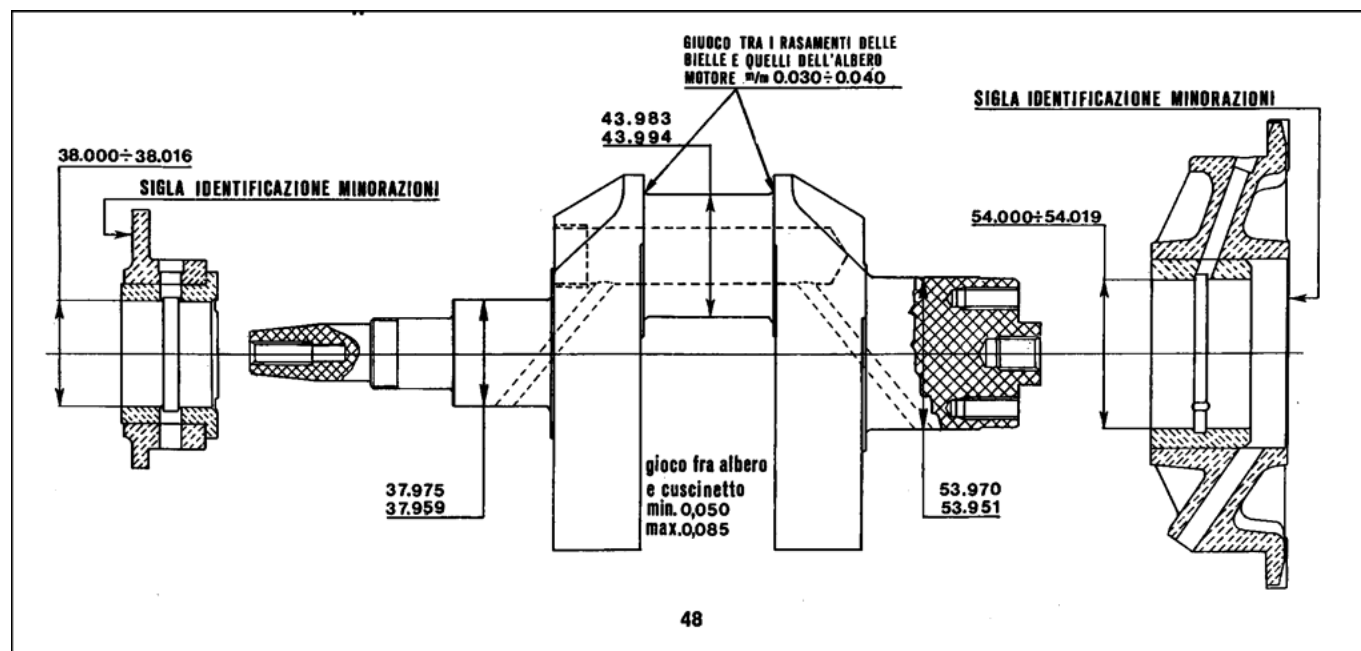
Au palier de vilebrequin côté distribution0,025 à 0,057 mm
 Au palier de vilebrequin côté embrayage0,030 à 0,068 mm
 Au coussinet de tête de bielle (**V7 Sport - 750 S**)0,050 à 0,085 mm
 Au coussinet de tête de bielle (**850 T**)0,030 à 0,054 mm

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

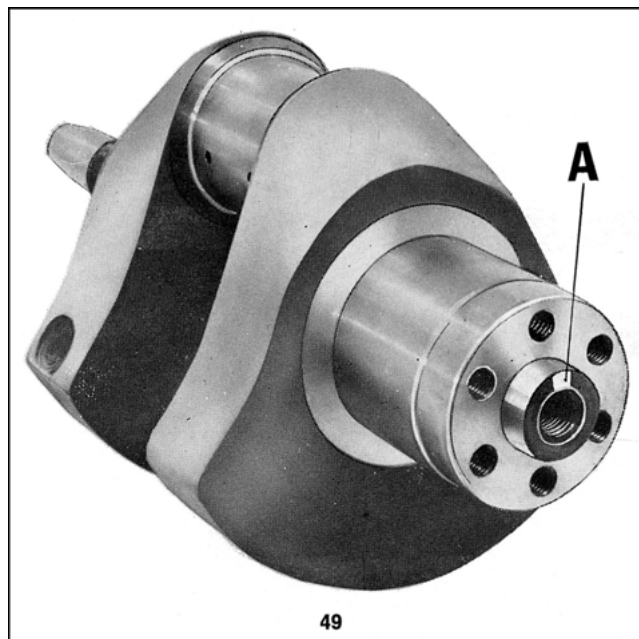
DIAMÈTRE INTÉRIEUR DU PALIER COTÉ DISTRIBUTION

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.

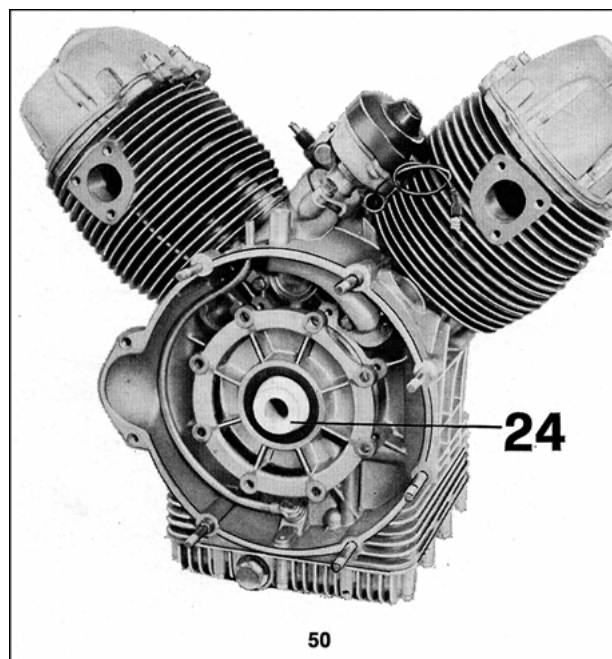


PALIER COTÉ VOLANT

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.

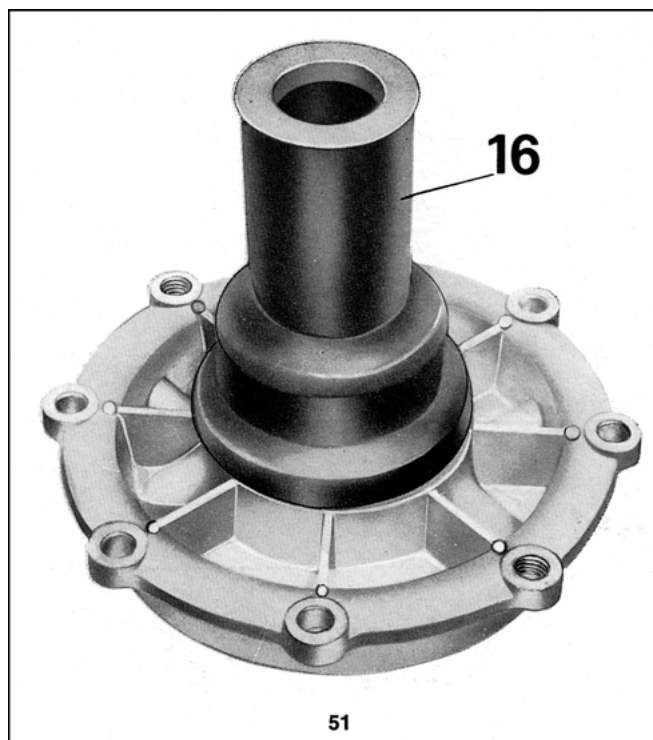


JOINT SPI POUR PALIER COTÉ VOLANT

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**

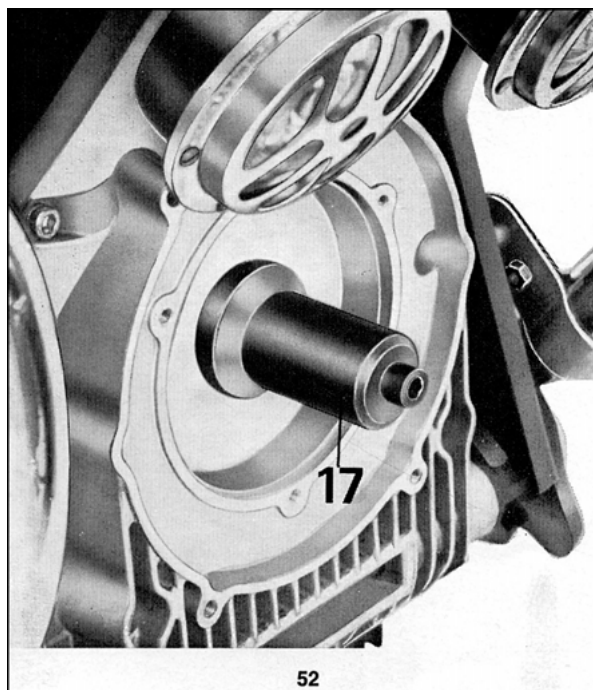
Vérifier que le palier n'est pas arrivé à la limite d'usure (consulter le tableau).

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).

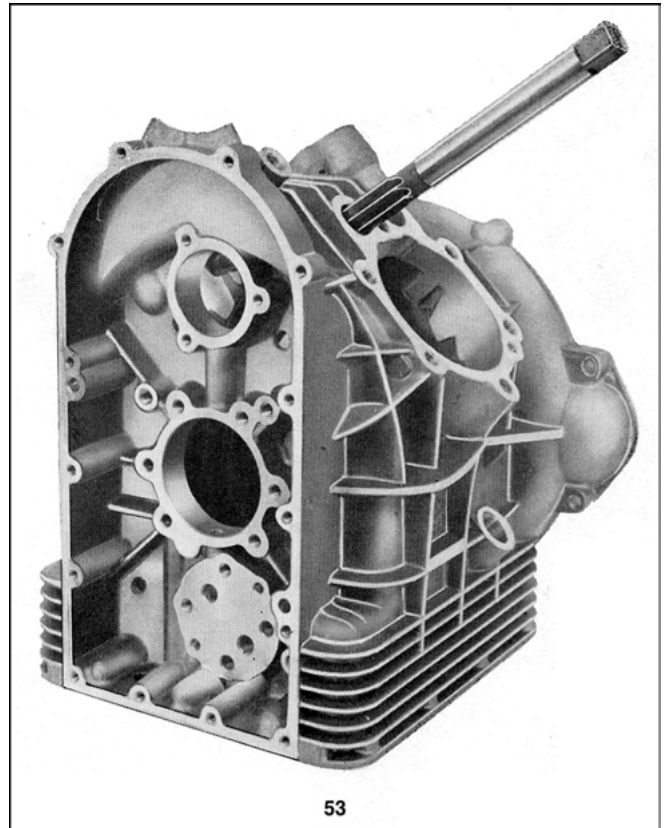


CARTER MOTEUR

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

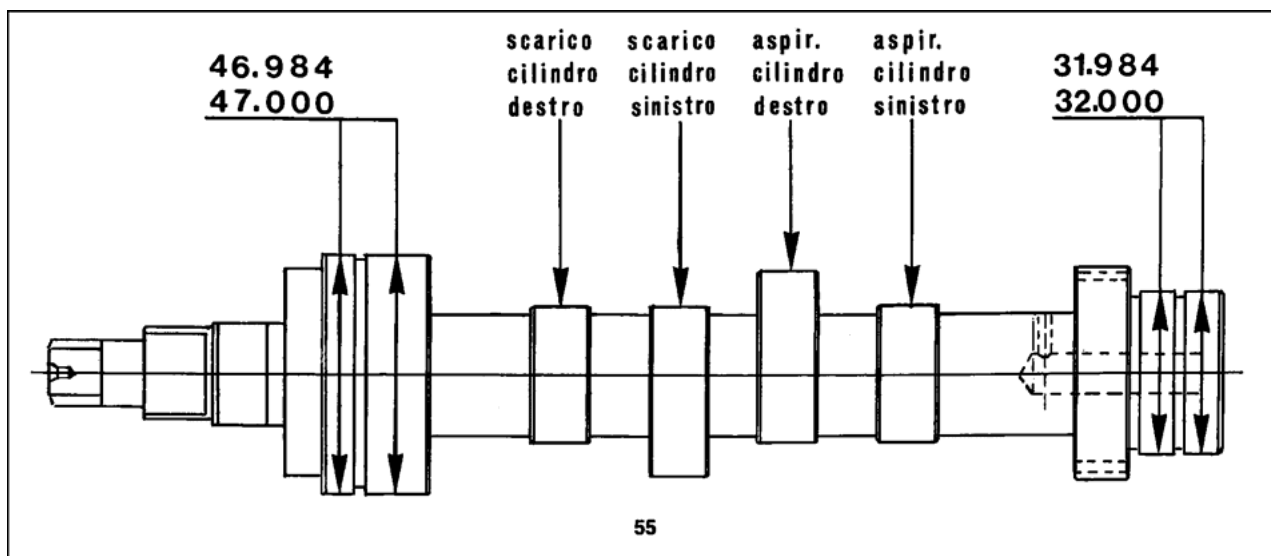
Diamètre du cylindre	83,000 à 83,018 mm
Diamètre du piston à 20 mm au dessus du bas du piston.....	82,968 à 82,476 mm
Diamètre pour axe du piston	22,000 à 22,006 mm
Diamètre de l'axe de piston.....	22,000 à 22,004 mm
Diamètre du tourillon côté volant	53,970 à 53,951 mm
Diamètre du tourillon côté distribution.....	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
<p>Jeu au culbuteur pour calage de la distribution : 0,5 mm.</p>	
<p>Admission A.O.A. 40° R.F.A. 70°</p>	
<p>Échappement A.O.E. 63° R.F.E. 29°</p>	
<p>Réglage des culbuteurs moteur froid: admission 0,22 mm échappement 0,22 mm</p>	
<p style="text-align: center;">54</p>	<p style="text-align: center;">185</p>

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

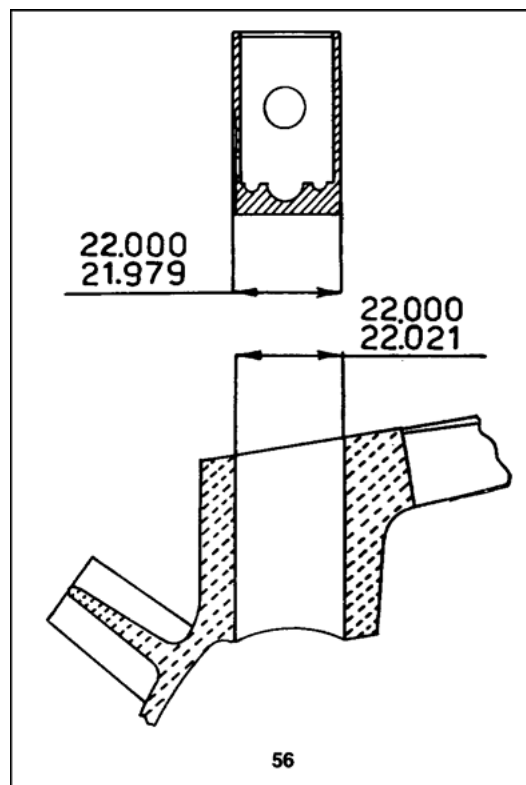
	Diamètre des portées (mm)	Diamètre intérieur carter moteur (mm)	Jeu de montage (mm)
Côté distribution	46,984 à 47,000	47,025 à 47,050	0,025 à 0,066
Côté volant	31,984 à 32,000	32,025 à 32,050	

POUSSOIRS

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.

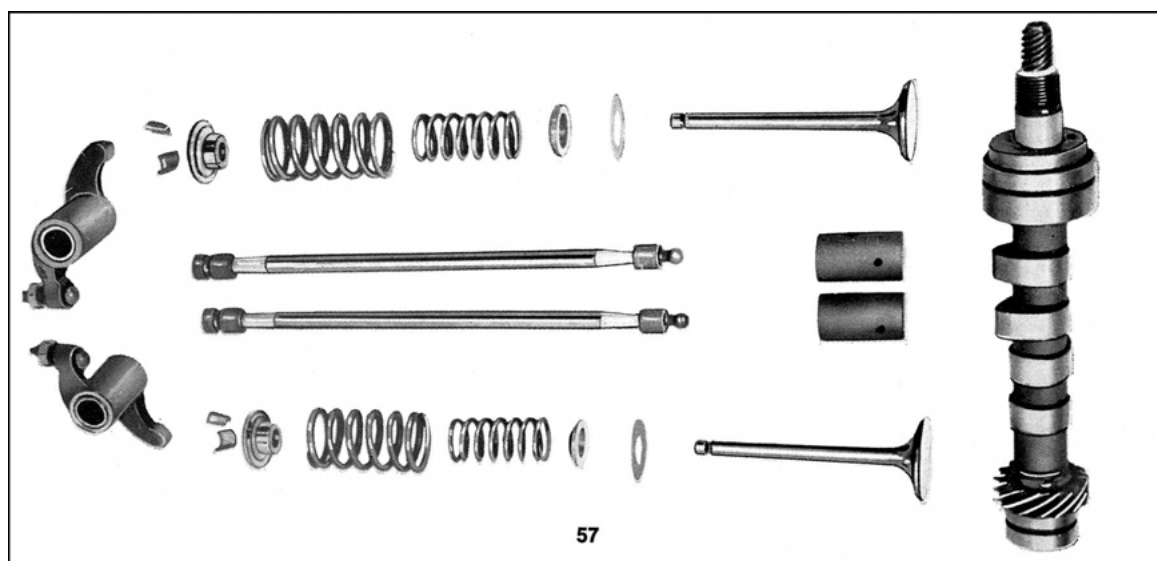
Si les parties des poussoirs frottant sur l'arbre à cames, présentent des traces d'écaillage, changer les poussoirs.



	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)

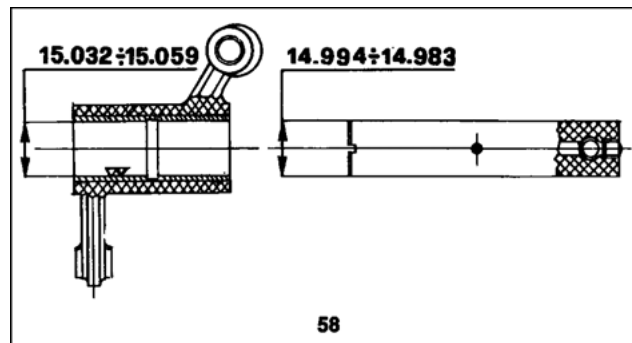
Les tiges de culbuteurs ne doivent pas présenter le moindre flambage ou la moindre usure, sinon il faut les remplacer.



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**

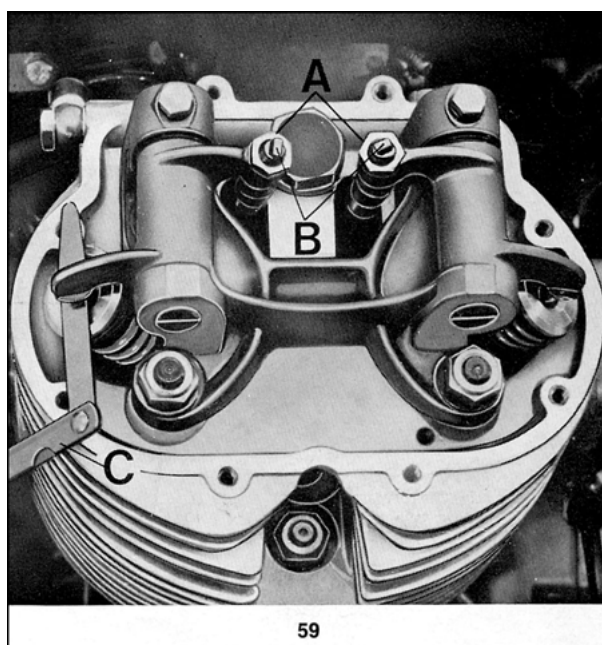
Alésage de la bague après emmanchement dans le culbuteur (mm)	Ø de l'axe (mm)	Jeu de montage (mm)
15,032 à 15,059	14,983 à 14,994	0,038 à 0,076

RÉGLAGE DES CULBUTEURS

Pour faire le réglage des culbuteurs, opérer comme suit :

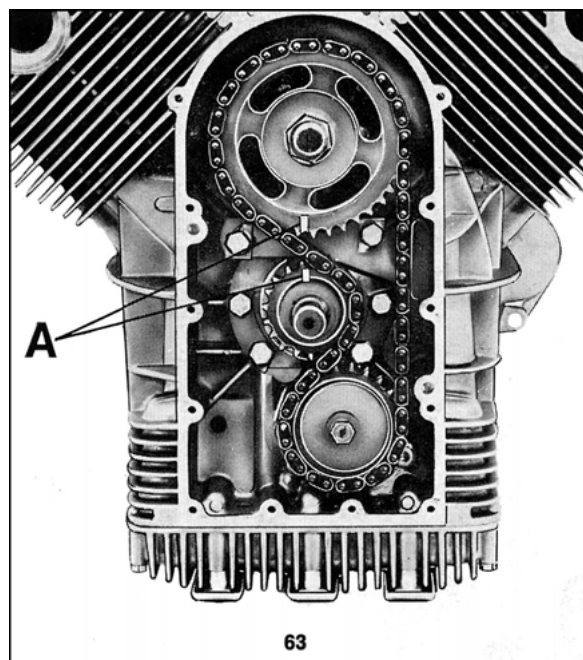
MOTEUR FROID

- 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.

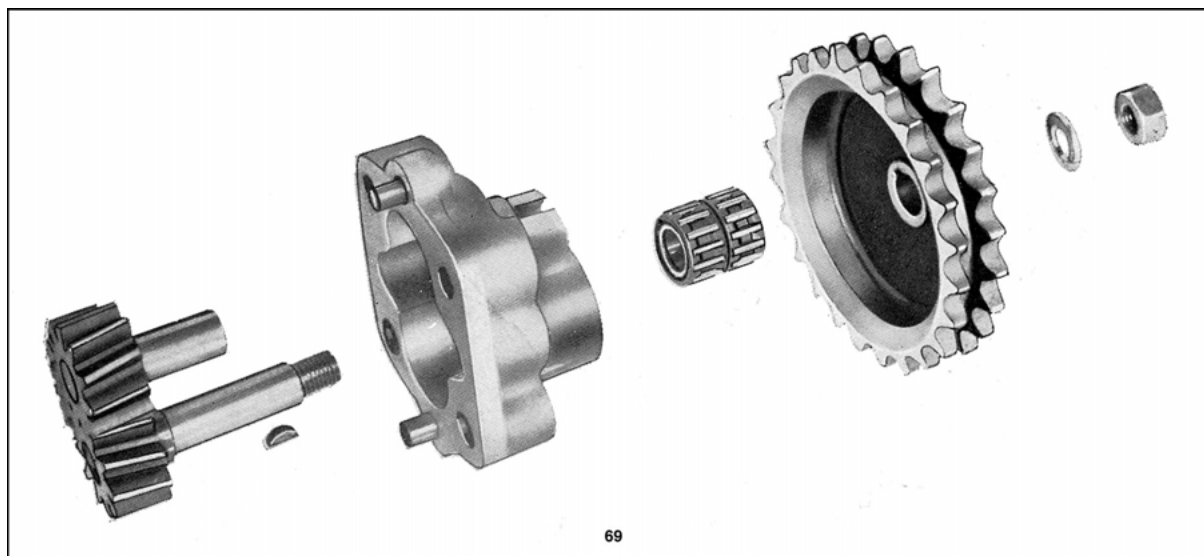
Une tuyauterie à clapet de décharge est montée dans le circuit de graissage pour éviter une pression trop forte.

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**

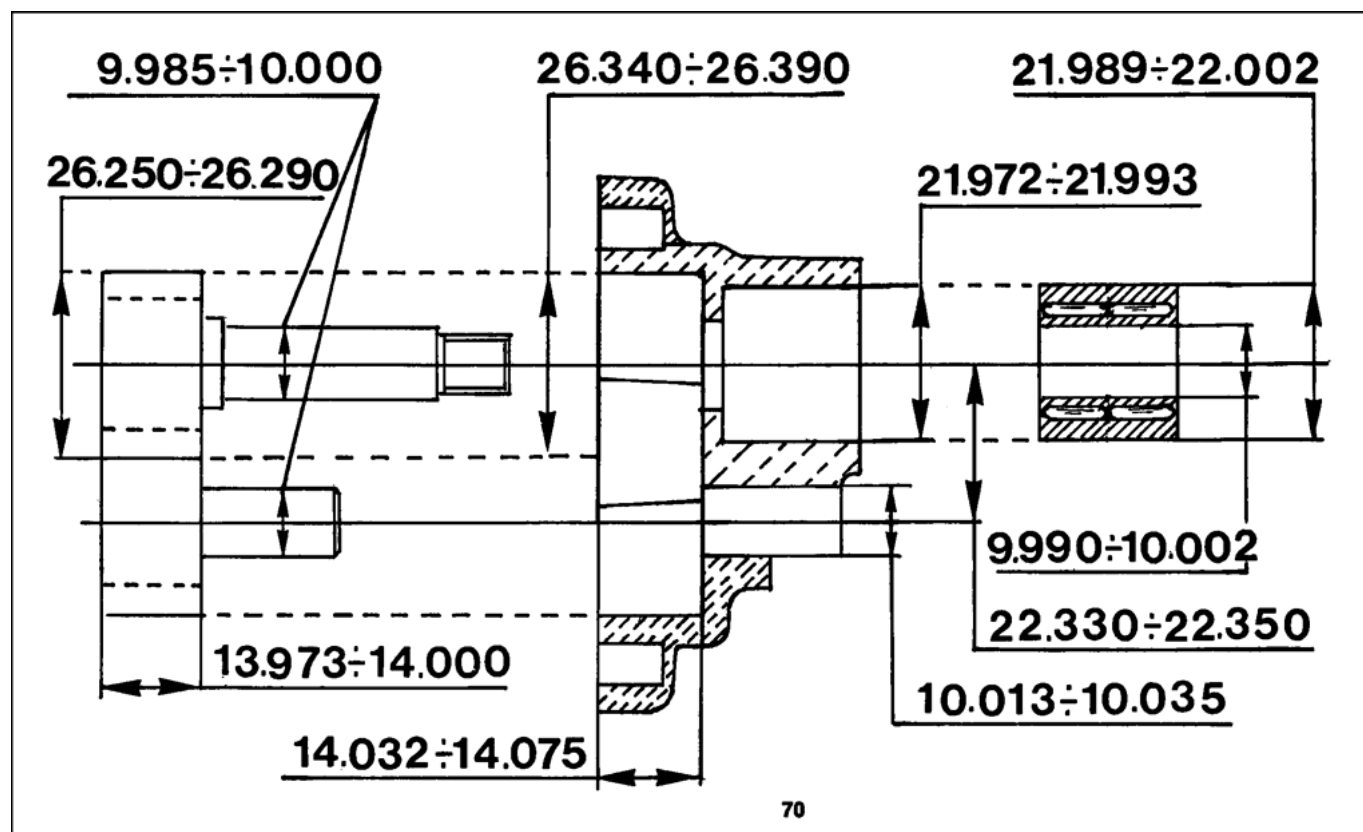
S'il y a insuffisance de pression imputable à la pompe, vérifier comme suit :

- 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.

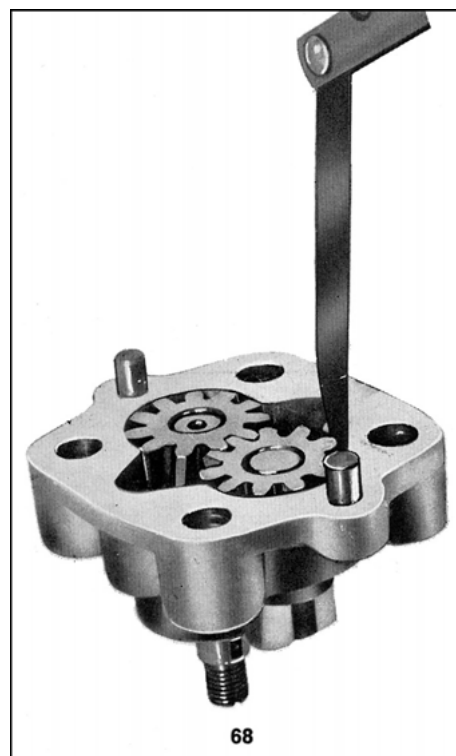
Les logements du corps de pompe dans lesquels ils tournent doivent avoir un diamètre de 26,340 à 26,390 mm.



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.

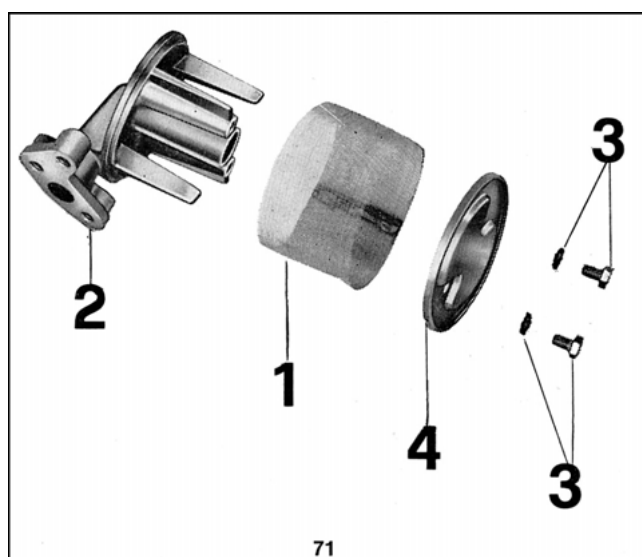
Le jeu entre les dents des pignons et le corps de la pompe doit être de 0,050 à 0,140 mm (fig. 68).

**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 boîte 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 :

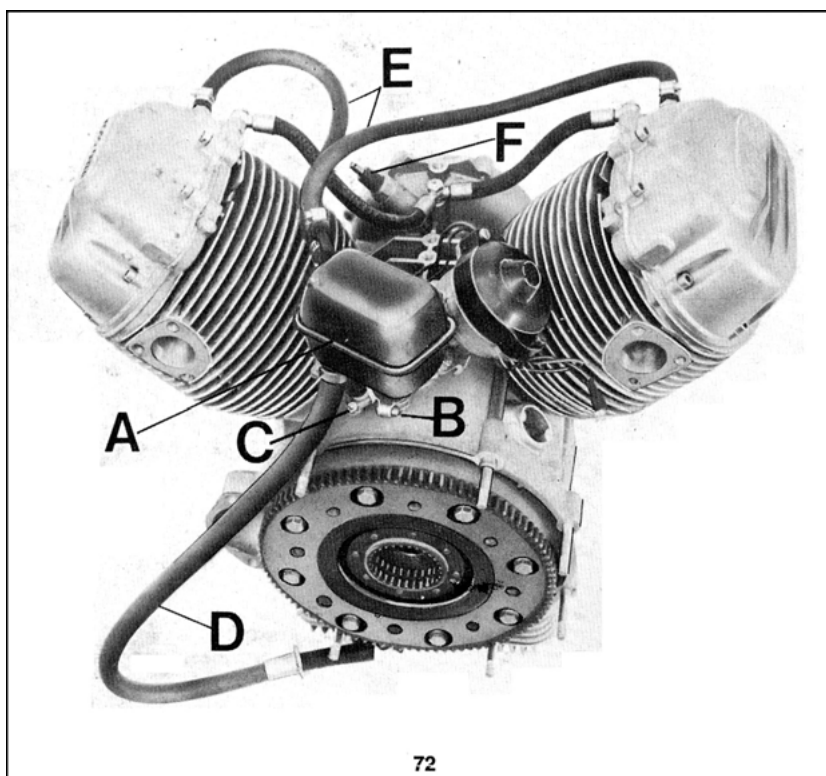
- Déposer le réservoir;
- Dévisser la vis de fixation support
- Défaire le collier qui maintient la canalisation d'amenée d'huile.
- Enlever le reniflard.
- Contrôler que la soupape interne du reniflard soit libérée.
- À l'aide d'une tige introduite dans le tuyau central du reniflard, vérifier si la 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.

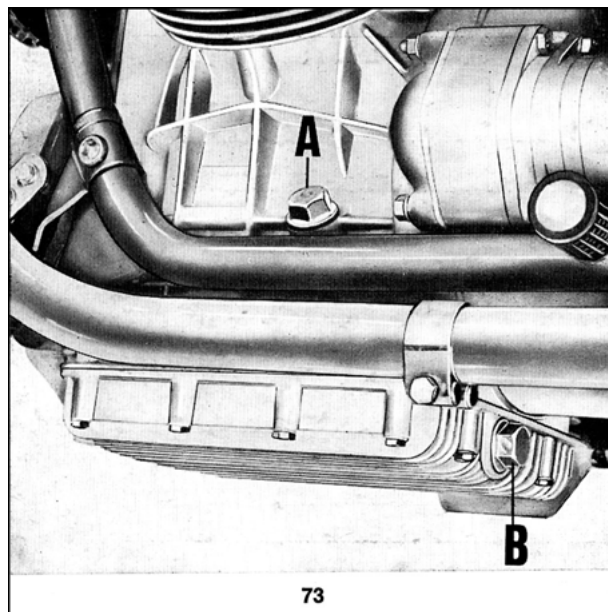


CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE

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».

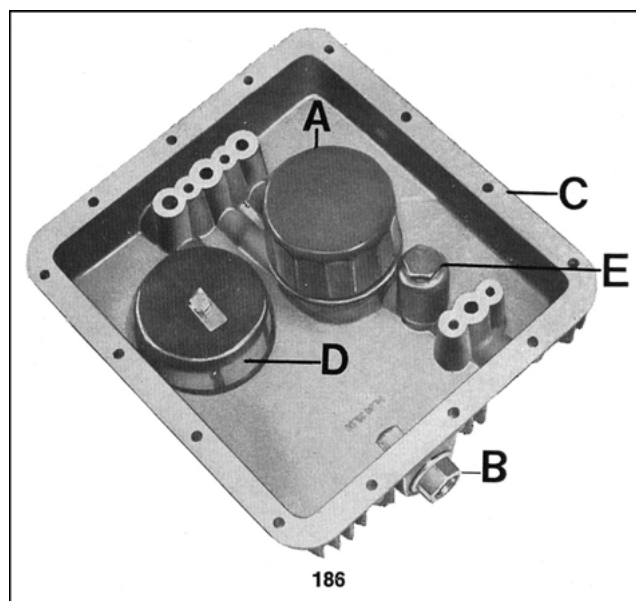
PARTICULARITÉS DE CERTAINES 850 T

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.



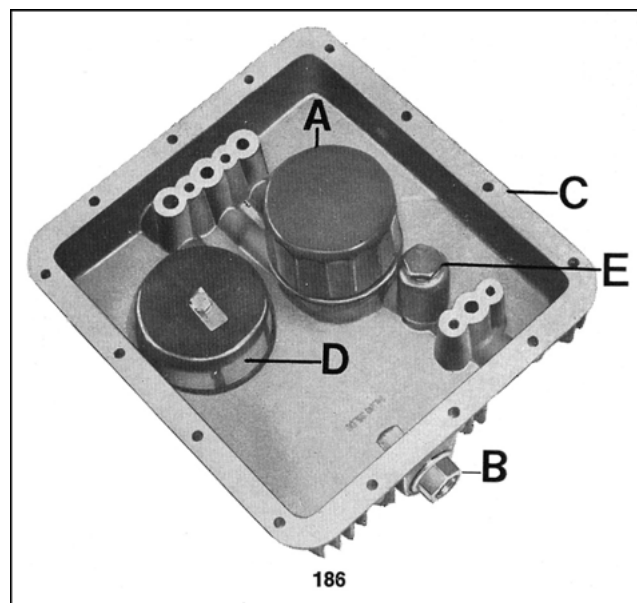
FILTRE À CARTOUCHE, DÉMONTABLE (FIG. 186)

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.

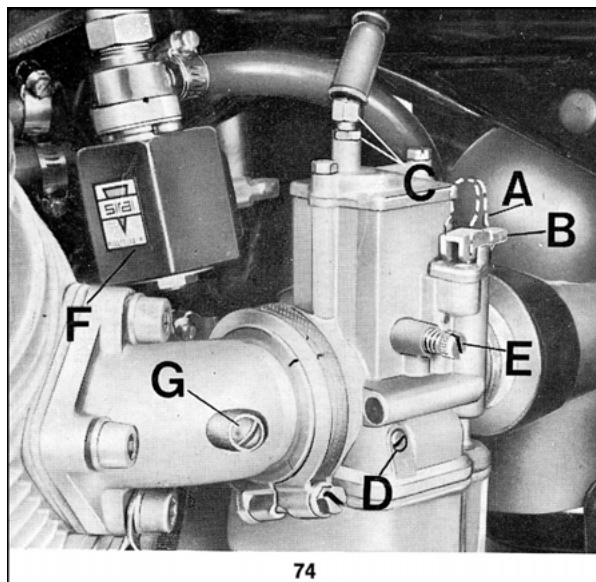
850 T : capacité 25 litres - réserve 4 litres.

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.



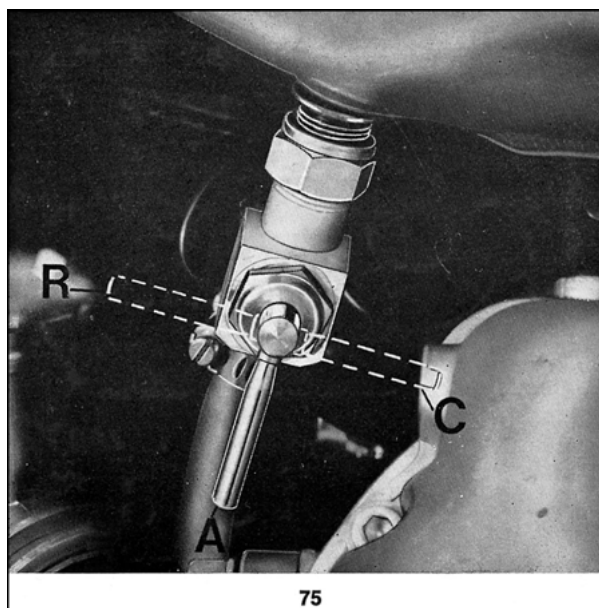
ROBINET D'ESSENCE (FIG. 75)

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).

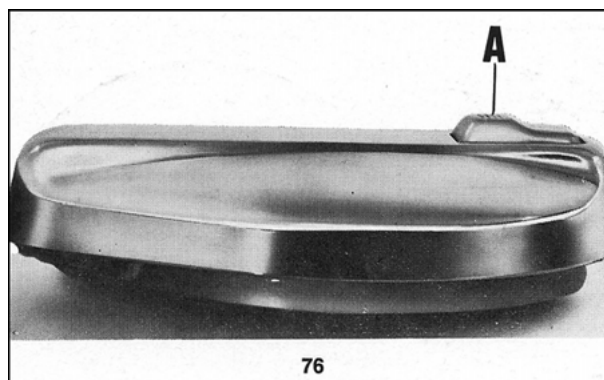
«R» Réserve (position horizontale vers l'avant).

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



BOUCHON A ESSENCE (FIG. 76)

Pour l'ouvrir, appuyer sur le bouton supérieur.



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.....	dévisée de 2 tours à 2 tours 1/2
carburateur droit.....	dévisée 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.

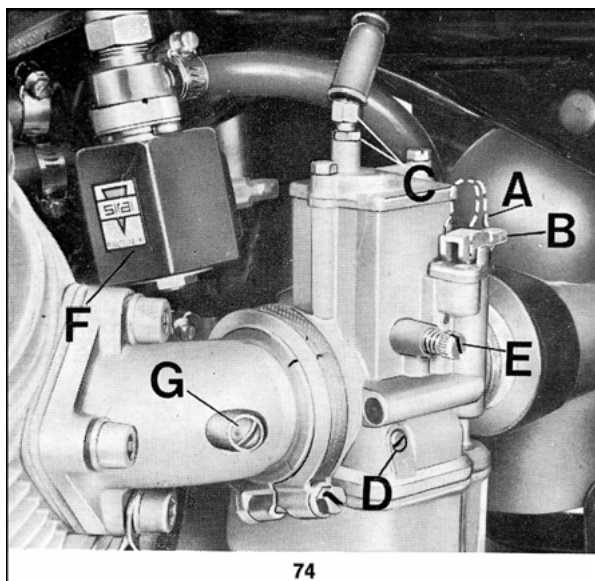
Moteur tournant à environ 1000/1200 trs/mm, ôter la bougie d'un des 2 cylindres et agir sur la vis «C» du carburateur du cylindre opposé, en la vissant ou la dévissant jusqu'à ce qu'on atteigne le point de meilleur rendement, c'est-à-dire une légère augmentation du nombre des tours.

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 :

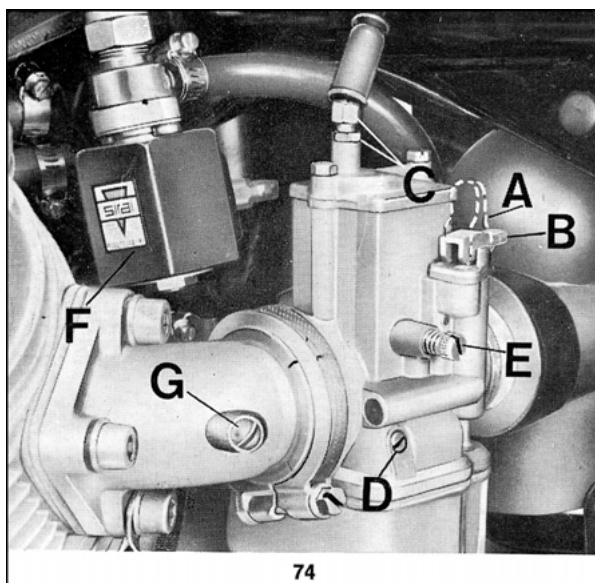
3. Détacher le câble de la bougie du cylindre droit, s'assurer que le moteur s'arrête après 4 ou 5 tours. S'il s'arrête avant ou après, agir sur la vis de réglage «E» jusqu'à ce que le moteur s'arrête après le nombre de tours indiqué. Rebrancher l'antiparasite et répéter la même opération sur le cylindre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

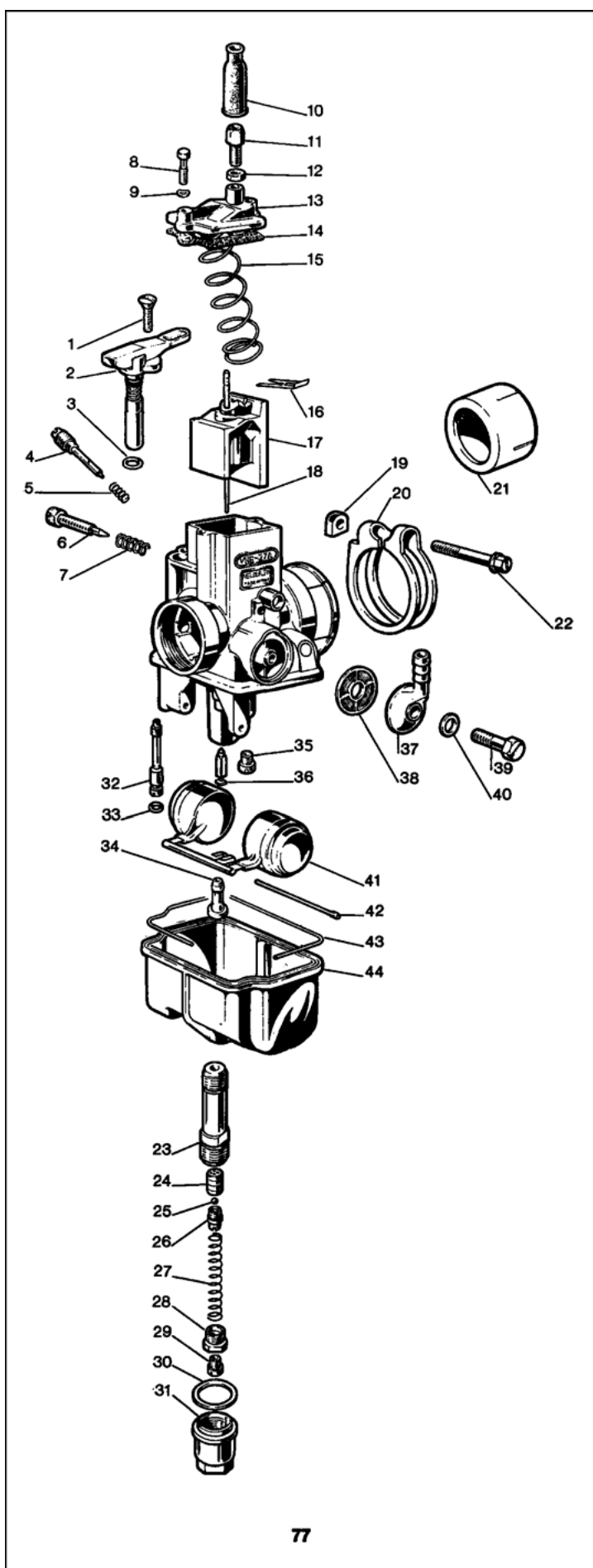
DÉMONTAGE DU CARBURATEUR (VOIR FIG. 77)

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).

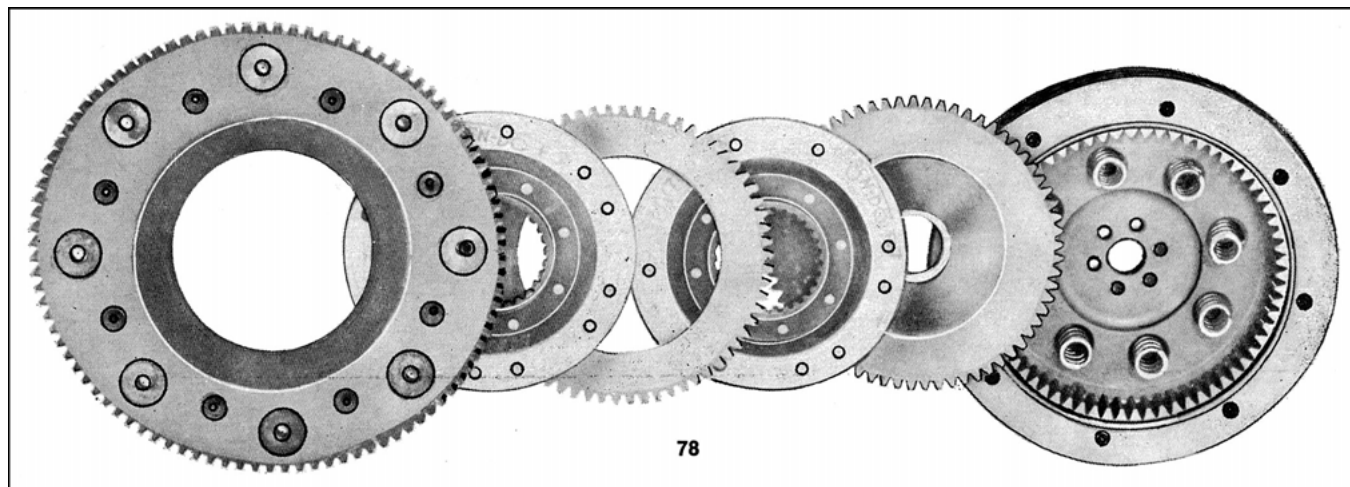
Une fois le carburateur démonté, nettoyer toutes les pièces à l'essence pure et les passer à la soufflette.

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.

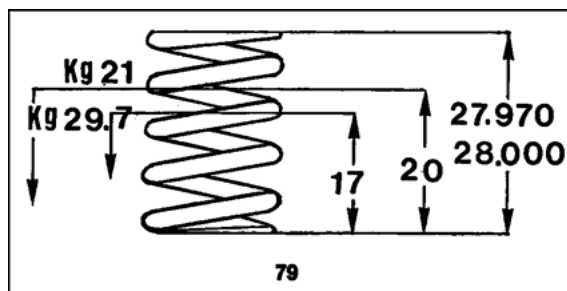
Déposer :

- 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 un 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

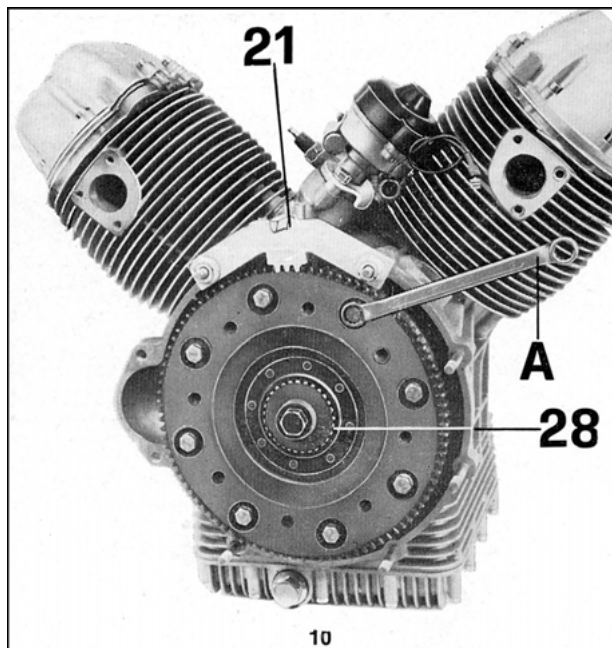
Vérifier son extrémité.

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.

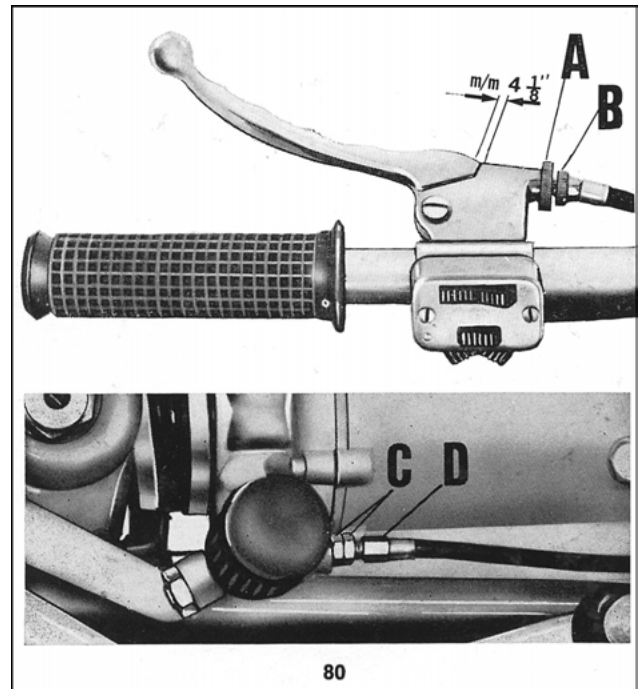


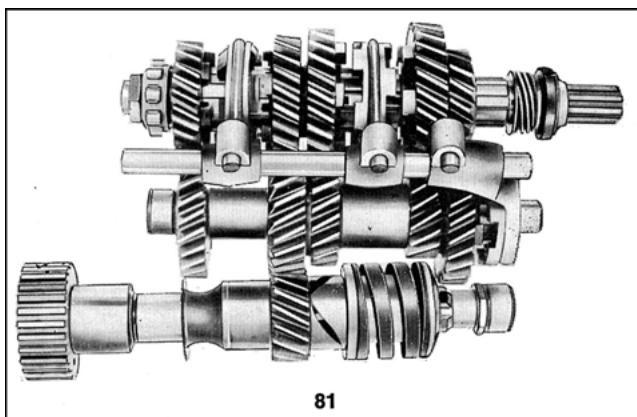
RÉGLAGE DE LA GARDE D'EMBRAYAGE (VOIR FIG. 80)

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

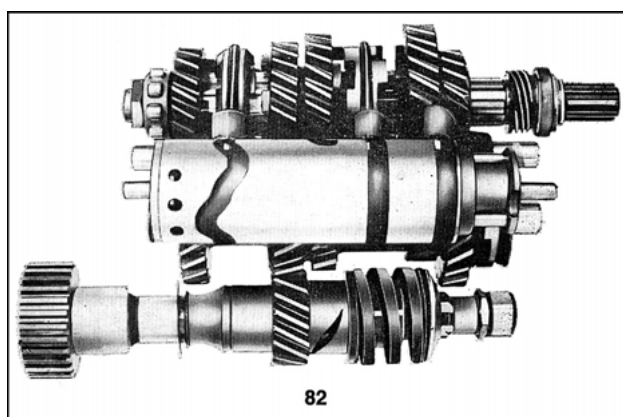
Il doit y avoir 4 mm de garde entre la cocotte et le levier.

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)

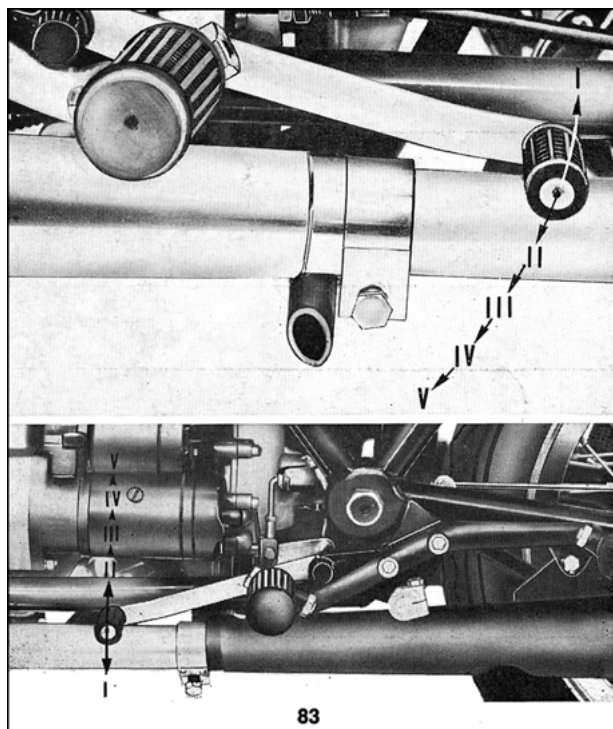
5^e.....1 : 0,750 (24/18)

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.

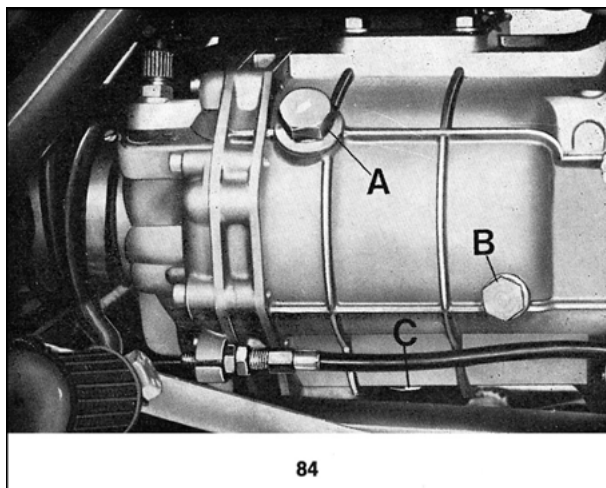


83

DÉMONTAGE DE LA BOÎTE

En premier lieu ,il faut vidanger la boîte.

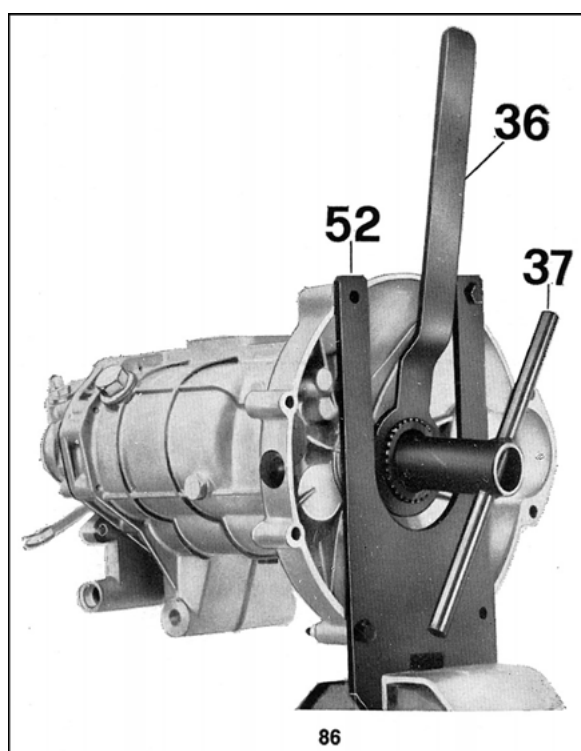
Pour cela dévisser le bouchon «A» de remplissage et «C» de vidange. «B» étant celui de niveau (fig. 84).

**DÉMONTAGE**

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

Déposer le levier de sélecteur

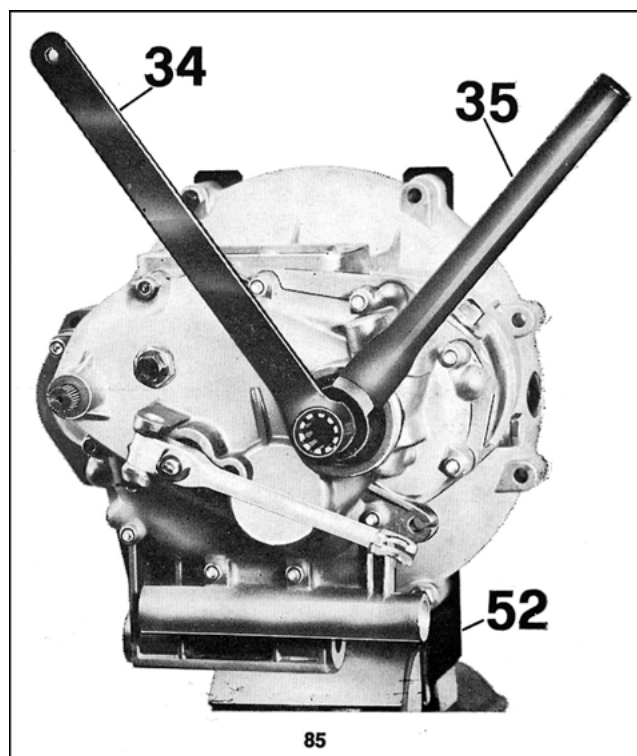
Déposer le renvoi de compteur (attention: il reste une rondelle dans le couvercle)



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.

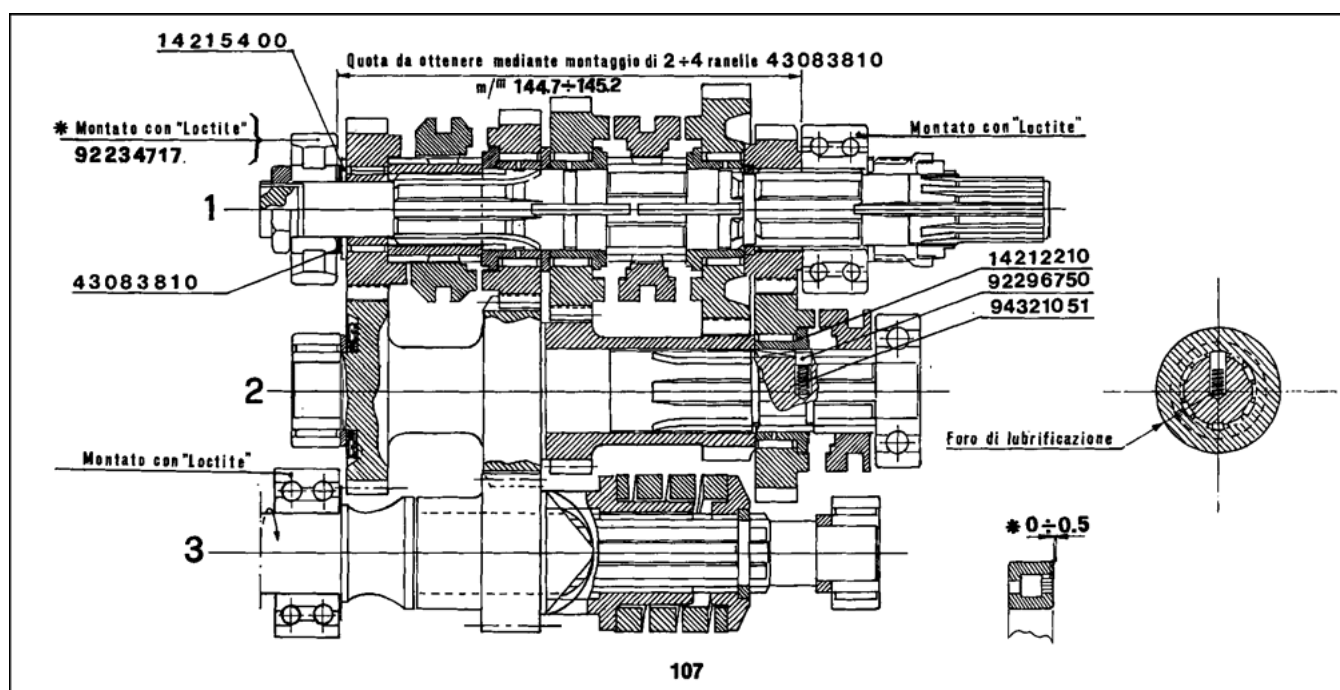
Déposer le contacteur de point mort.

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



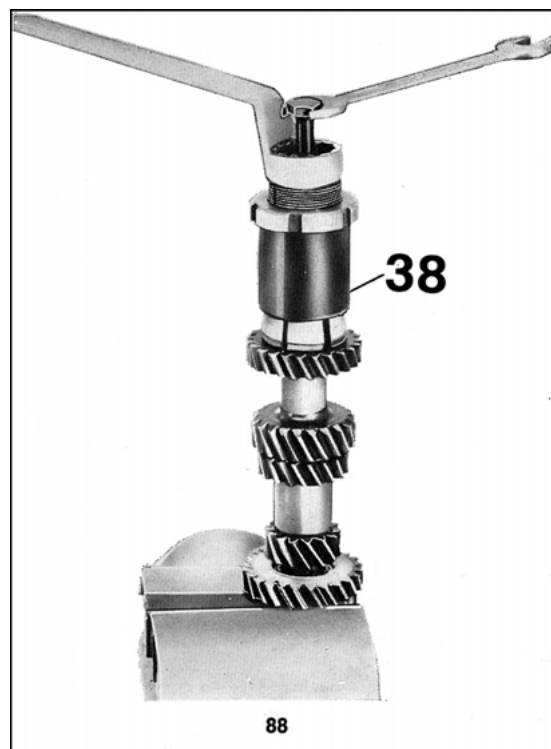
DÉMONTAGE DE L'ARBRE PRIMAIRE

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.

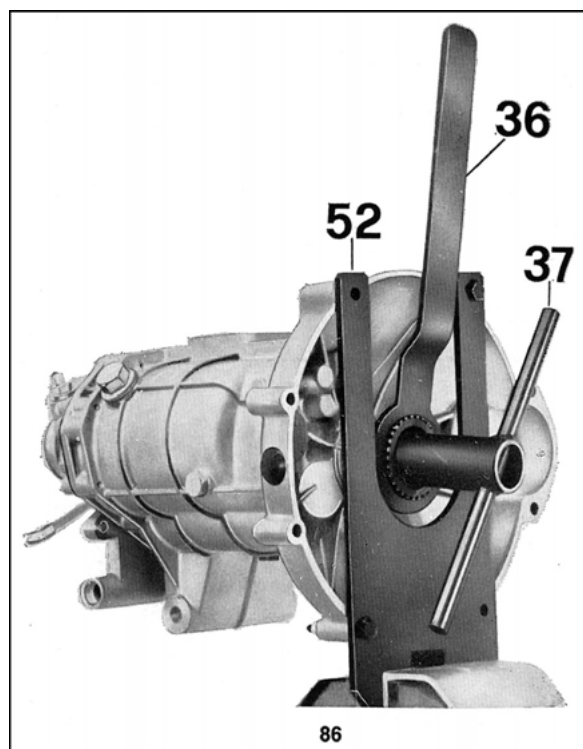
Pour déposer la bague intérieure du roulement, utiliser l'outil N° 14928500 (38 fig. 88).

**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).

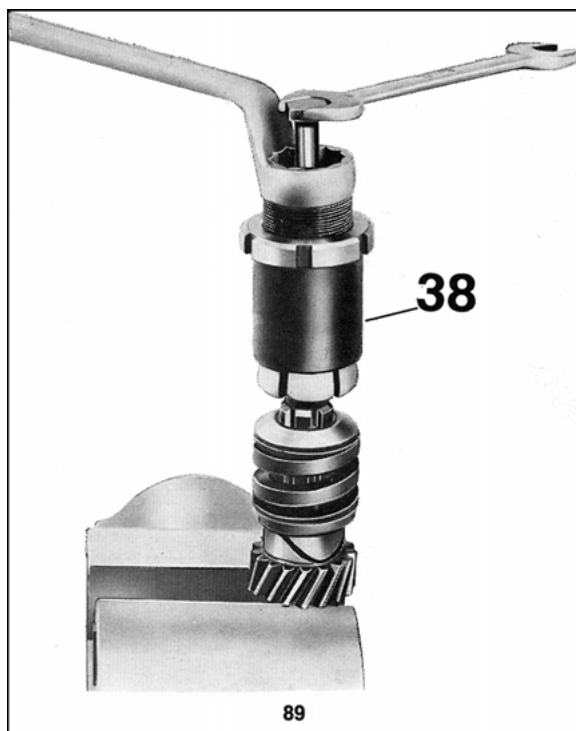
Attention à l'emplacement du joint entre l'arbre et le roulement et à celui du joint monté dans la gorge de l'arbre.

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



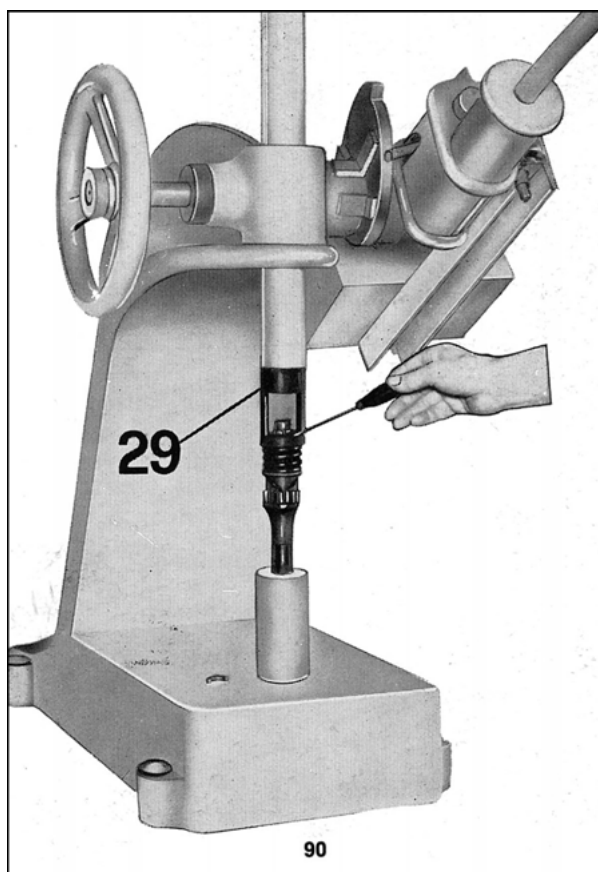
DÉMONTAGE DE L'ARBRE D'ENTRÉE DE BOÎTE

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.

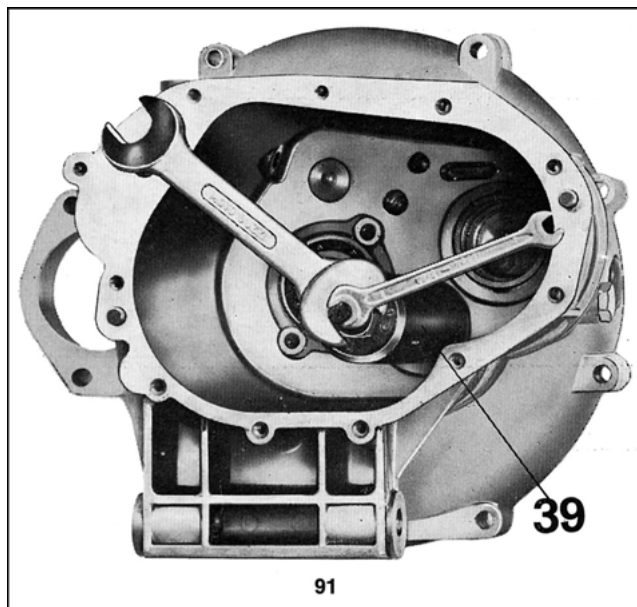


DÉPOSE DES ROULEMENTS DU CARTER

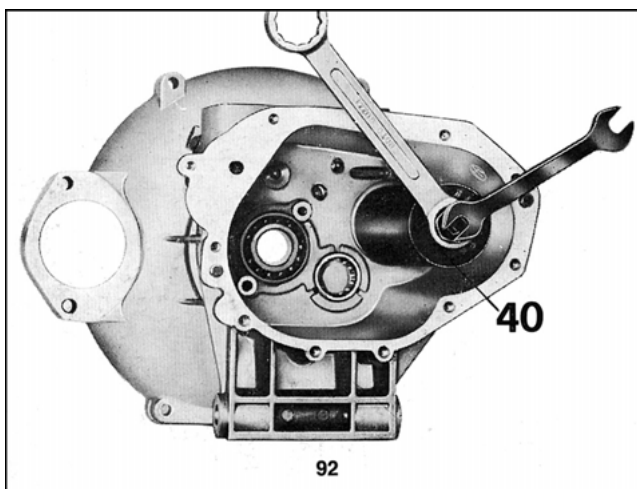
Les roulements sont montés au «Loctite» dans le carter.

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)

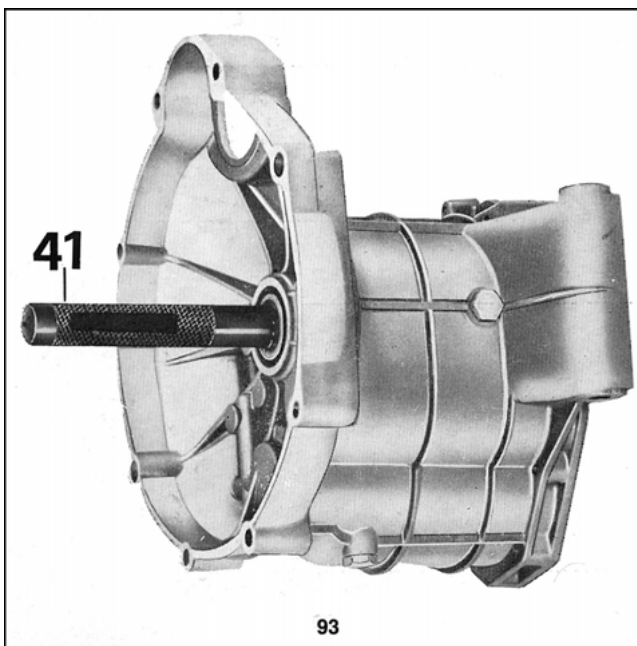


Déposer le joint de l'arbre d'entrée de boîte

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

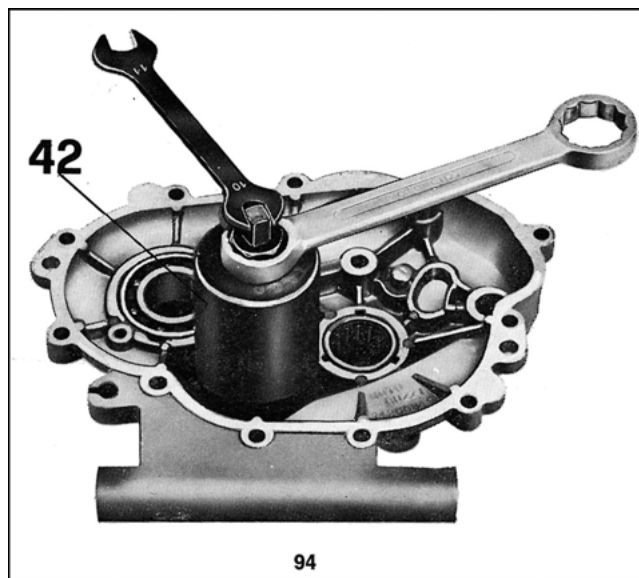
Du carter déposer l'excentrique et son contre écrou.

DÉPOSE DES ROULEMENTS DU COUVERCLE DE BOÎTE

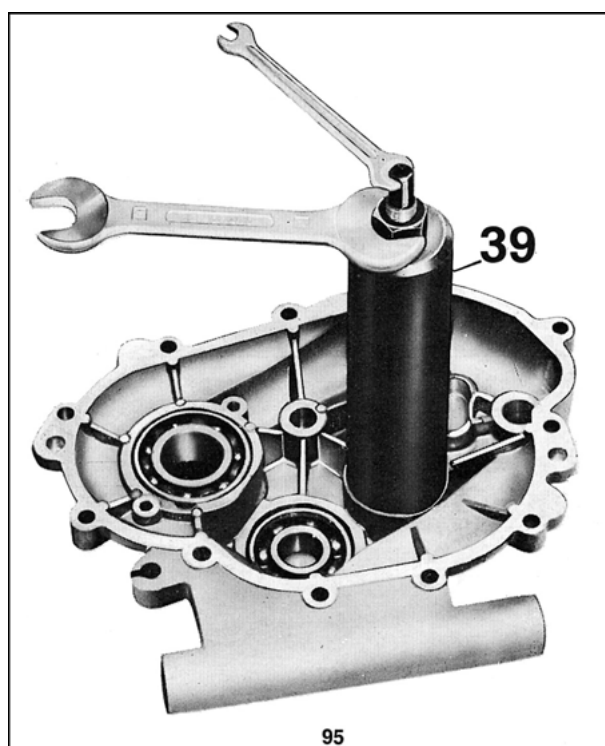
Les roulements sont montés au «Loctite» dans le couvercle.

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)

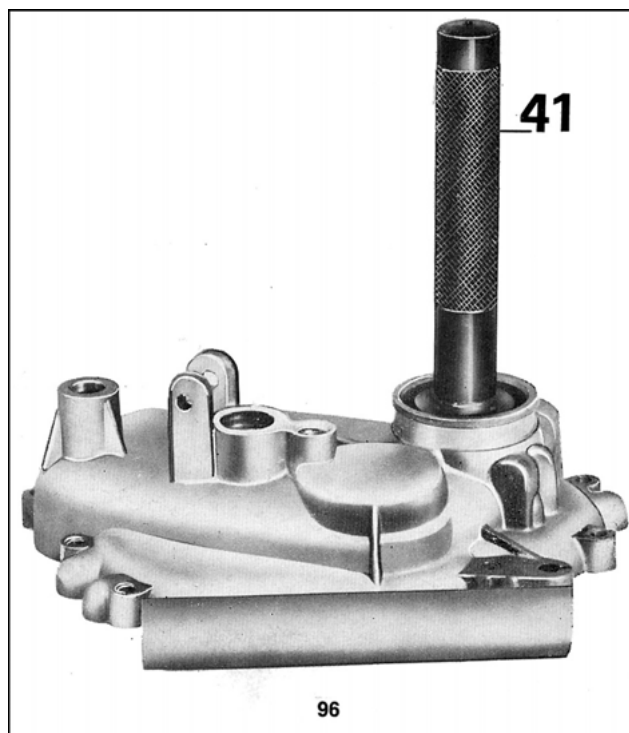


Déposer le joint de l'arbre secondaire;

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.

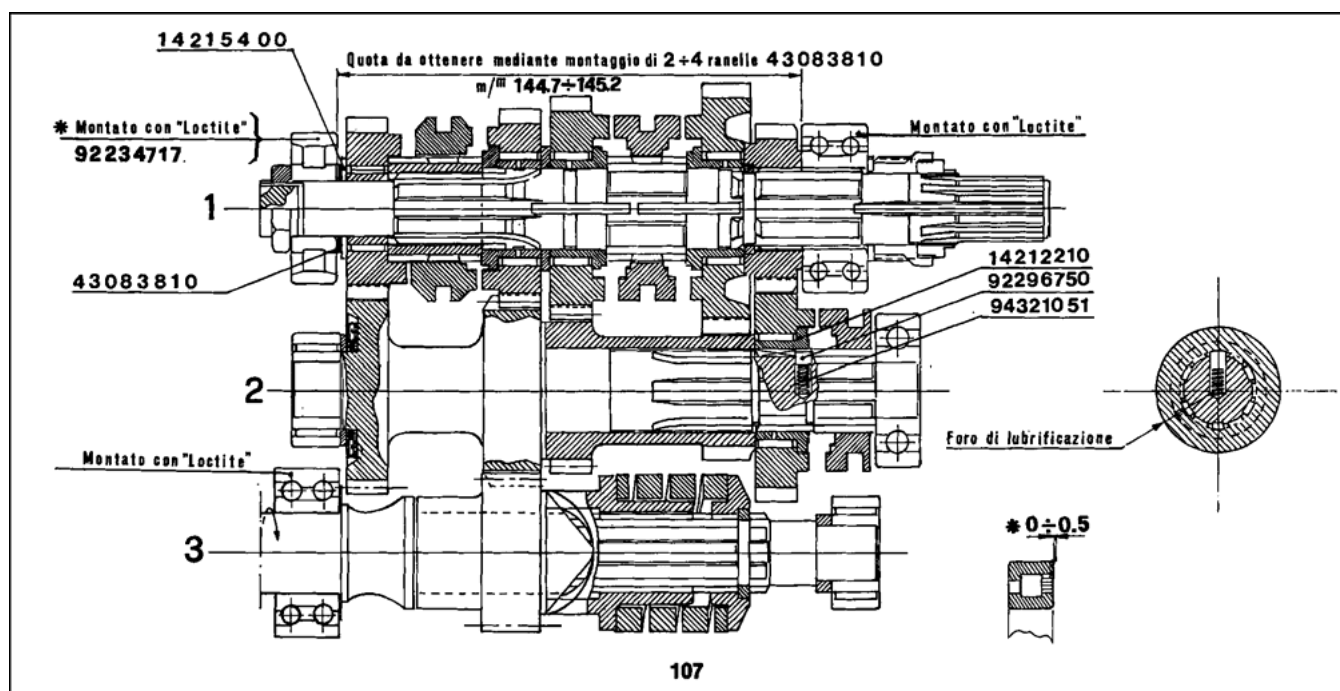
PRÉSÉLECTEUR

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**

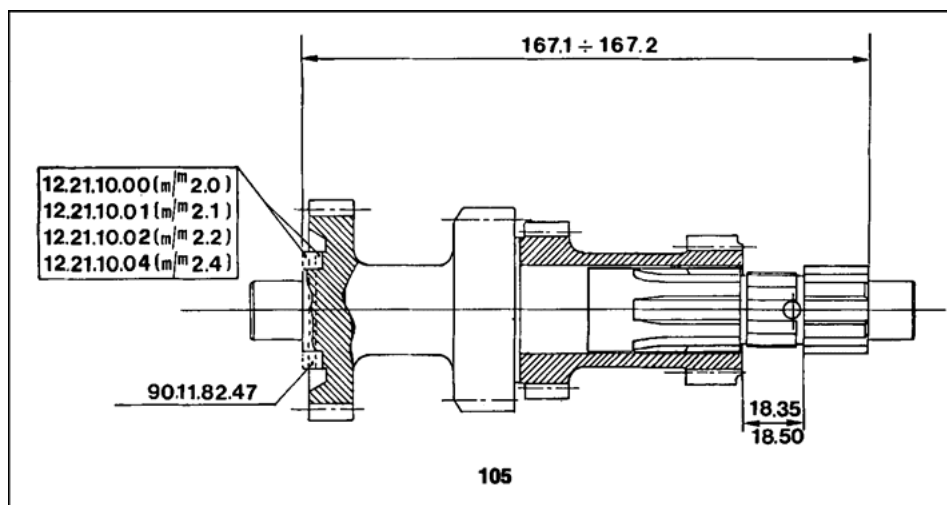
La cote prise du pignon de 5° à la rondelle de calage doit être comprise entre 144,7 et 145,2 mm (fig. 107).

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.

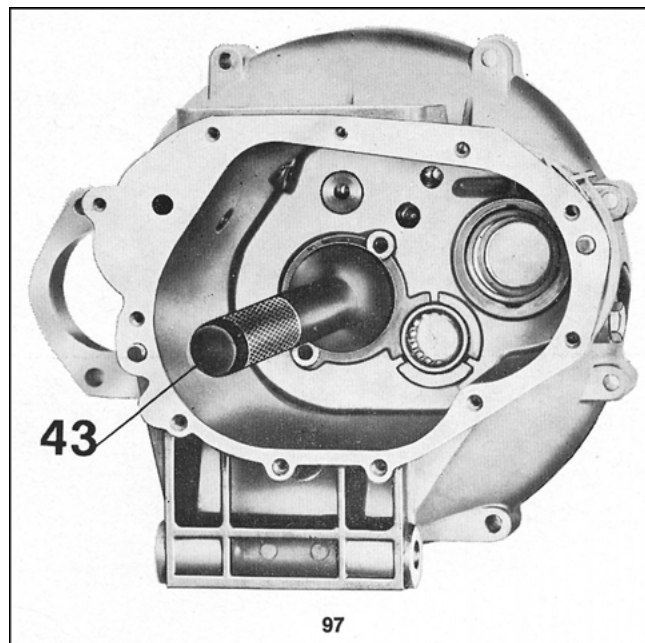
Les roulements montés au «Loctite» sont ceux de :

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

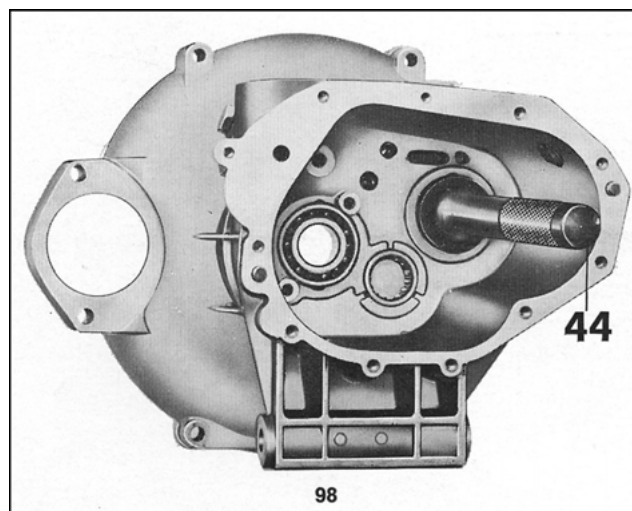
Utiliser du Loctite «Oléoétanche».

DANS LE CARTER

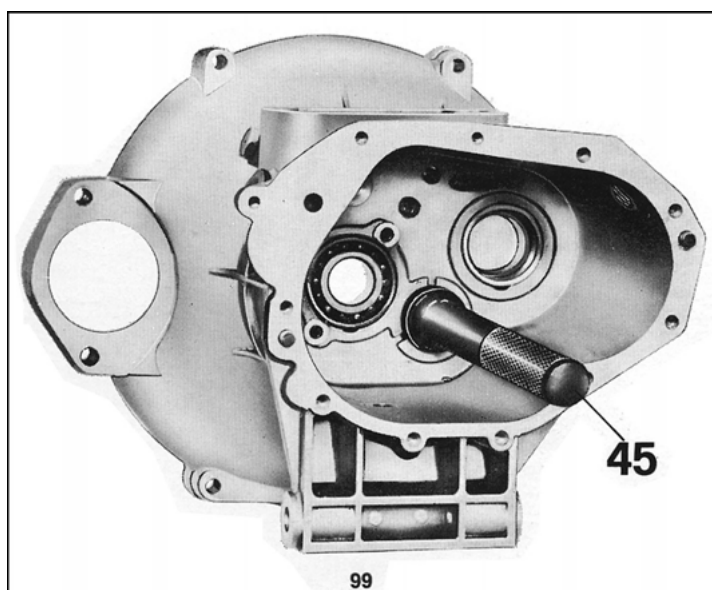
Emmancher le roulement de l'arbre d'entrée de boîte au «Loctite» avec L'outil N° 14928900 (**43** fig. 97)



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

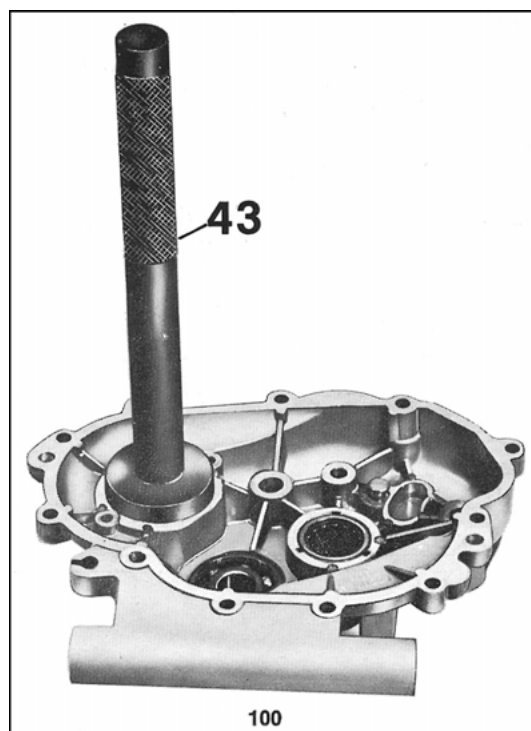


Emmancher le roulement d'arbre primaire avec l'outil N° 14928800 (**45** fig. 99).

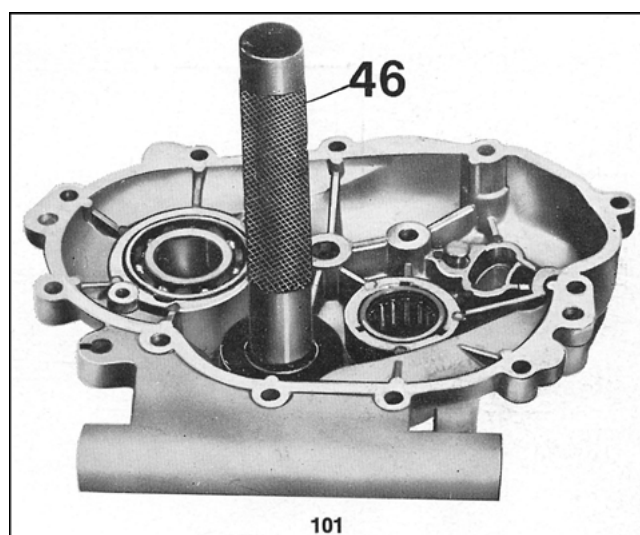


DANS LE COUVERCLE

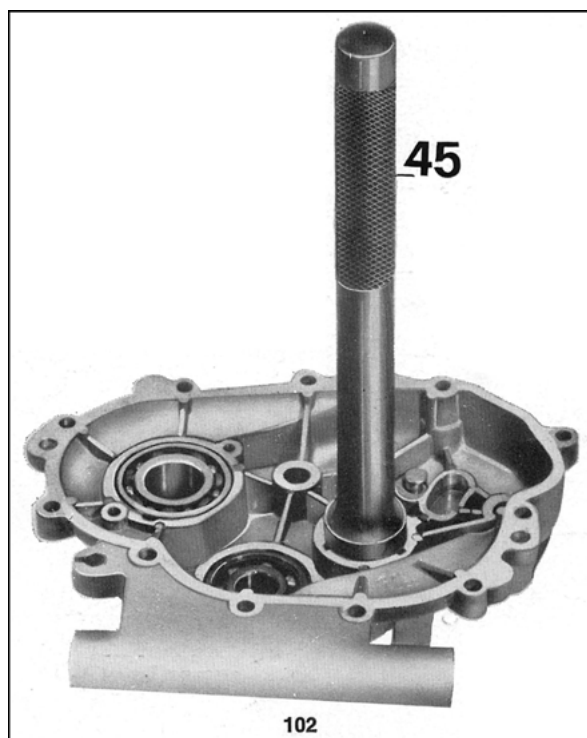
Emmancher le roulement d'arbre secondaire au «Loctite» avec l'outil N° 14928900 (**43** fig. 100)



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



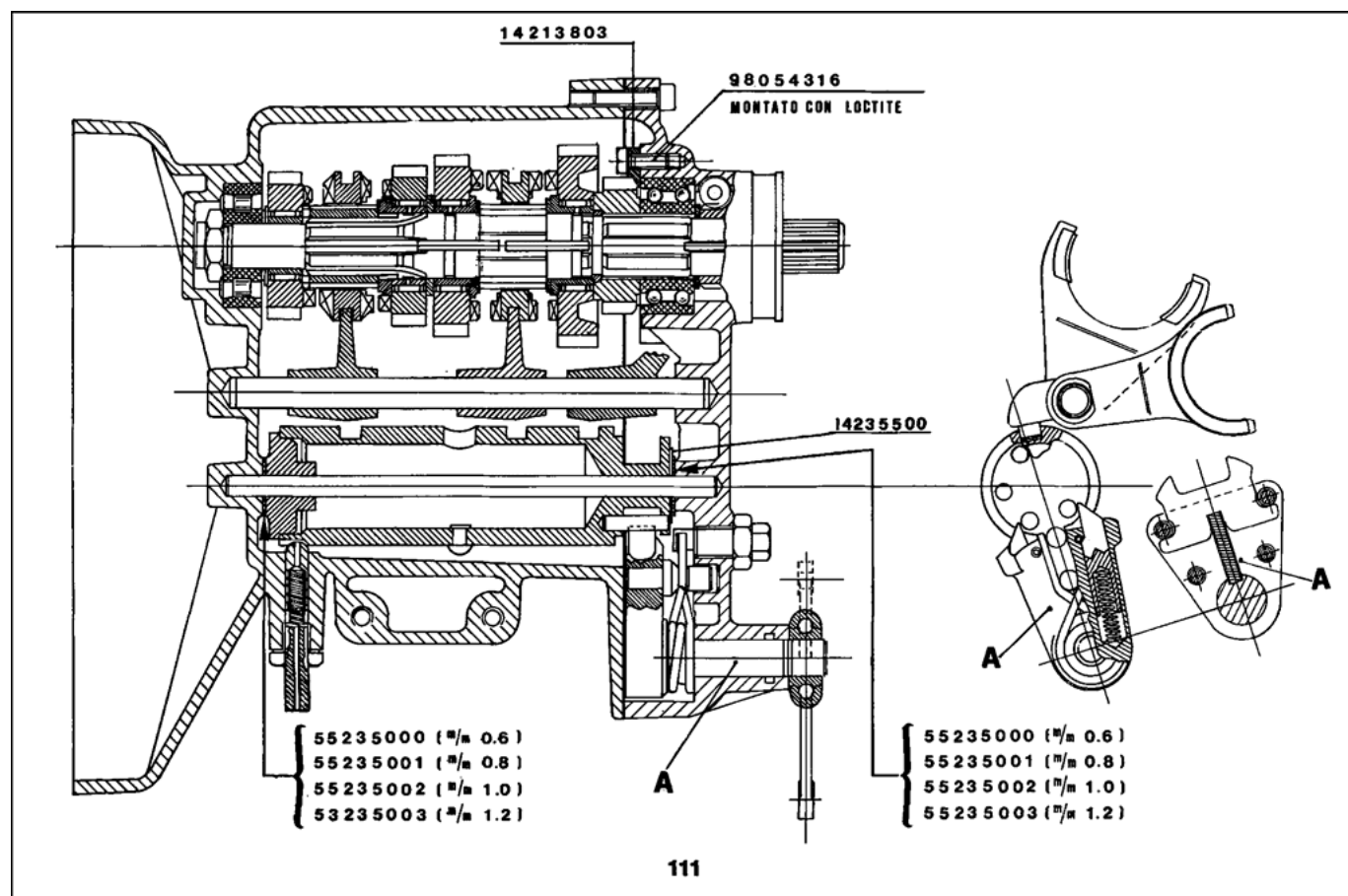
Emmancher le roulement d'arbre d'entrée de boîte avec l'outil N° 14928800 (45 fig. 102).



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».

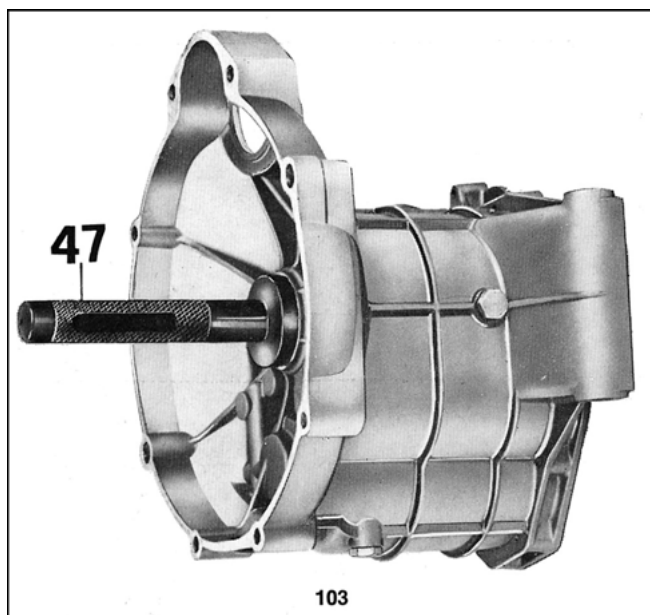
MONTAGE DES PLAQUETTES DE MAINTIEN DES ROULEMENTS (N° 14213003 FIG. 111)

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».



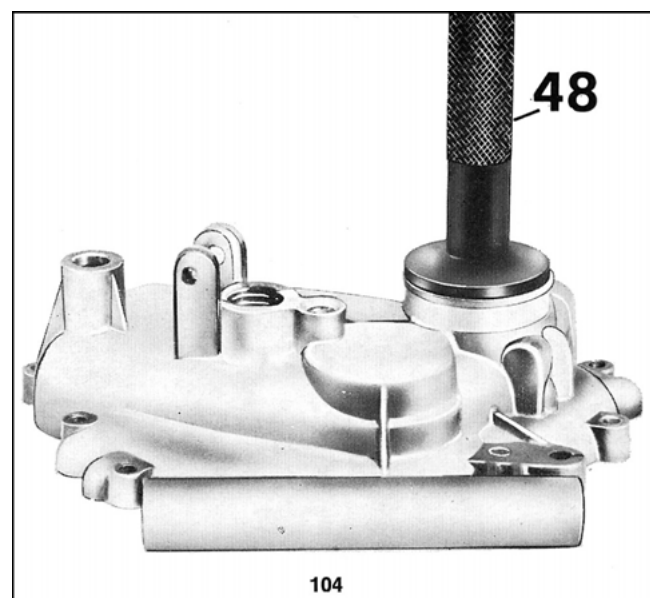
MONTAGE DES JOINTS D'ÉTANCHÉITÉ

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.

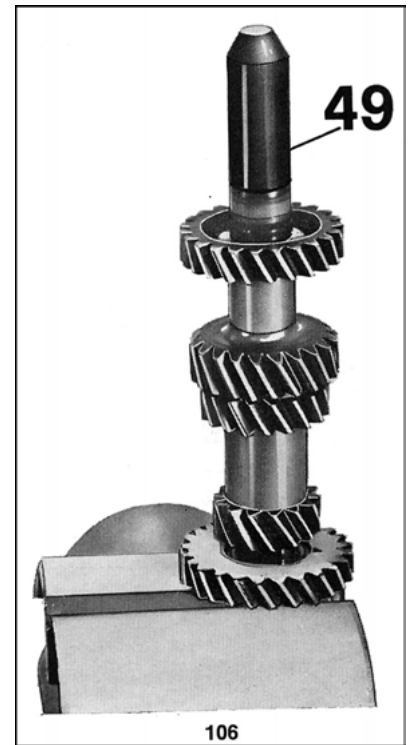
**MONTAGE DU PRÉSÉLECTEUR**

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.

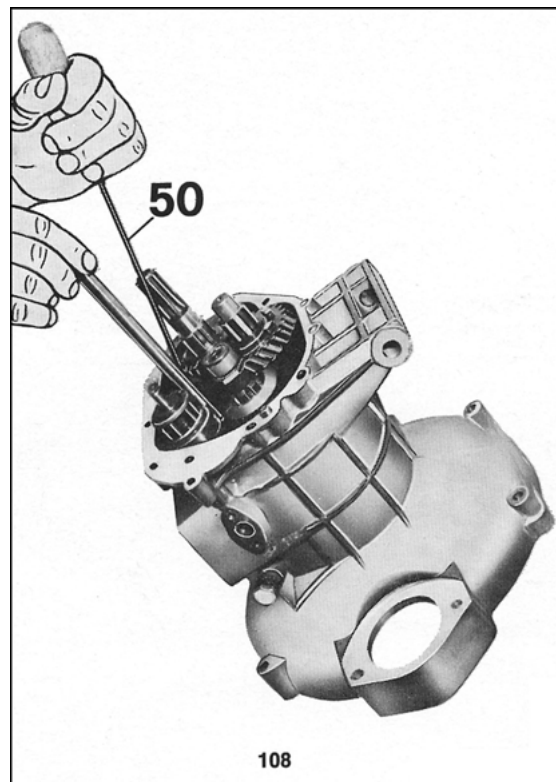
Mettre le barillet avec son axe et ses rondelles

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

Mettre l'axe des fourchettes

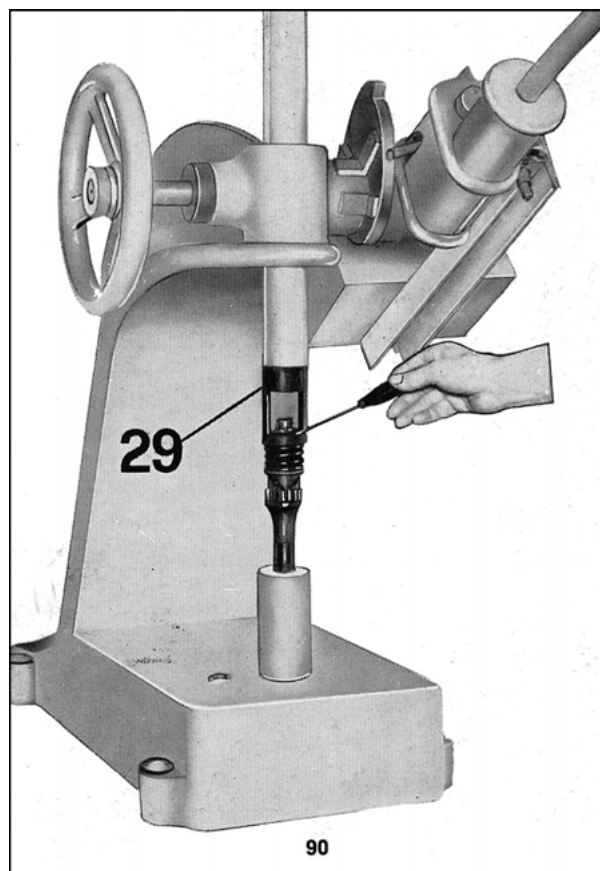
Monter le bonhomme de verrouillage, le ressort et le reniflard

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.

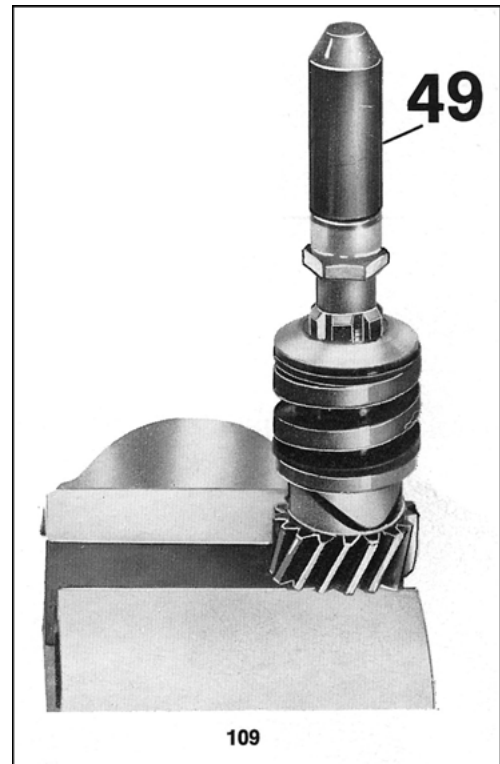


- monter l'écrou d'épaisseur
- mettre la bague intérieure du roulement avec l'outil N° 14928600 (49 fig. 109)

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.

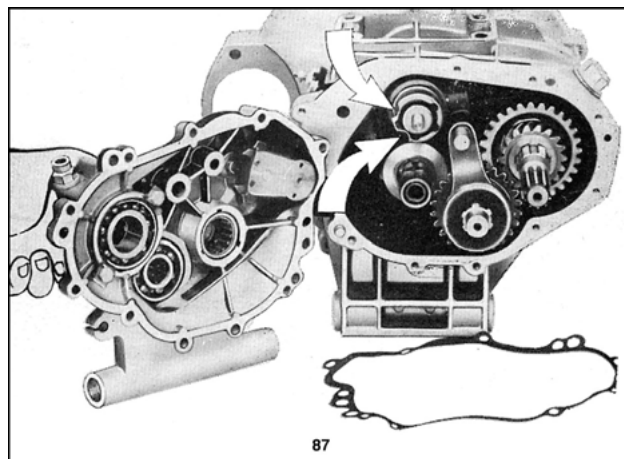
MONTAGE DU COUVERCLE SUR LE CARTER

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.

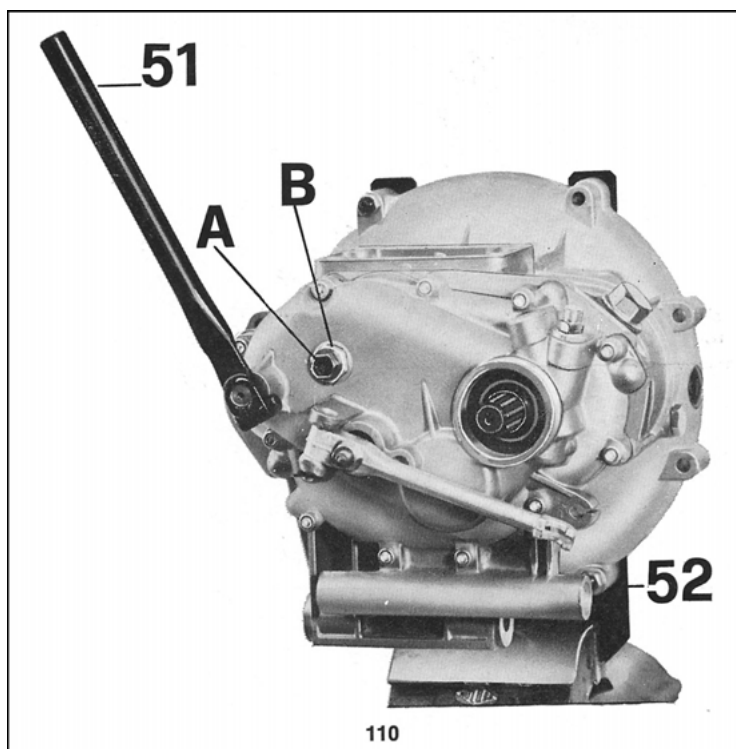
Mettre l'outil N° 14928700 (**51** fig. 110)

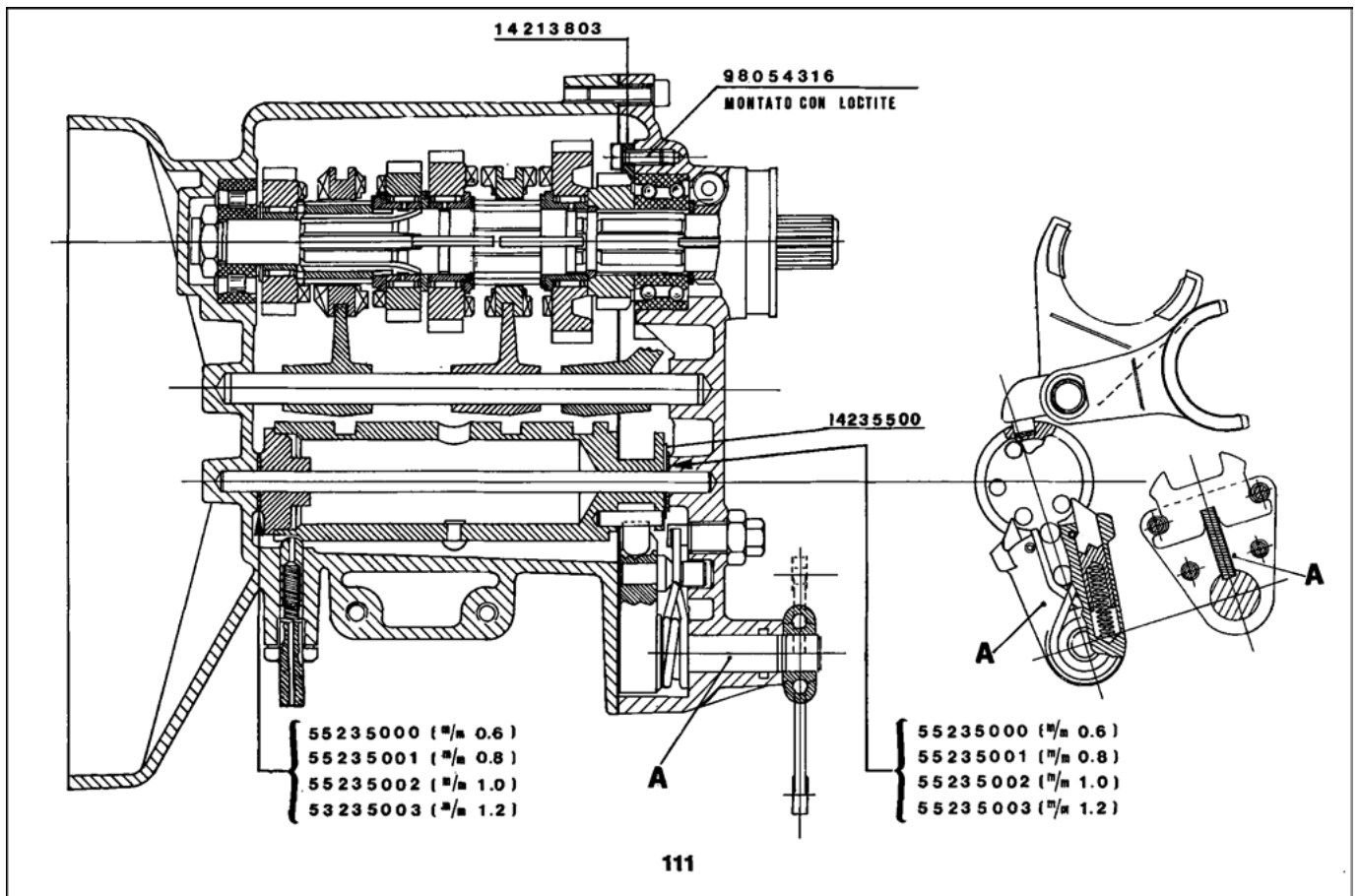
Mettre l'excentrique «**A**» en position moyenne et bloquer le contre écrou «**B**» (fig. 110)

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.

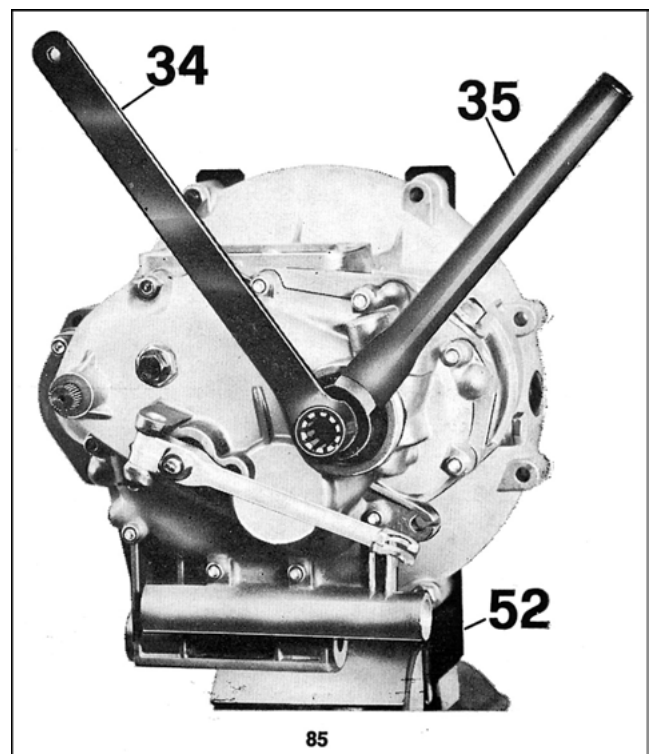




Mettre l'écrou sur l'arbre et le bloquer avec l'outil N° 14905400 (35 fig. 85) en maintenant l'arbre avec l'outil N° 12907100 (34 fig. 85).

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

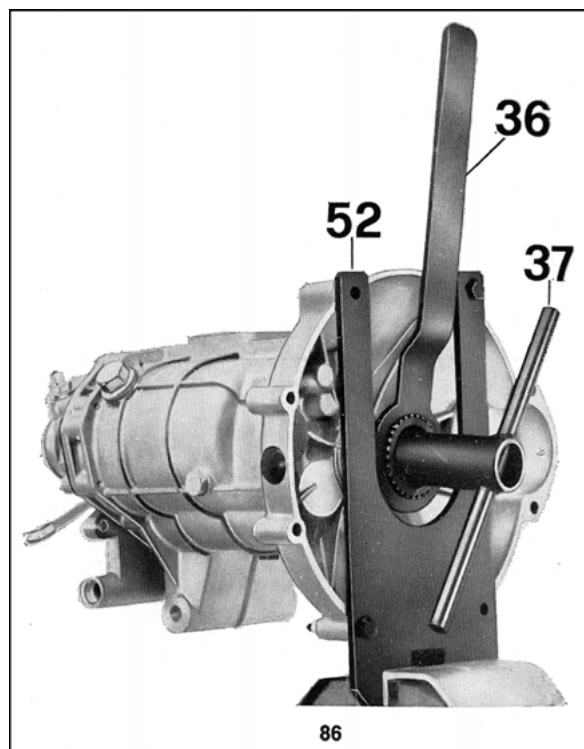
Remonter :

- 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.

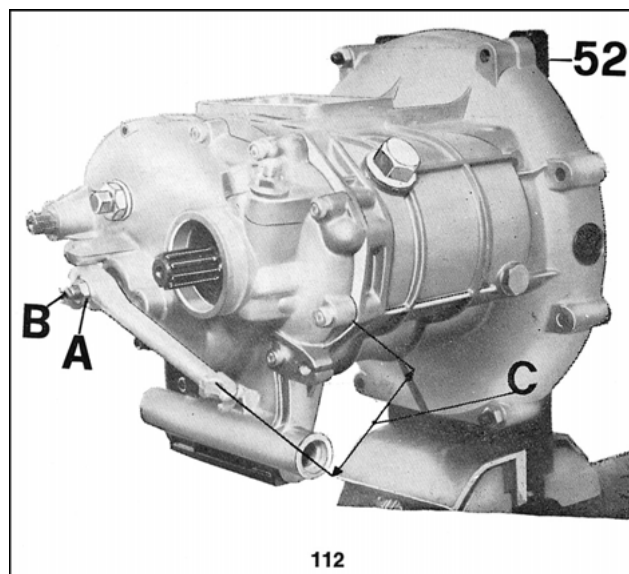
Mettre les boulons de fixation et les bloquer.

**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.

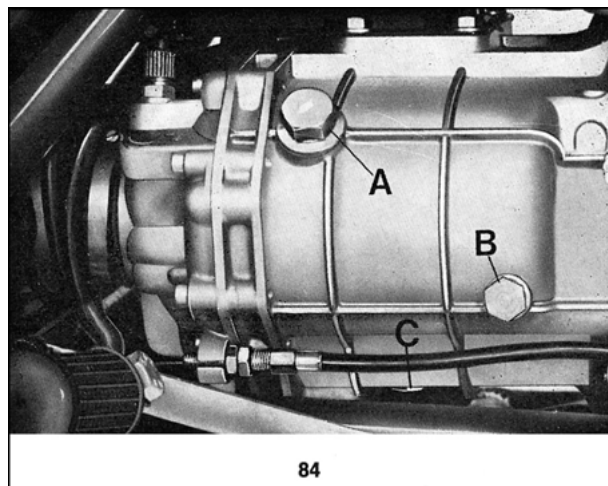
**REEMPLISSAGE DE LA BOÎTE DE VITESSE (FIG. 84)**

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

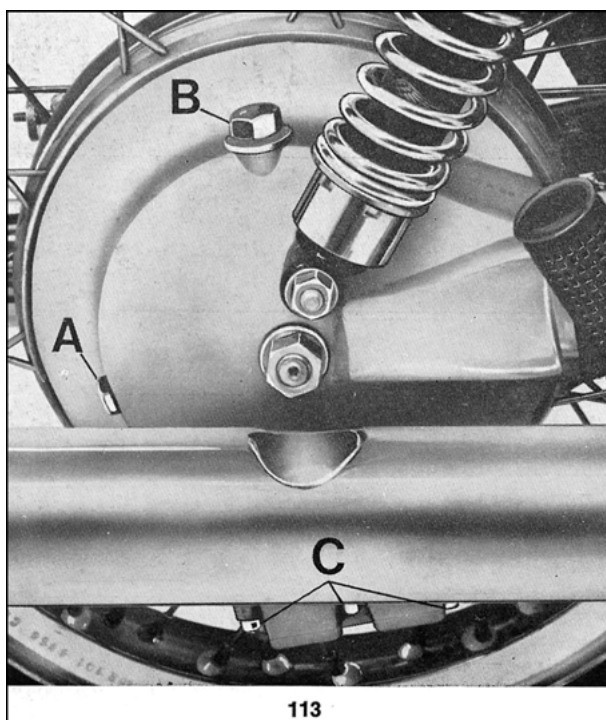
DÉPOSE DU PONT

Vidanger le pont, pour cela :

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

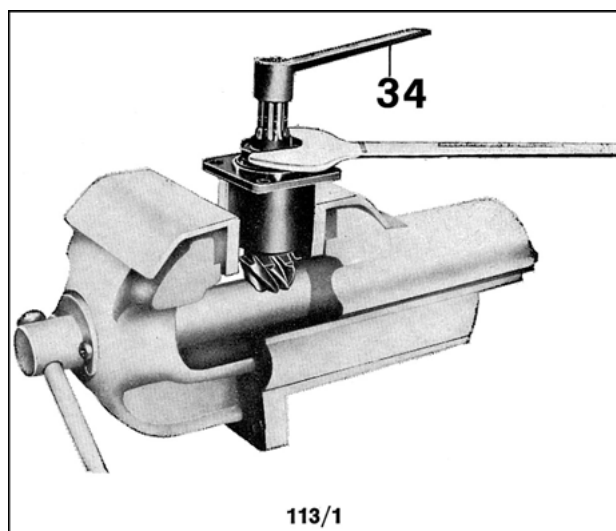
Déposer la roue arrière.

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

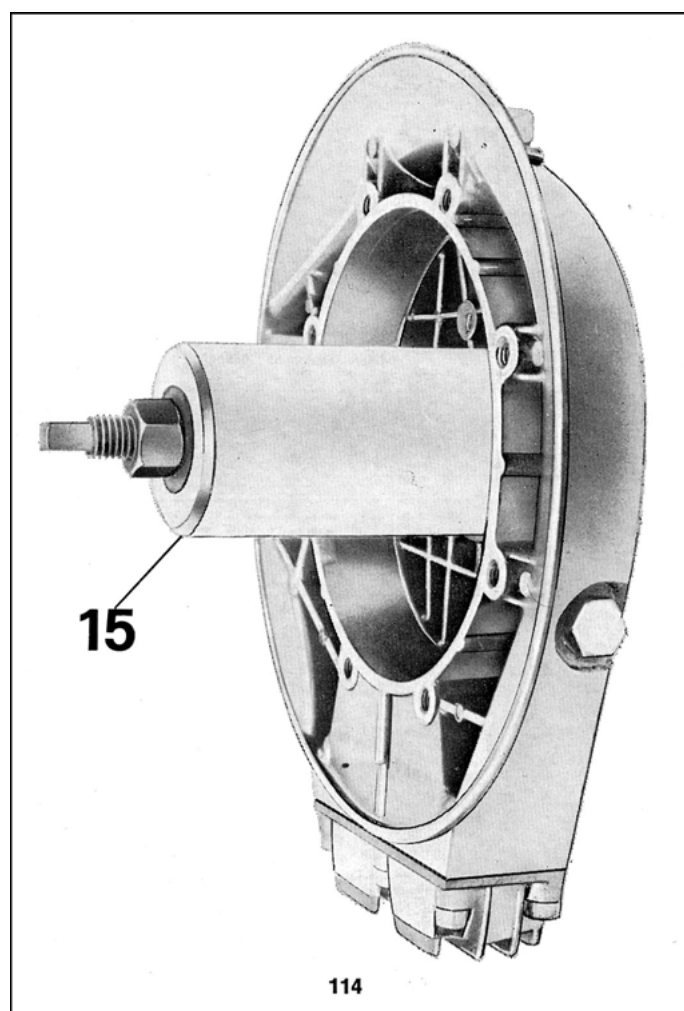


DÉMONTAGE DU PONT

- 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

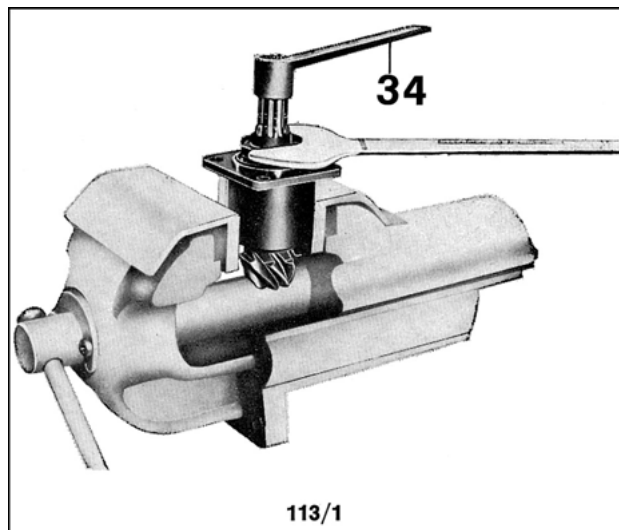
Il ne doit être ni déchiré ni fendillé.

ROULEMENTS

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

REMONTAGE DU PONT

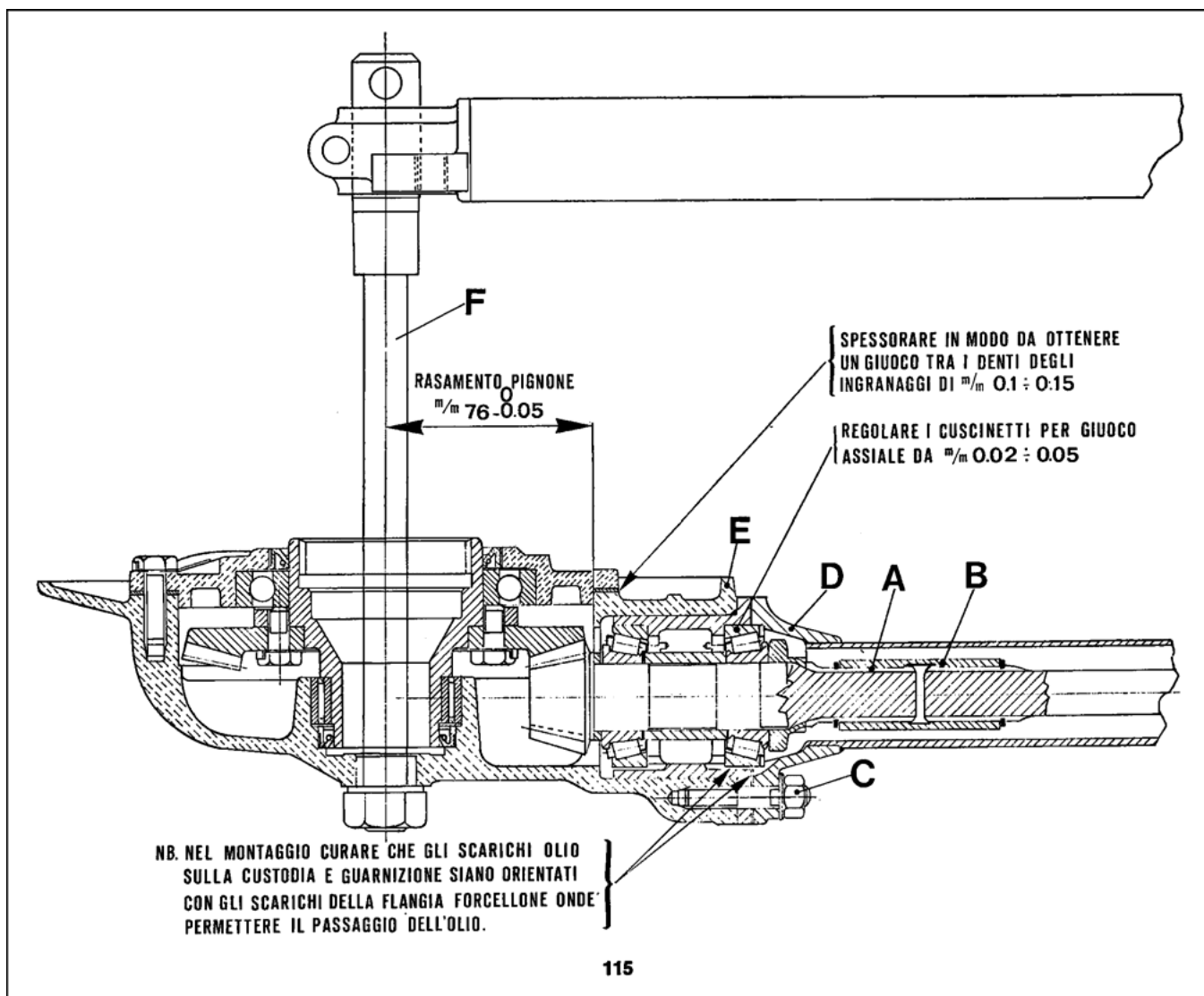
- Mettre :
 - le joint d'étanchéité
 - la bague de roulement à aiguille
 - la cage du roulement
 - la plaquette de maintien du roulement
- Monter la couronne sur le moyeu
- Monter le roulement et le joint d'étanchéité sur le flasque
- Monter des joints neufs de part et d'autre de la rondelle de calage 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)

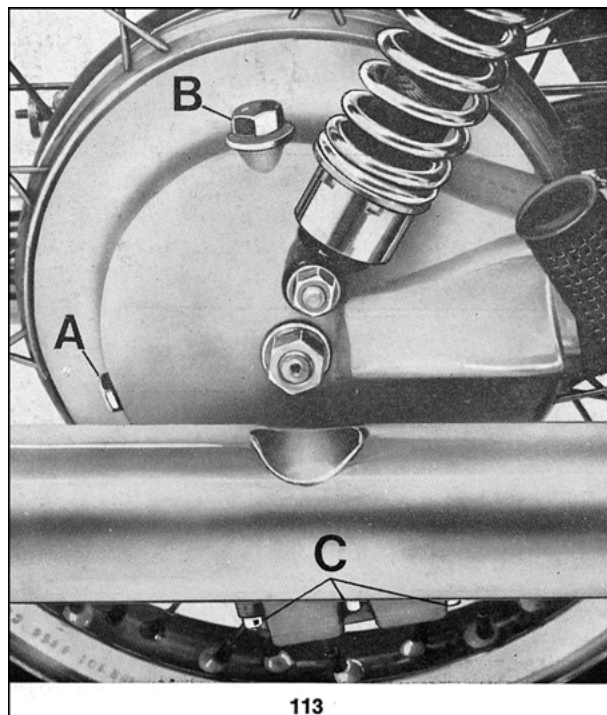
- reposer les truarc
- enfiler l'arbre dans le cardan
- enfiler le raccord cannelé «B» sur le pignon d'attaque «A»
- emmancher le carter de pont «E» sur le bras oscillant «D»
- mettre les rondelles et les boulons «C»



REPLISSAGE DU PONT

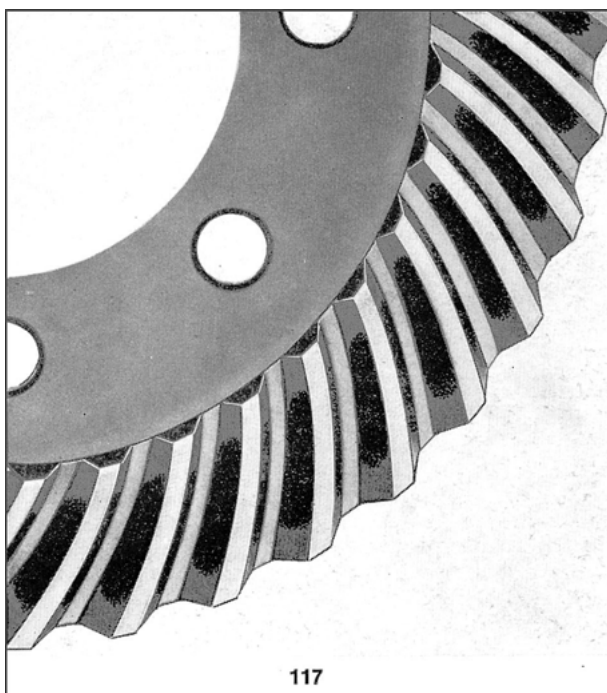
Mettre par le trou de remplissage «B» 0,360 litre d'huile composée de :

- 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**

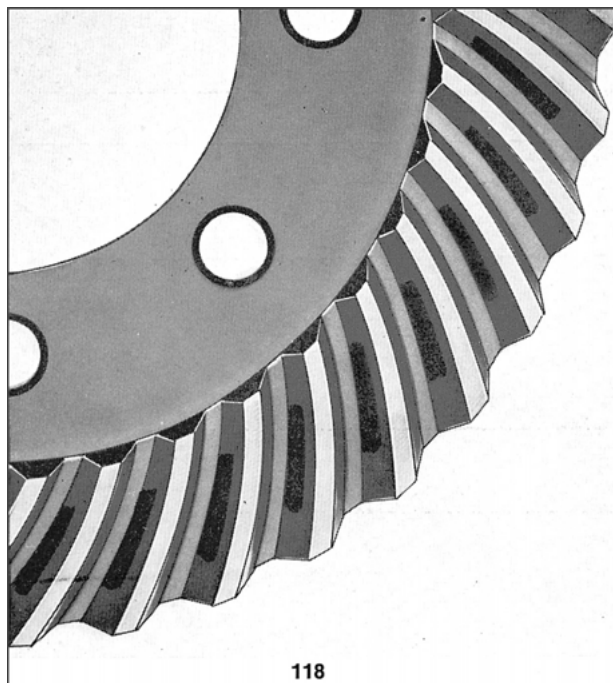
Le jeu de denture du couple doit être de 0,10 - 0,15 mm (voir fig. 115). Vérifier en premier si la couronne n'est pas voilée. Passer la couronne avec de la sanguine ou tout autre colorant et faire tourner le pignon d'attaque.

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.

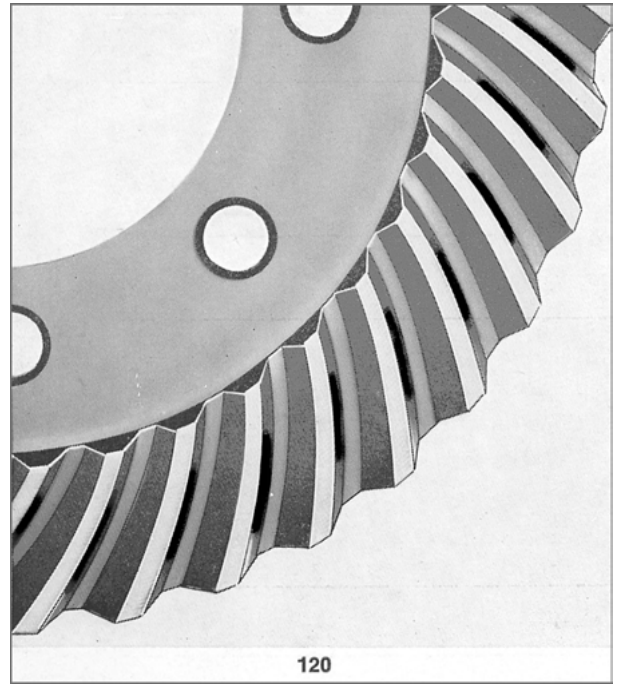


Contact à l'extérieur de la dent (fig. 119)

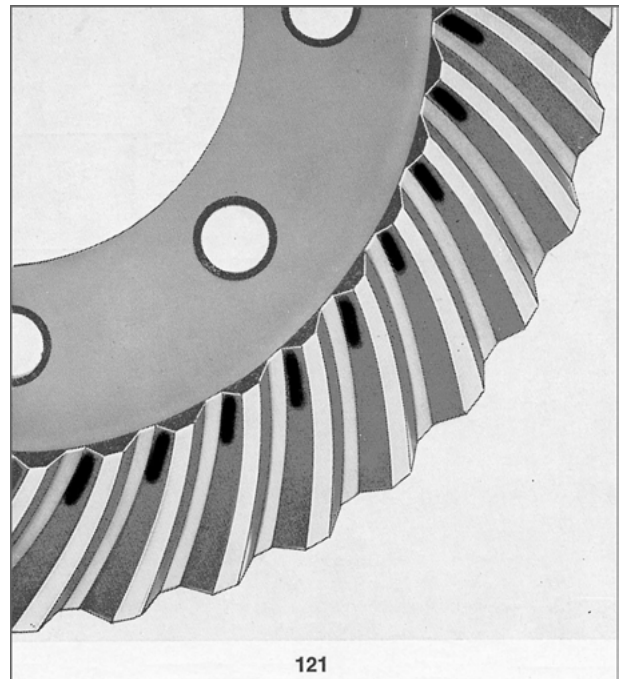
Le pignon est trop loin de la couronne. Rapprocher le pignon en mettant une cale plus épaisse entre pignon et roulement arrière.



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

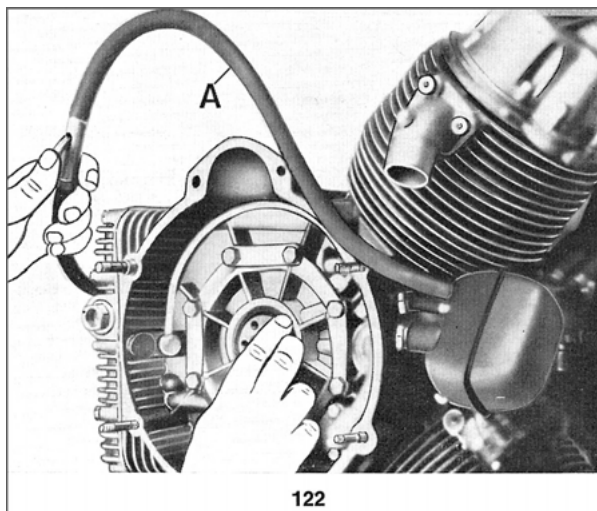
CONTRÔLE DE L'ÉTANCHÉITÉ DU JOINT SPI SUR LE VILEBREQUIN, CÔTÉ VOLANT (FIG. 122).

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.

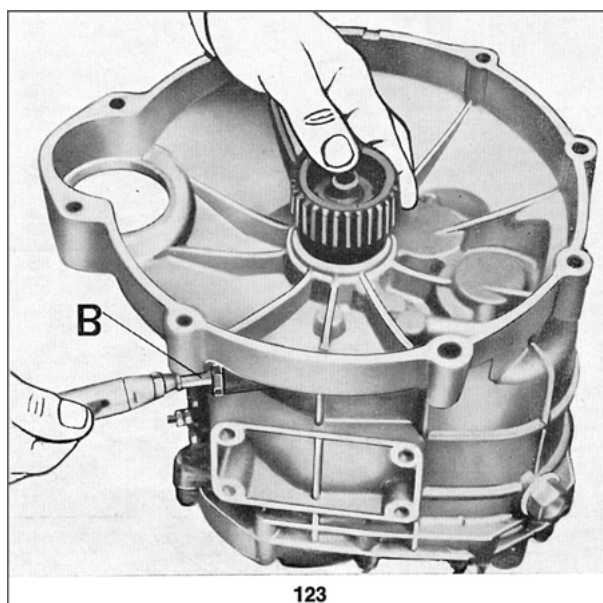
BOITE DE VITESSES

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».

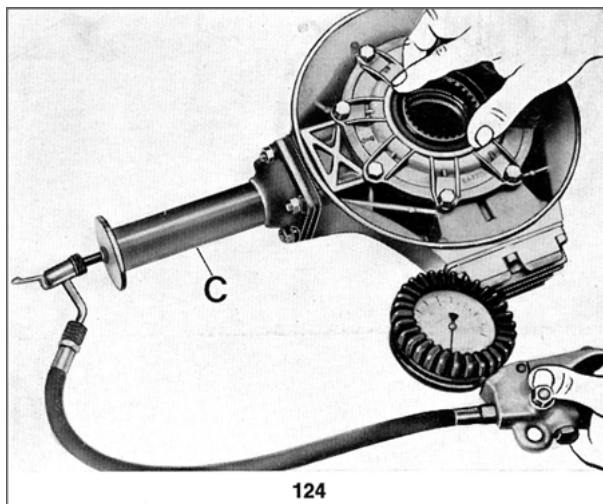


PONT-ARRIÈRE**CONTRÔLE DE L'ÉTANCHÉITÉ DU JOINT SPI SUR LE COUVERCLE DU PONT (FIG. 124)**

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).

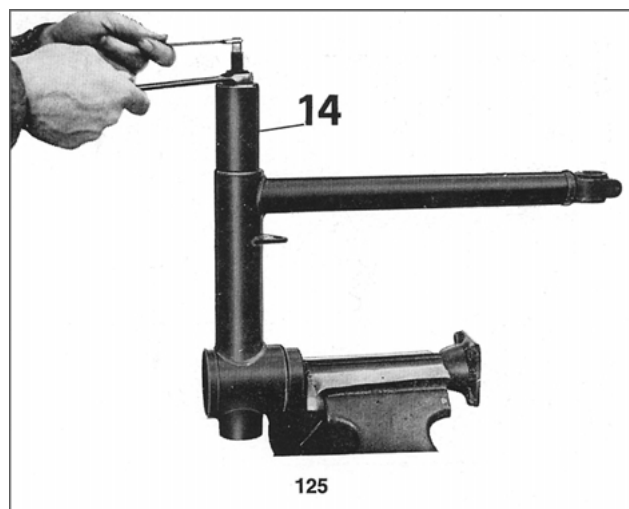
CONTRÔLE POUR VÉRIFIER LA POROSITÉ DU CARTER (FIG. 124)

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.

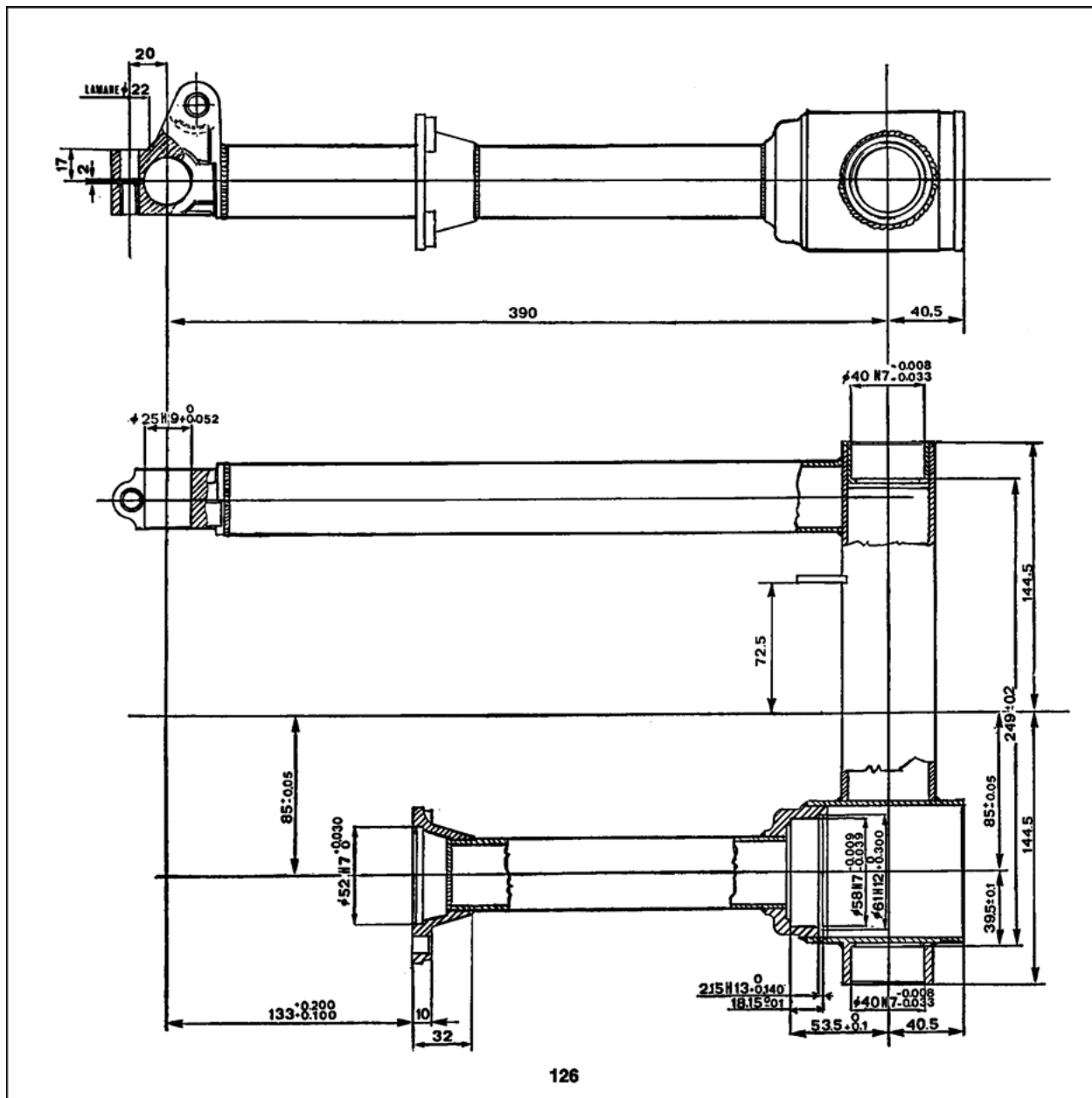
- Dévisser les contre écrous des pivots de bras oscillant
- Déposer le bras oscillant
- Déposer l'entretoise, le joint d'étanchéité, la bague centrale du roulement conique
- Déposer la bague extérieure avec l'outil N° 12904700 (14 fig. 125)
- Déposer le cardan
- Déposer le circlip
- Déposer le roulement.



RÉVISION

Vérifier :

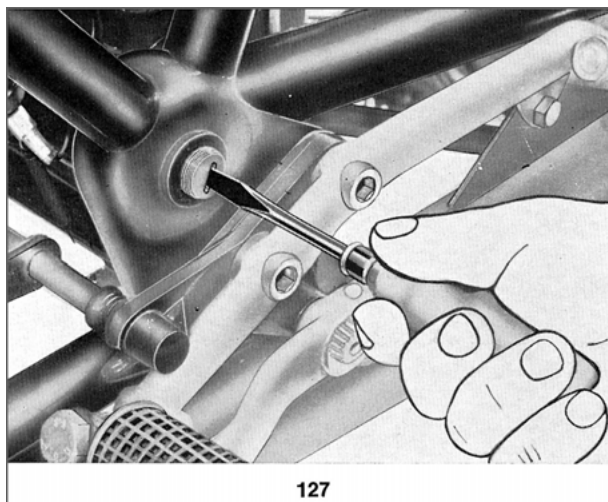
- que le bras ne présente pas de déformation
- que les portées de roulement ne soient pas abîmées
- la planéité du plan de joint au niveau du raccordement avec le pont
- sa géométrie (fig. 126).



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

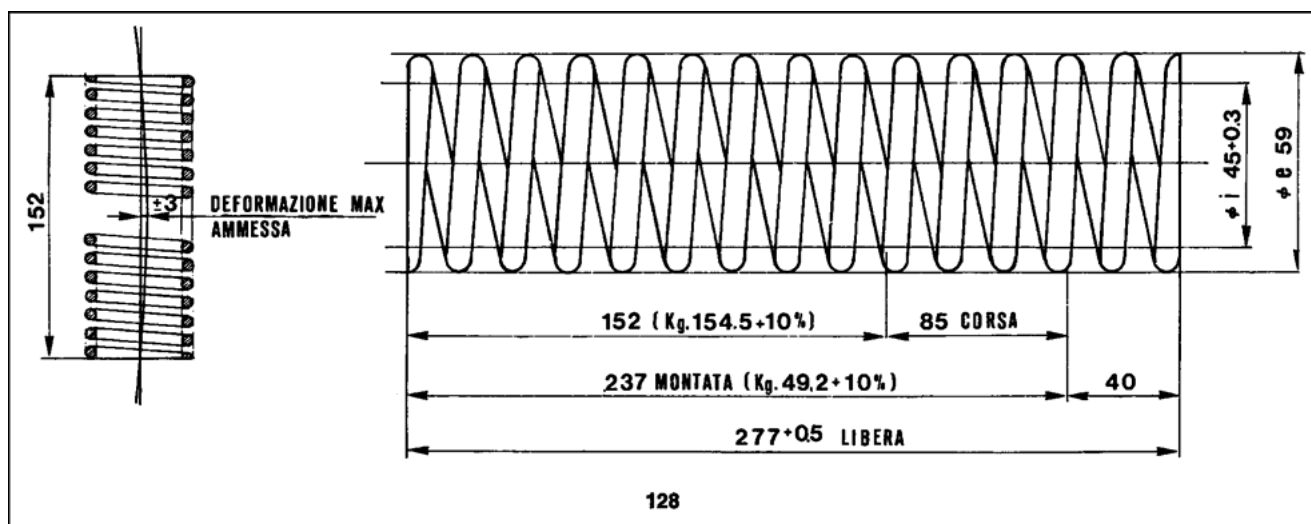
Flèche maximum admise sous charge de 154,5 kg3 mm

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

En position «1»237,0 mm

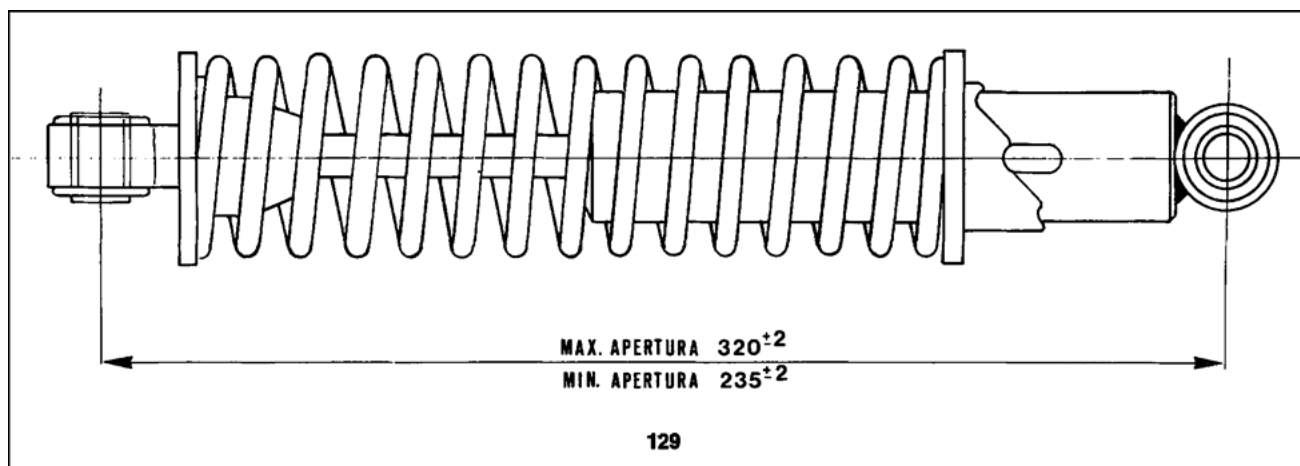
En position «2»229,5 mm

En position «3»222,0 mm



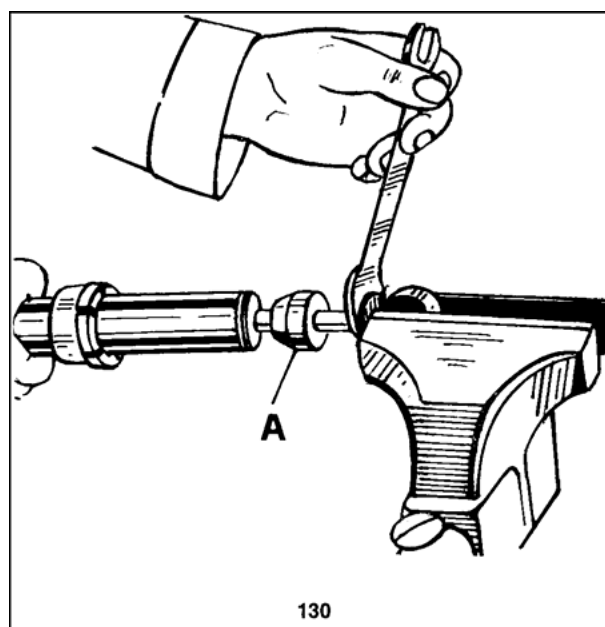
AMORTISSEUR ARRIÈRE (FIG. 129)

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)

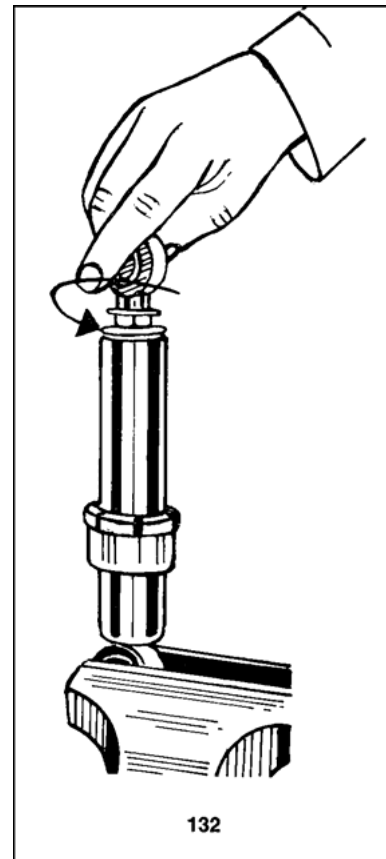
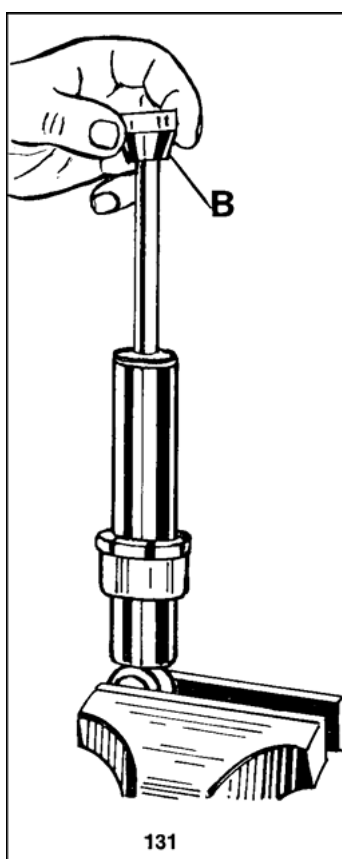


3. Dévisser le contre écrou puis déposer la chape, le contre écrou et le caoutchouc («**B**» fig. 131)
4. Reposer le contre écrou et la chape
5. Pour régler, enfoncer à fond l'axe. En vissant on durcit l'amortisseur. En dévissant on arrive au point 0 (fig. 132)

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.



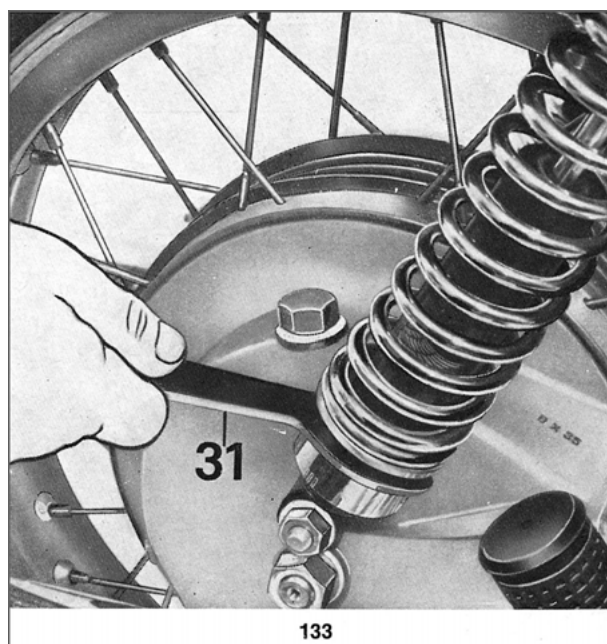
RÉGLAGE DU RESSORT (FIG. -133)

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»

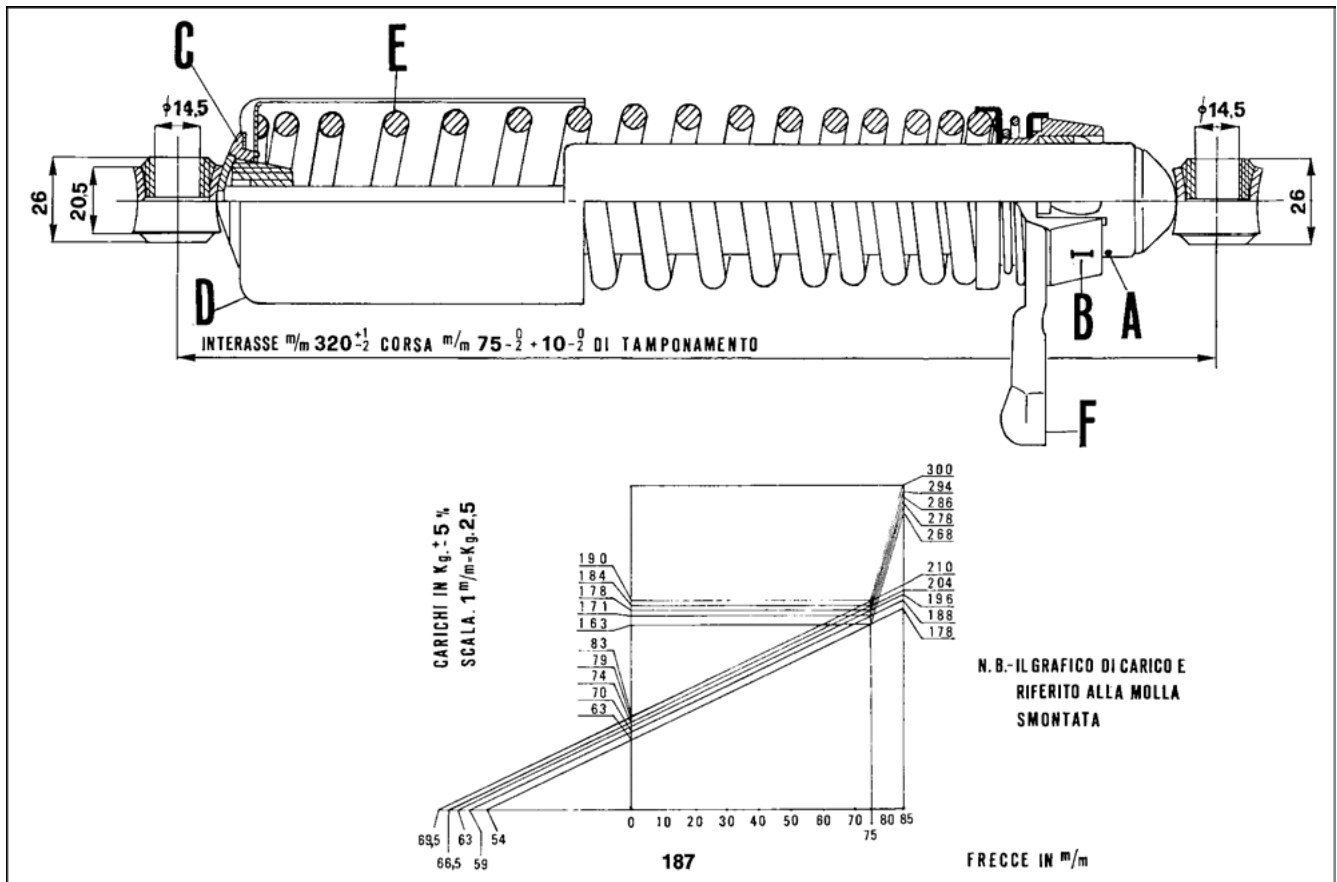
Fin de course sous charge de kg 79 : mm 233,5

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.

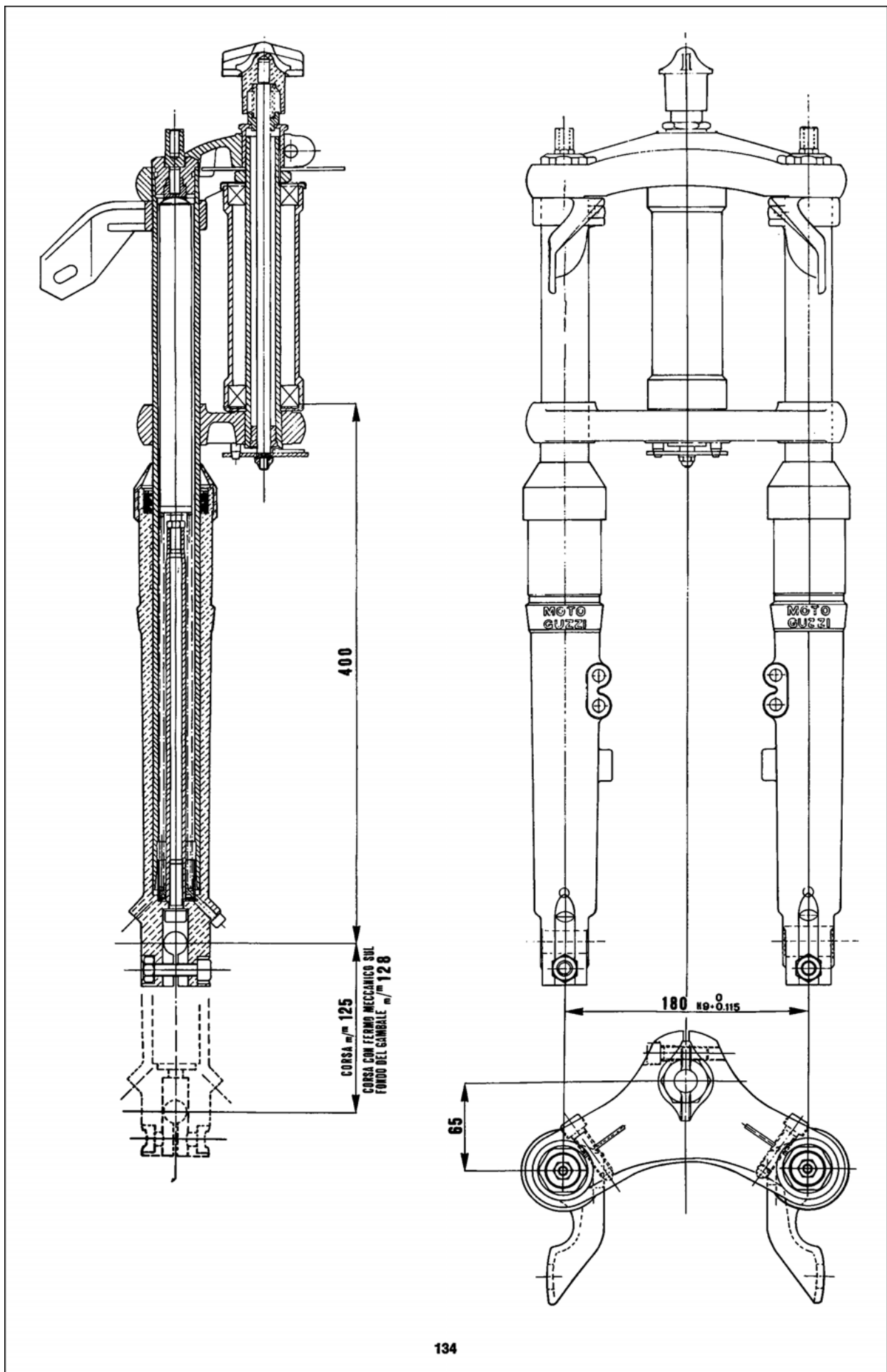
Dévisser la vis CHC située en bas du fourreau.

Retirer :

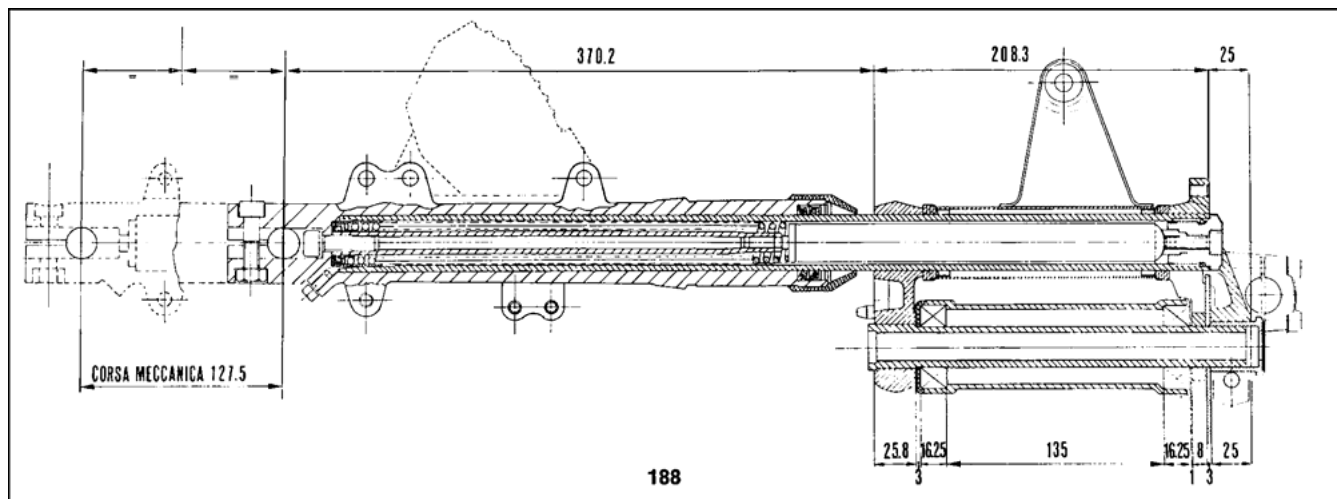
- le fourreau
- le ressort
- l'amortisseur
- l'écrou supérieur de tube avec son joint torique

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

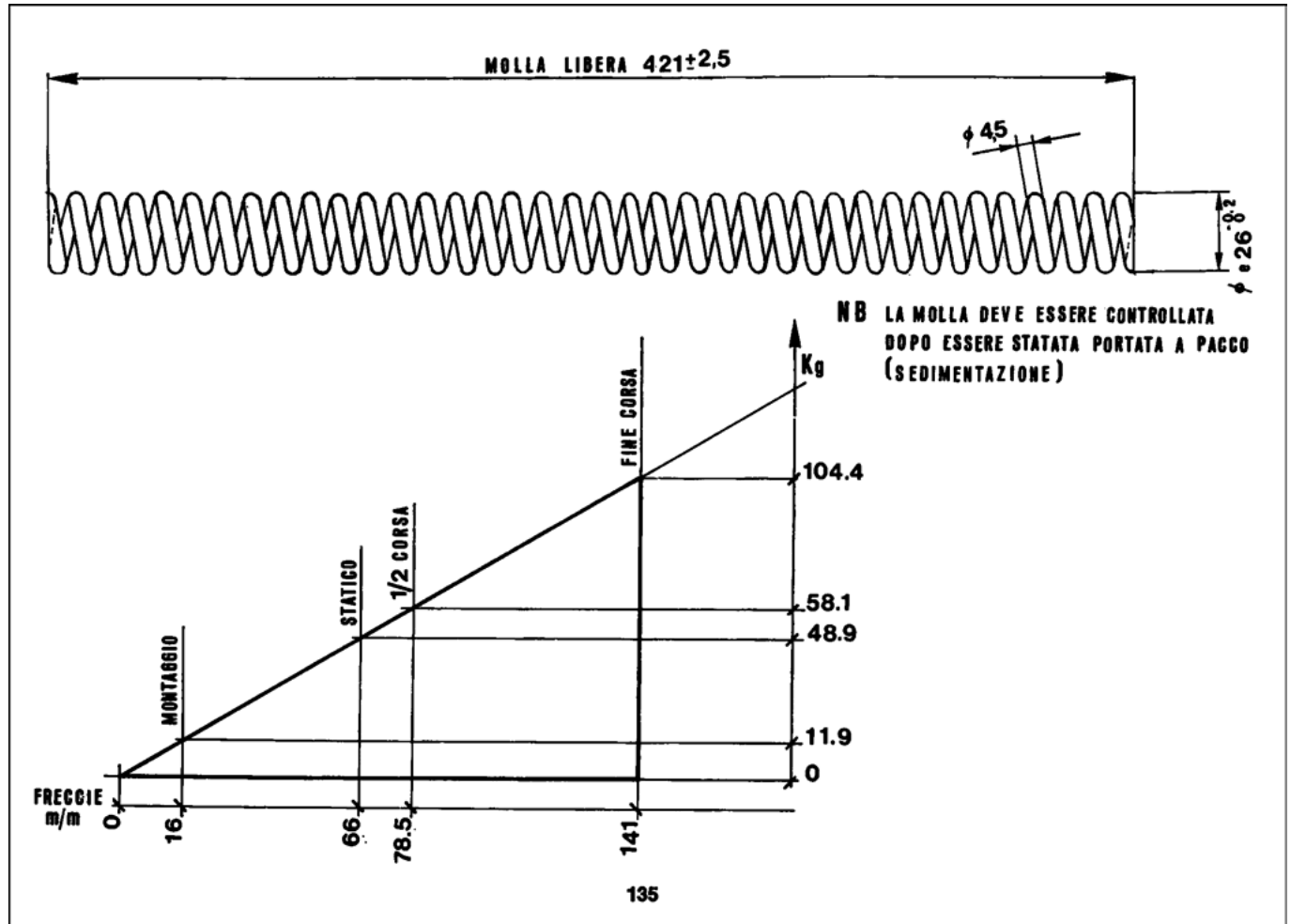
Jeu de montage0,010 à 0,085 mm

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.

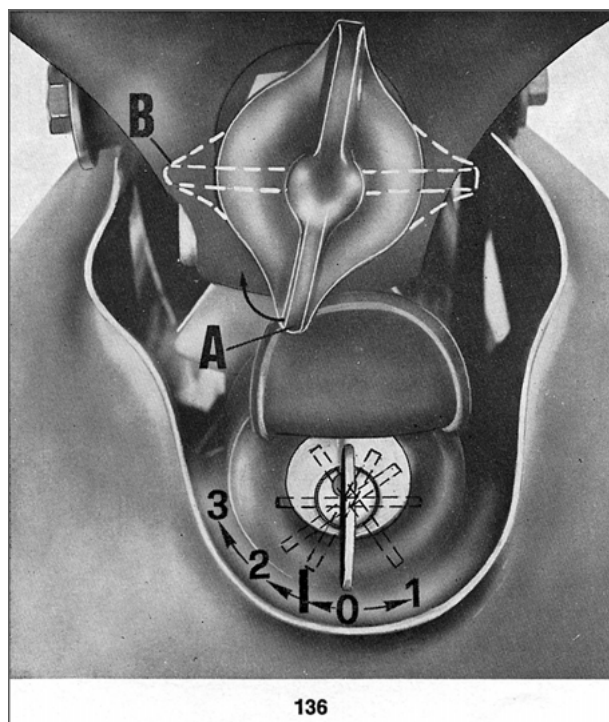
Pour les freins voir page 102.

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.

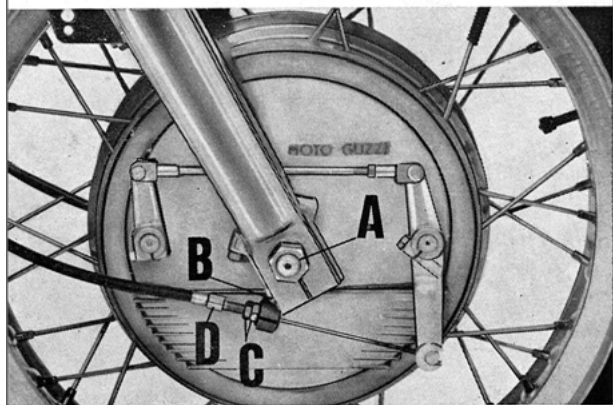
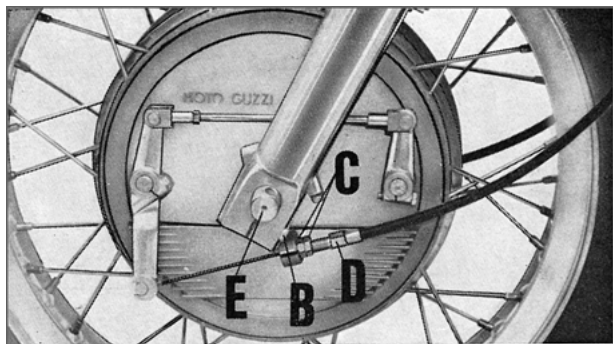
Position «B»: amortissement.



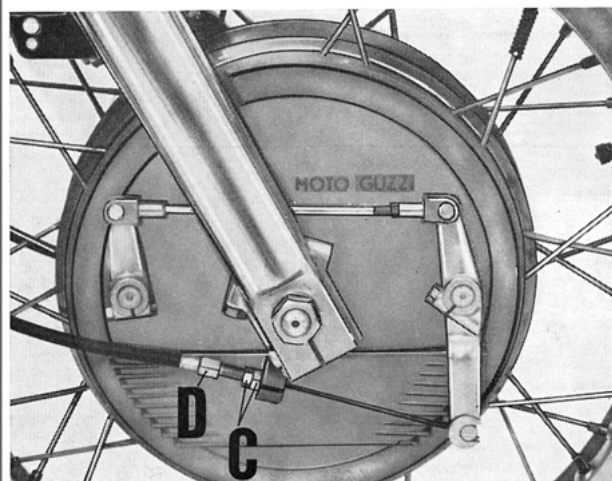
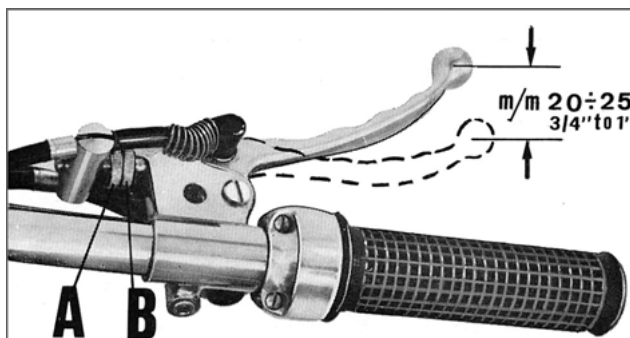
ROUES ET FREINS

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

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



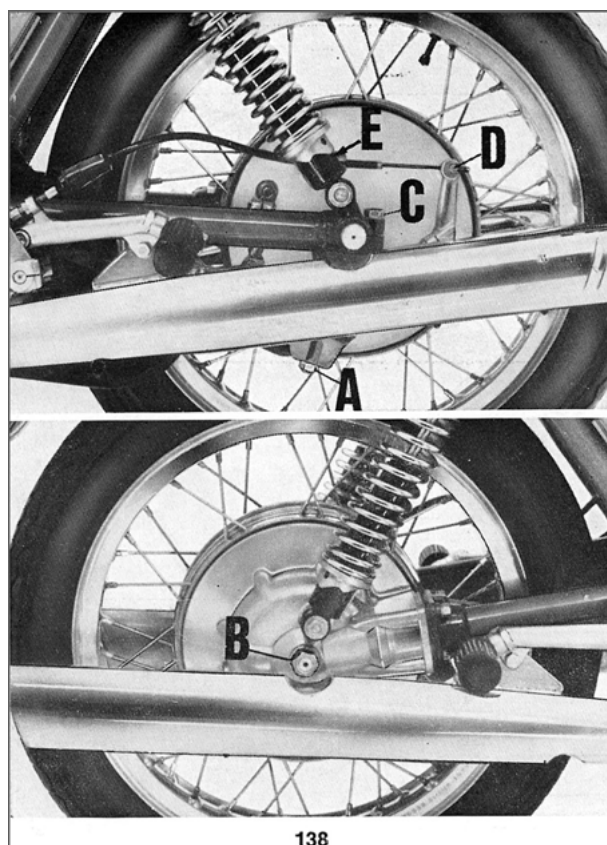
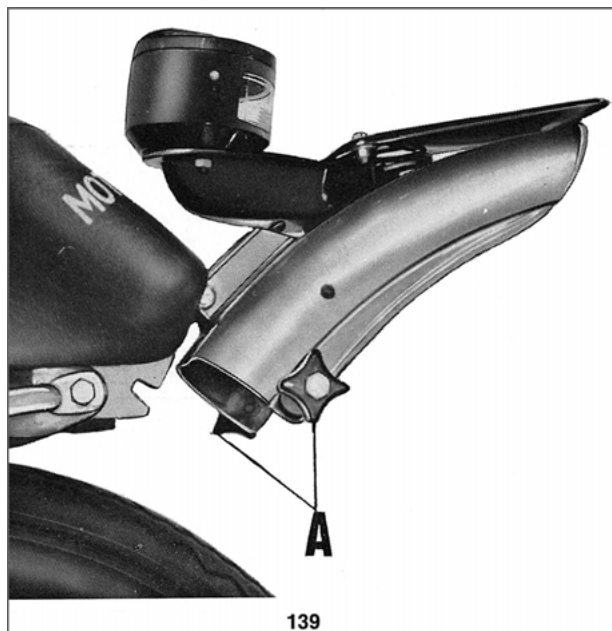
137



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

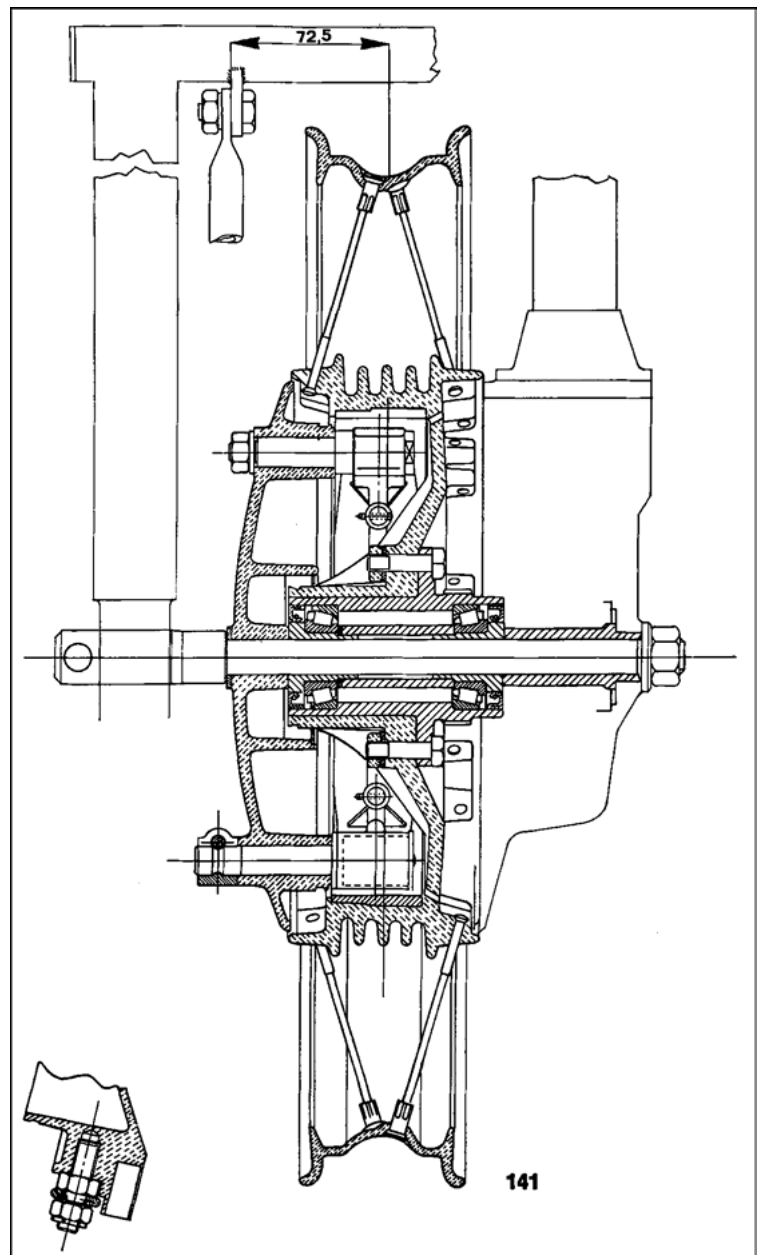
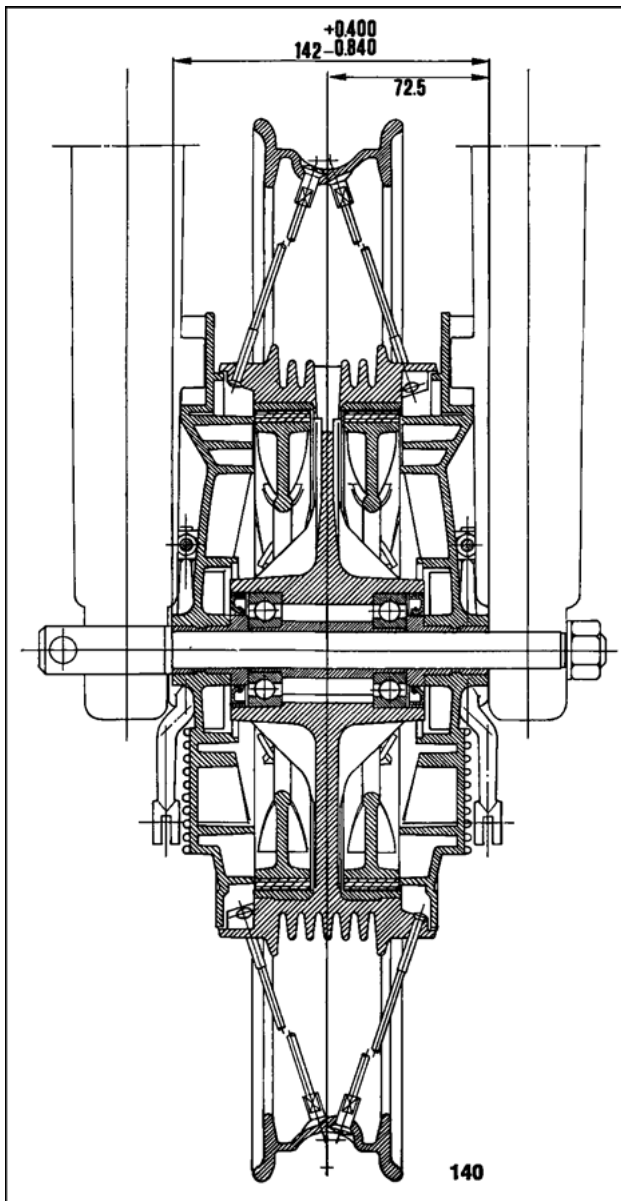
DÉMONTAGE DU FREIN

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

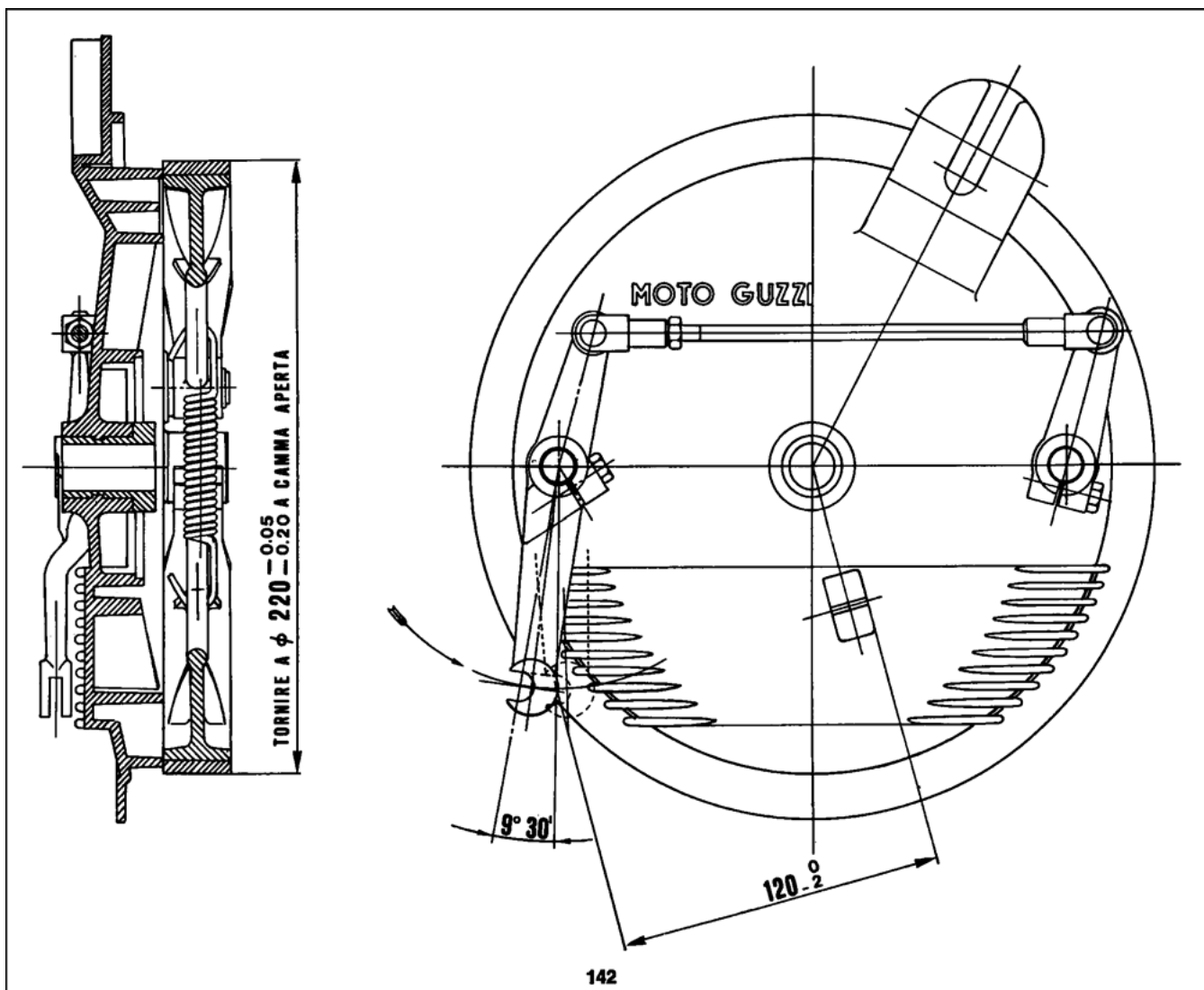
Mettre des garnitures sur les mâchoires de façon à atteindre un diamètre de 219,800 à 219,950 mm

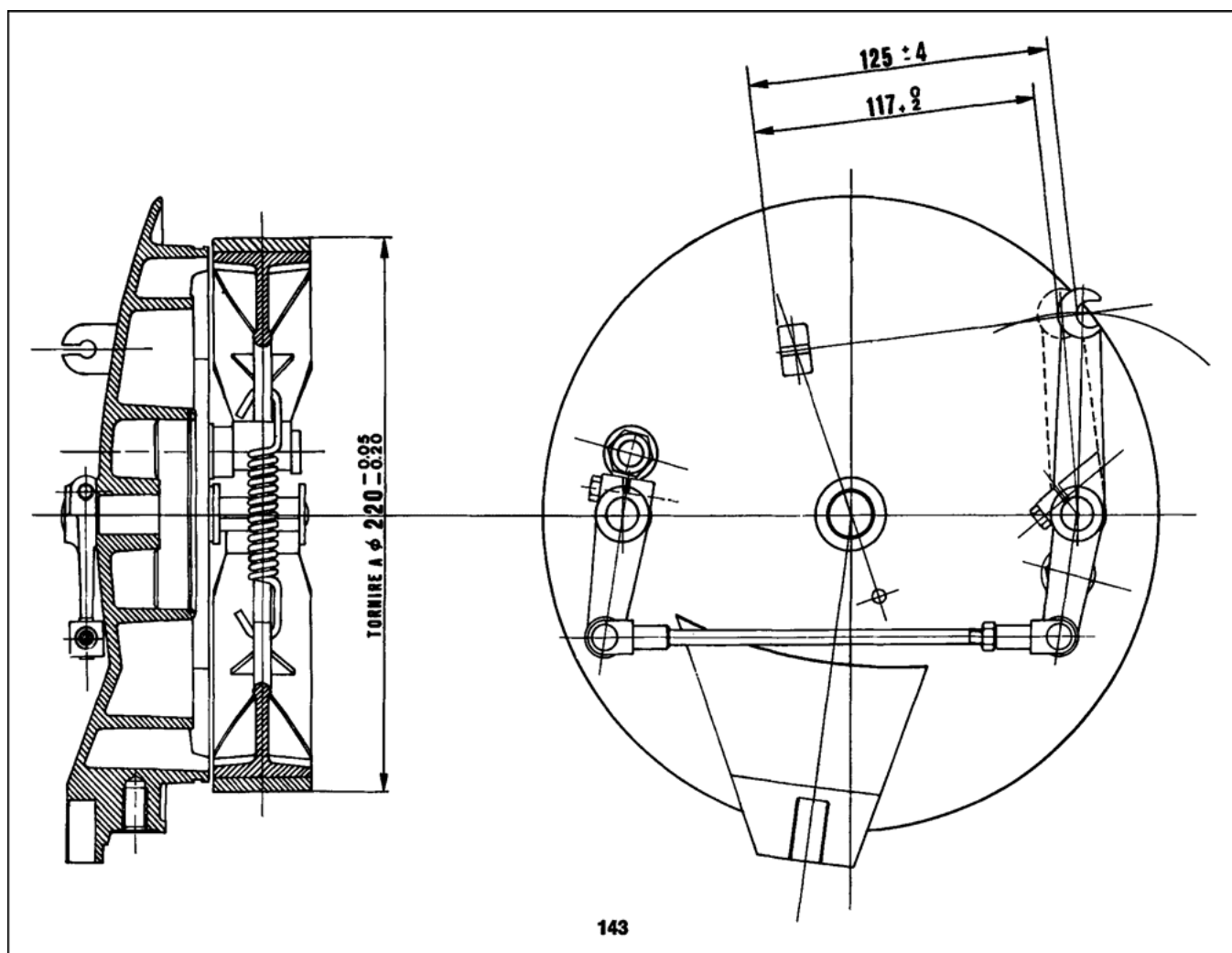
Positionner le levier de frein à entre 119,800 et 120,000 mm du bossage de barillet tendeur de câble

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

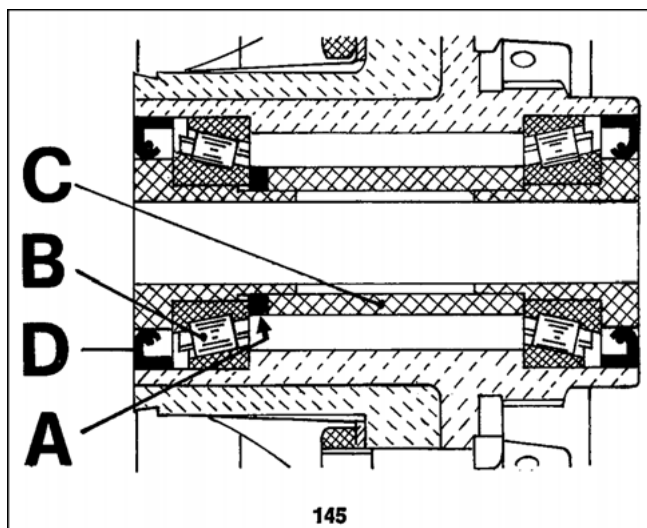
Procéder à l'inverse de la dépose.
Avant de bloquer l'écrou d'axe, faire tourner la roue et bloquer le frein.
Maintenir le frein bloqué pour serrer l'écrou d'axe.

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 :

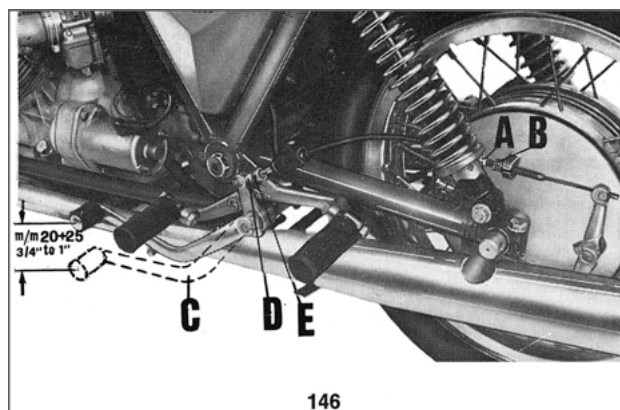
1. Déposer l'ensemble cages roulements du moyeu, le nettoyer à l'essence et le sécher à l'air comprimé
2. Remonter l'ensemble sur le moyeu en mettant entre le roulement gauche «B» en l'entretoise «C» une cale de réglage «A» de façon à avoir un jeu nul.
3. Redéposer le roulement «B» et ajouter aux cales 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.

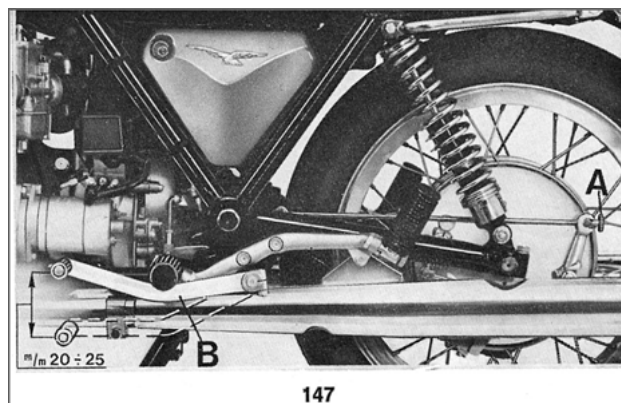
Agir sur la vis «A» après avoir dévissé le contre-écrou «B».

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.

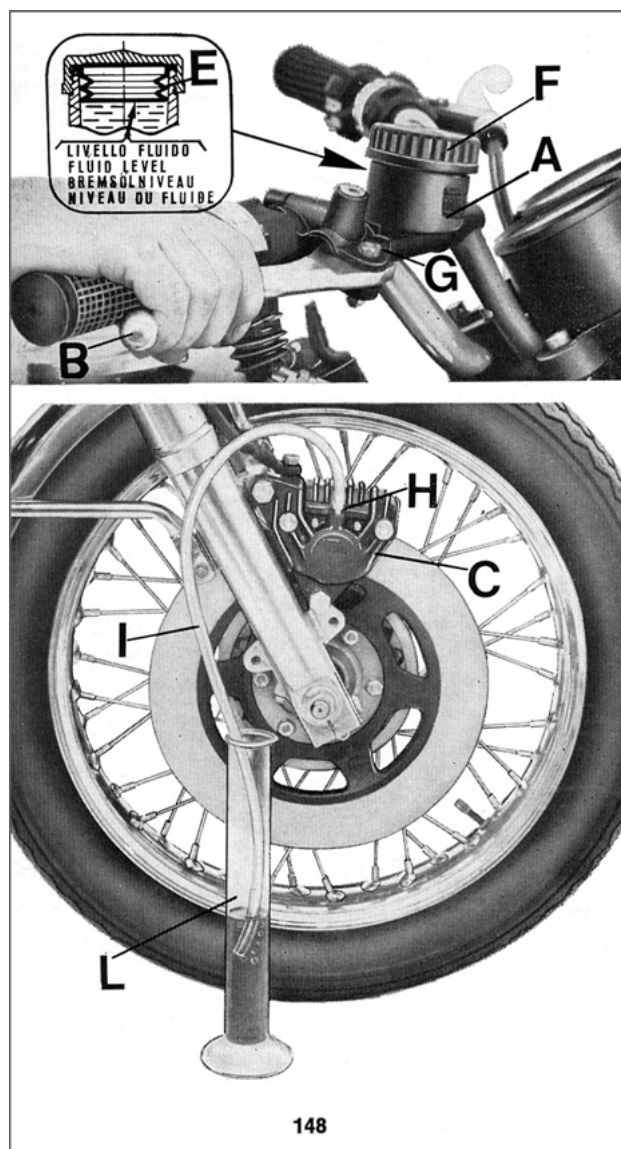
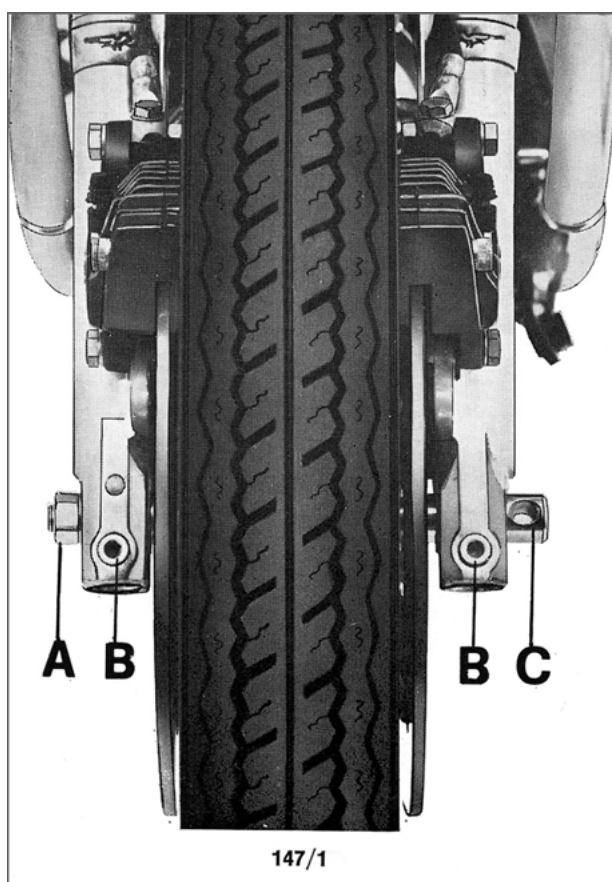
Sortir l'axe («C» fig. 147/1).

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.

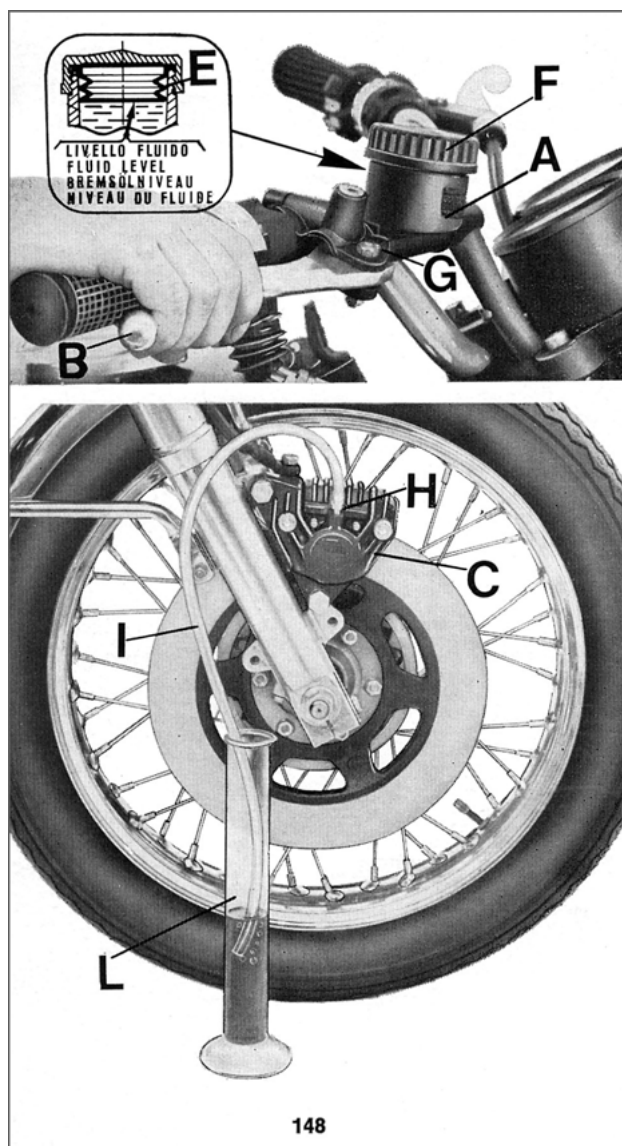
Purger un demi-étrier «C» :

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.



148

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.

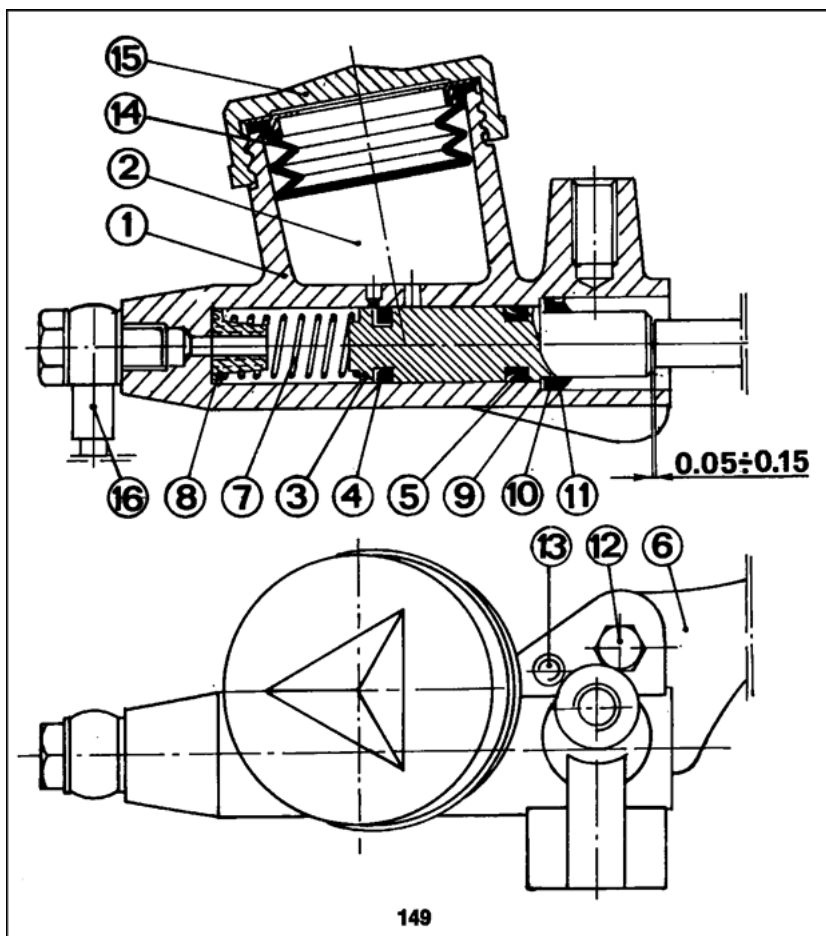
Le retour du piston est assuré par un ressort (7) guidé par le cône (8).

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.

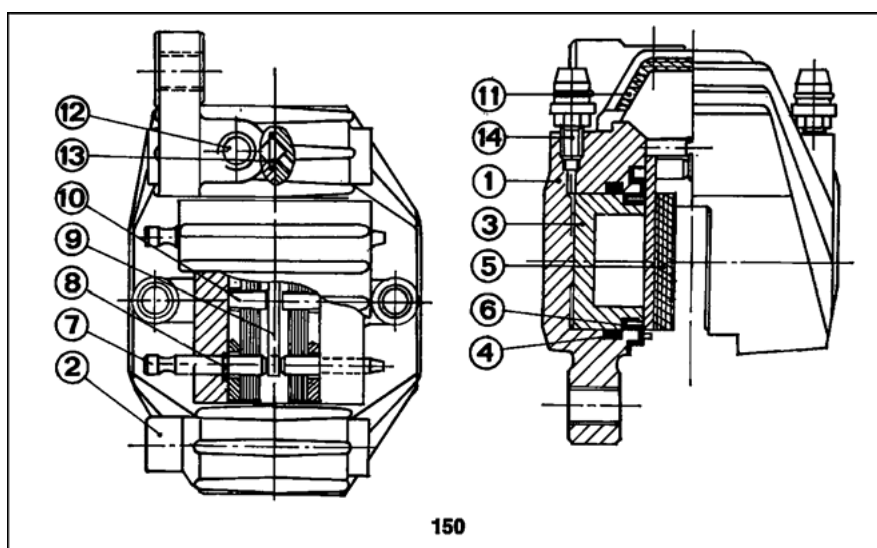
Vérifier le jeu piston-levier qui doit être de 0,05 à 0,15 mm.

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.

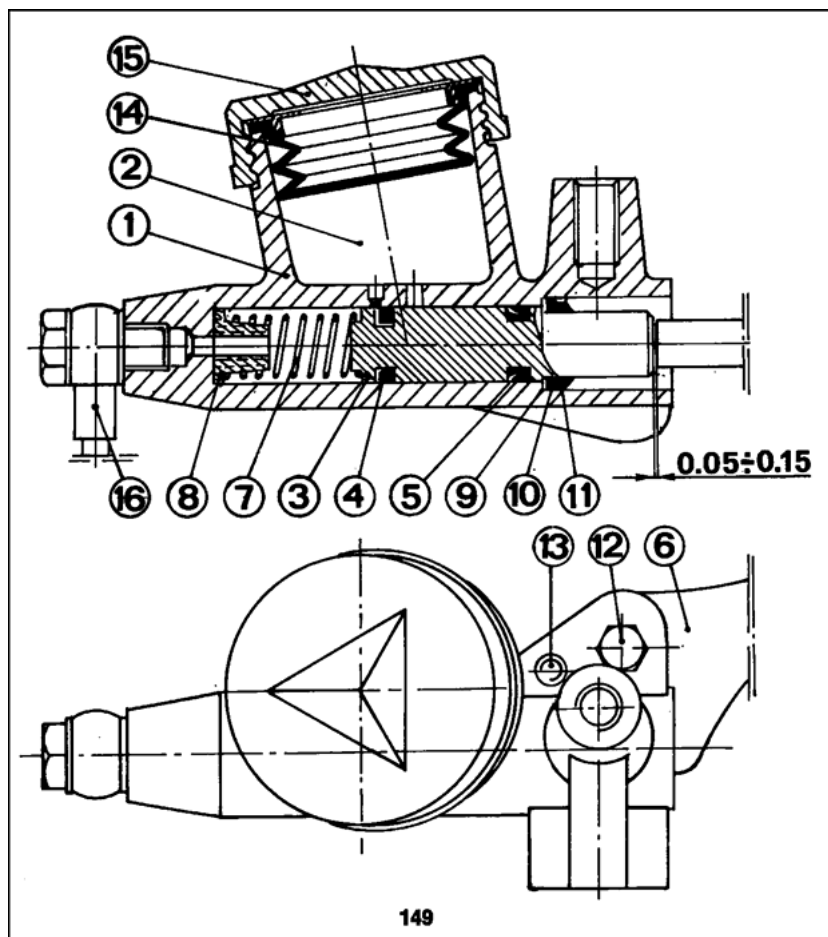
RÉFECTION D'UN MÂTRE-CYLINDRE (FIG. 149-151)

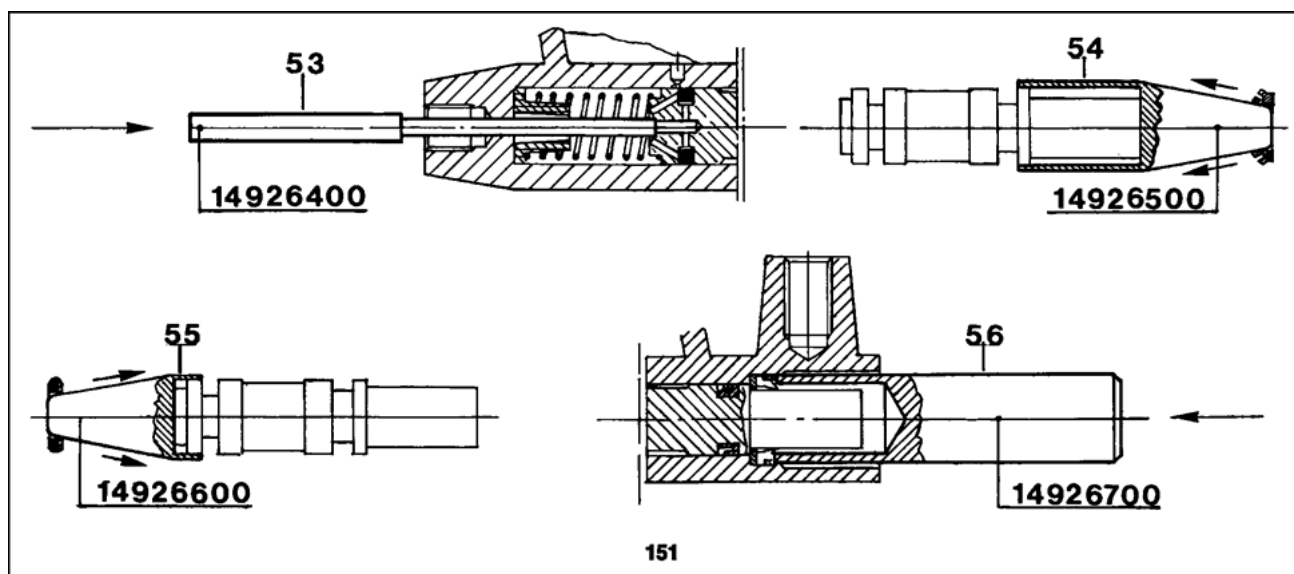
En cas de fuite de liquide ou de baisse de l'efficacité de freinage, il y a lieu de changer les joints (4 et 5) du piston. Pour cela :

- 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

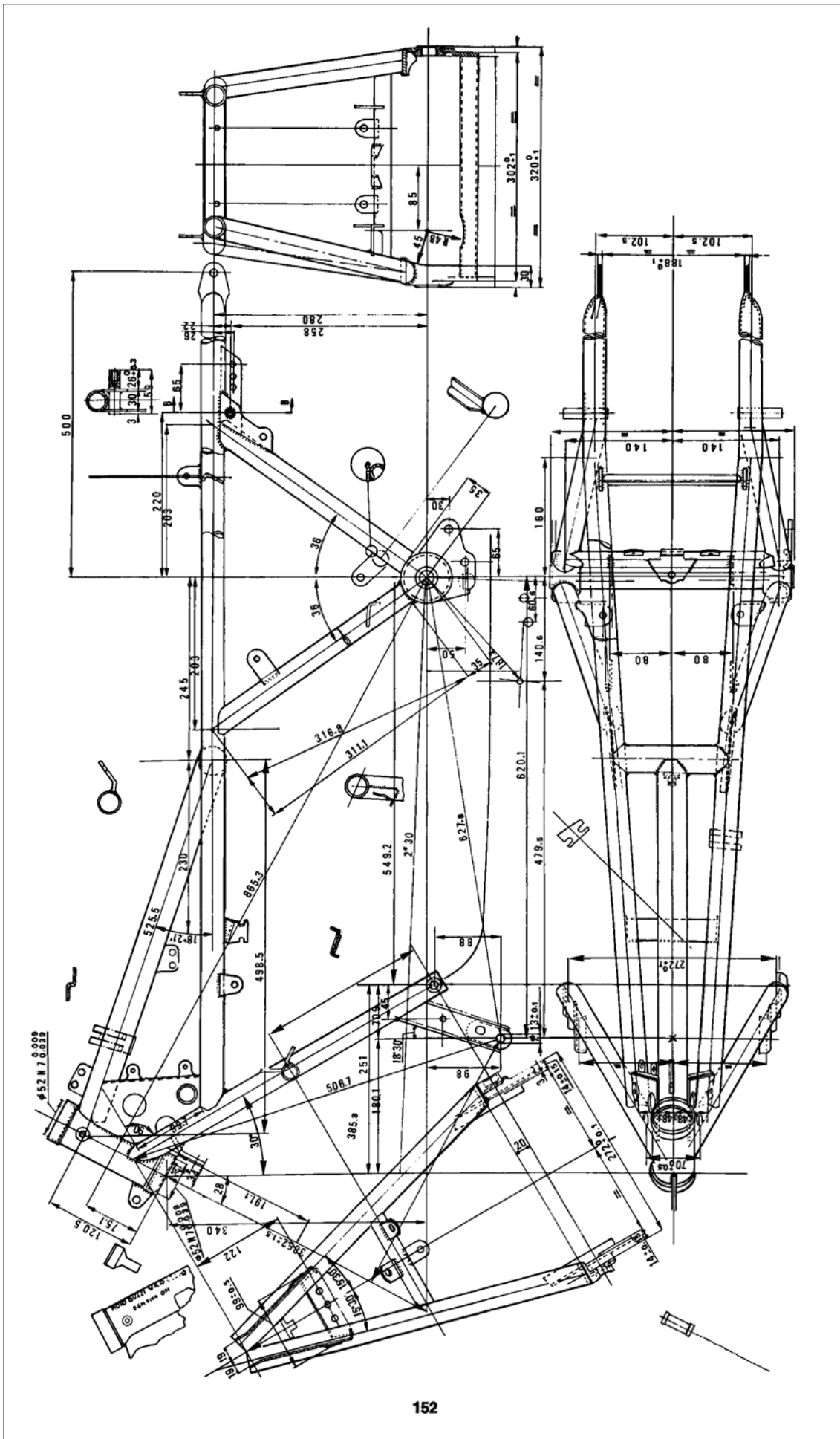
C'est un cadre démontable dans sa partie inférieure.

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).

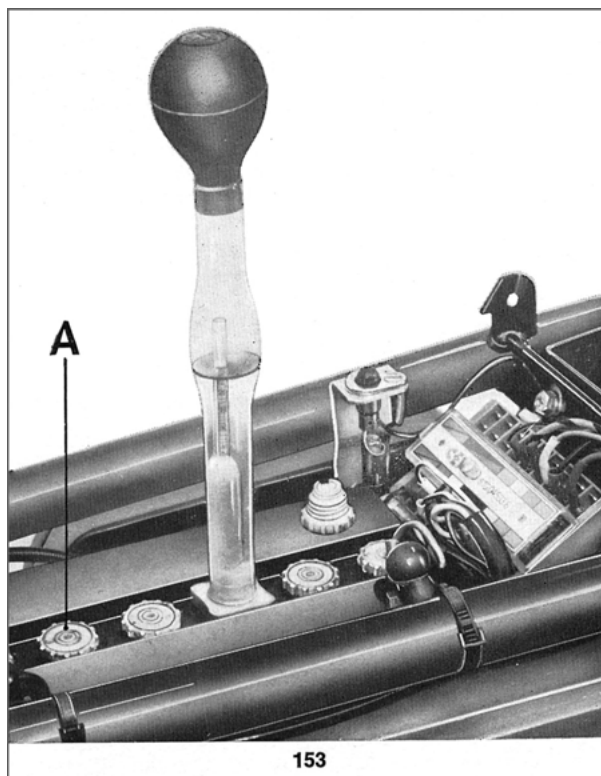
CONTRÔLE DU NIVEAU D'ÉLECTROLYTE

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.

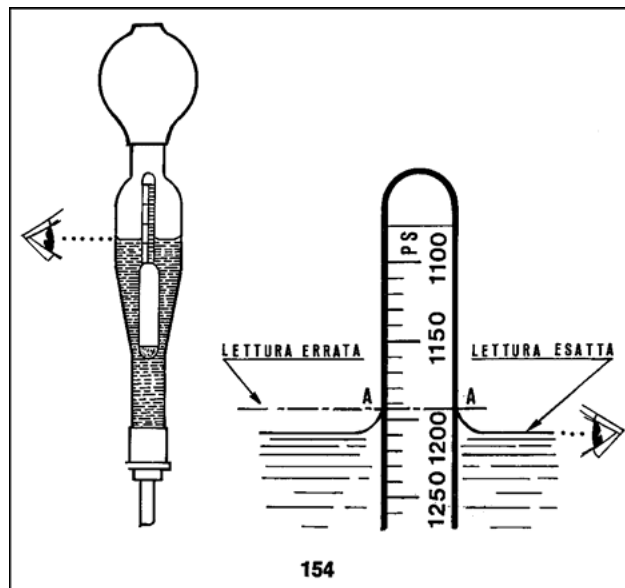
Pour chaque 10° d'écart on doit corriger de 7 g/l.

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.

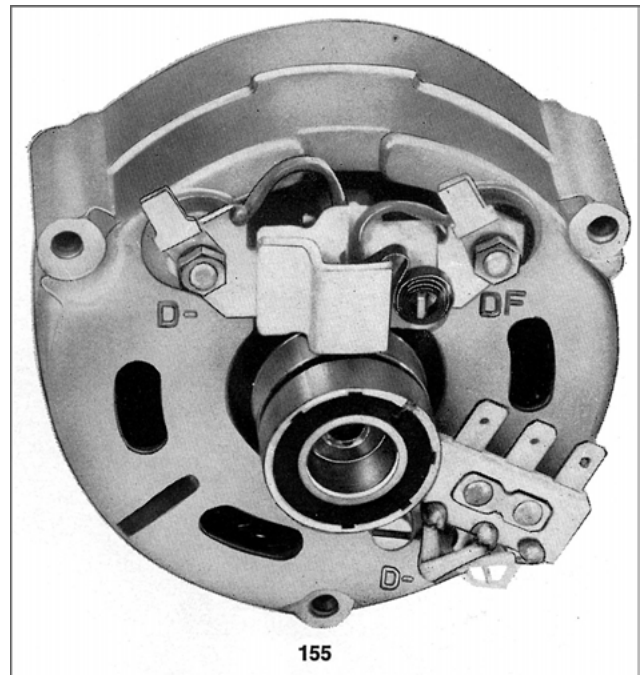
ALTERNATEUR (VOIR FIG. 155)

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

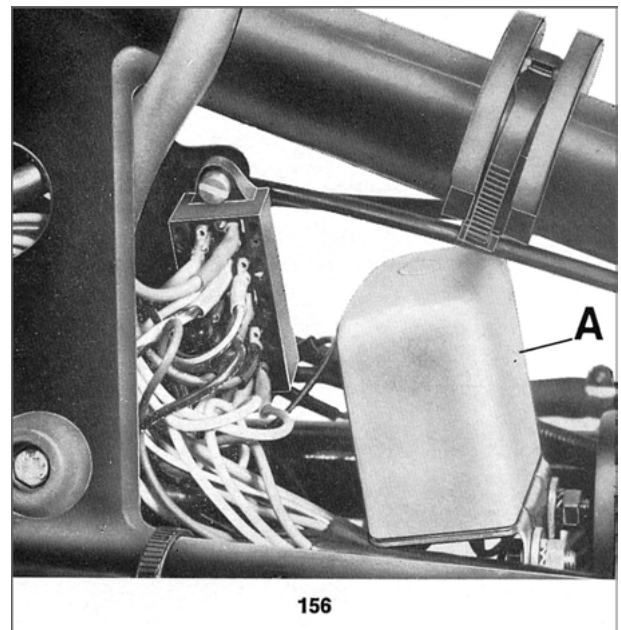
Valeur de charge avec le régulateur :
 Charge.....trs/mn maxi
 5A1350
 10A2300
 13A6000



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

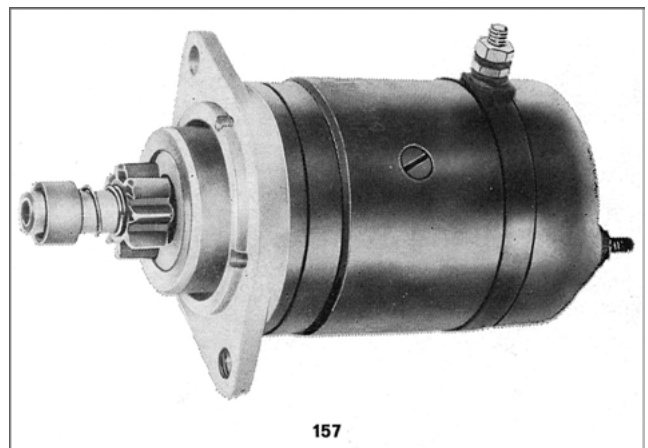


REDRESSEUR

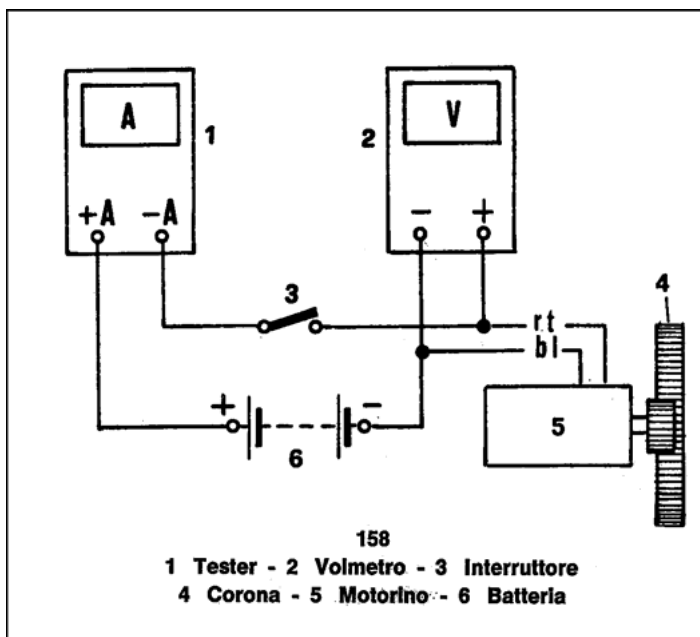
TypeBOSCH 14V/15A (ref. 0.197.002.001)

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

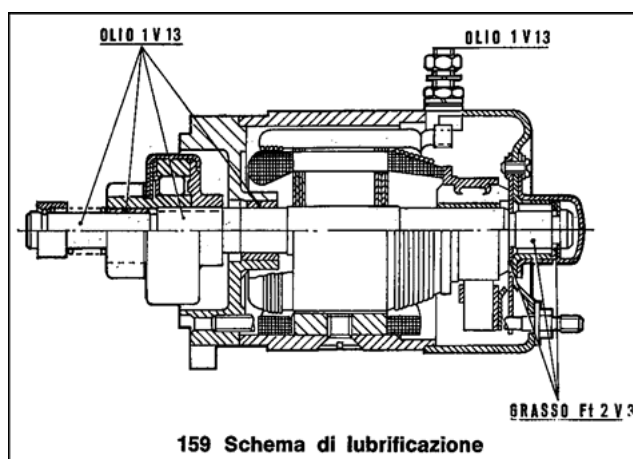


**BRANCHEMENT AMPÈREMÈTRE ET VOLTMÈTRE POUR
ESSAI (FIG 158)**



**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

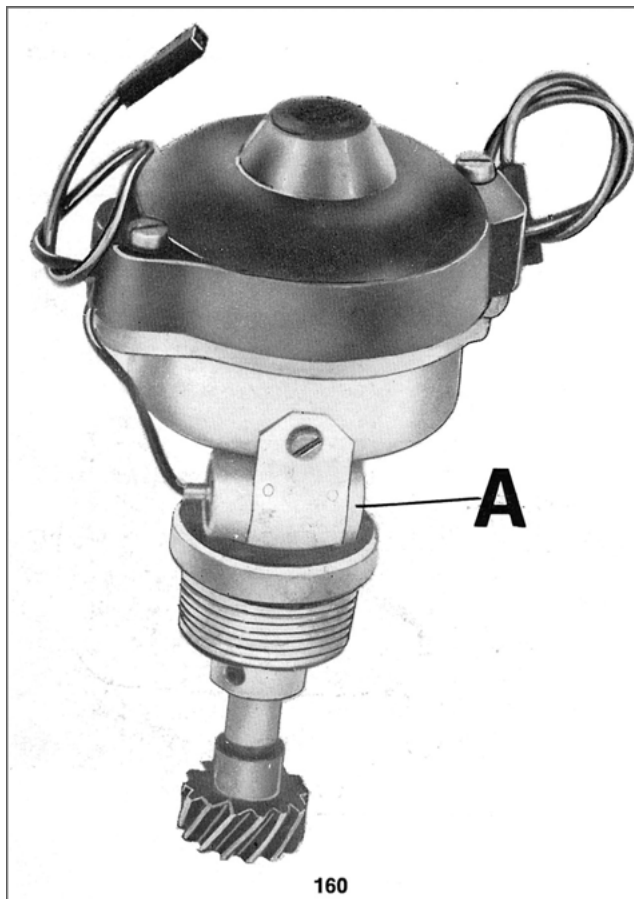
Écartement des rupteurs V7 Sport - 750 S 0,37 à 0,43 mm
 Écartement des rupteurs 850 T 0,42 à 0,48 mm
 Pression du linguet 500 à 600 g
 Angle d'ouverture et de fermeture $180^{\circ} +0^{\circ} - 5^{\circ}$
 Angle entre les 2 rupteurs $225^{\circ} \pm 1^{\circ}$

CONDENSATEUR (VOIR «A» FIG. 160)

Type Marelli CE 36 N.

Capacité 0,25 nF.

Il est monté en parallèle avec le rupteur.

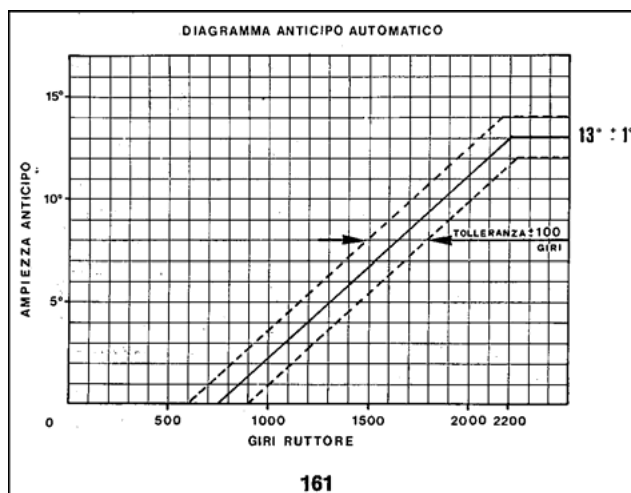


160

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.

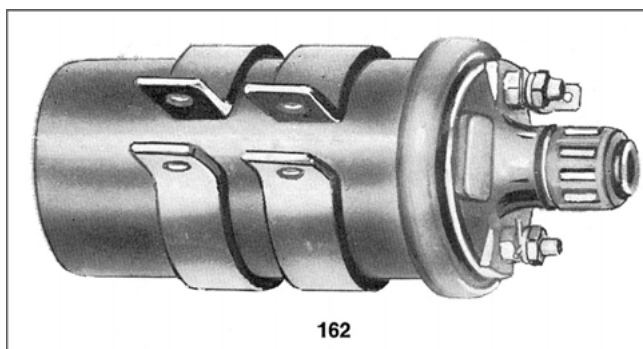
A chaque régime correspond un angle d'avance différent (voir fig. 161).



161

BOBINE (FIG. 155)

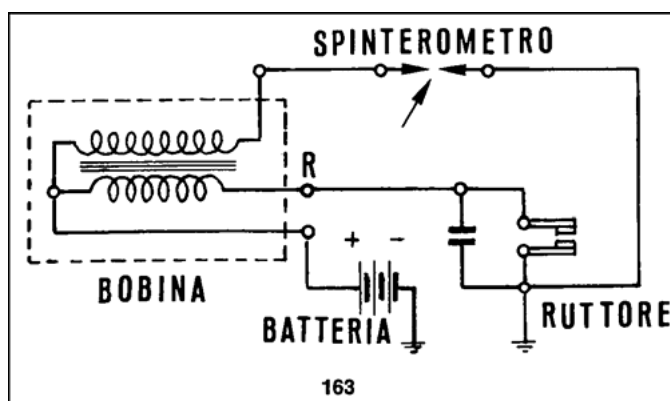
TypeMarelli BM 200 C
 Tension d'alimentation 12V
 Diamètre extérieur.....46 mm
 Résistance de l'enroulement I^e3,35 ohms ± 6 % à 20°C
 Résistance de l'enroulement II^e6200 ohms ± 10 % à 20°C



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.

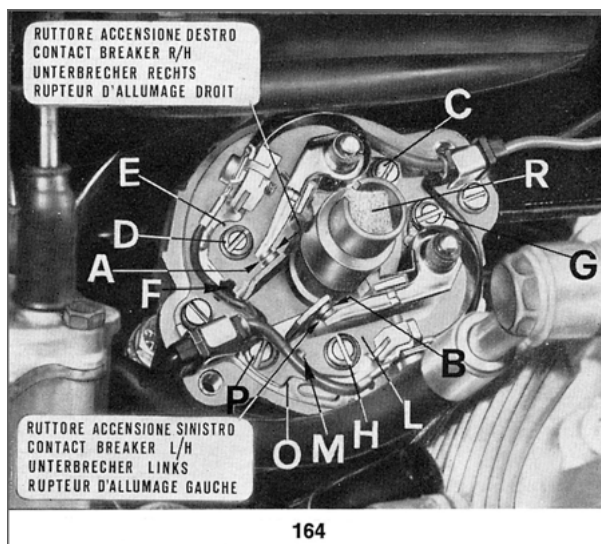
RÉGLAGE DE L'ÉCARTEMENT DES RUPTEURS (FIG. 164)

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.

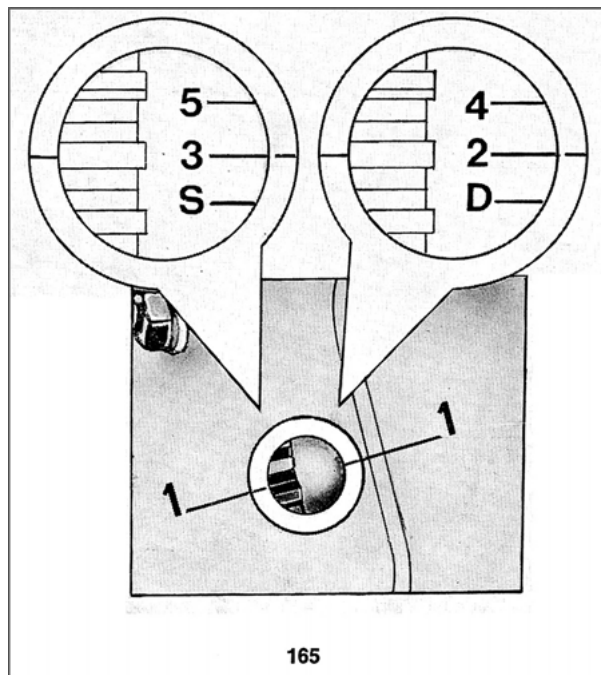
Pour caler, tourner l'allumeur après avoir desserré les vis à l'aide de l'outil N° 14927000 (13 fig. 9 page 20).

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

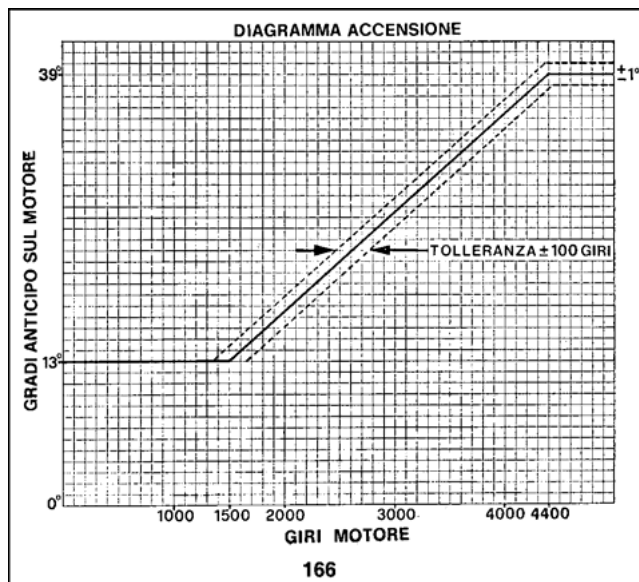
V7 Sport - 750 S (fig. 166)

- 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



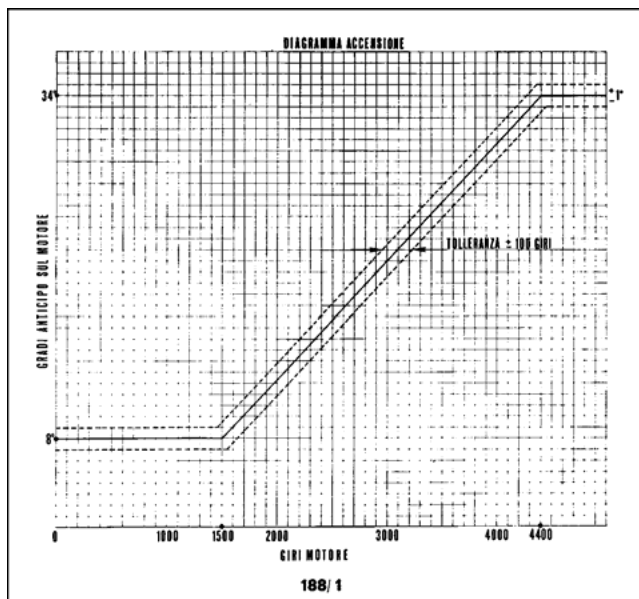
850 T (fig. 166)

- 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

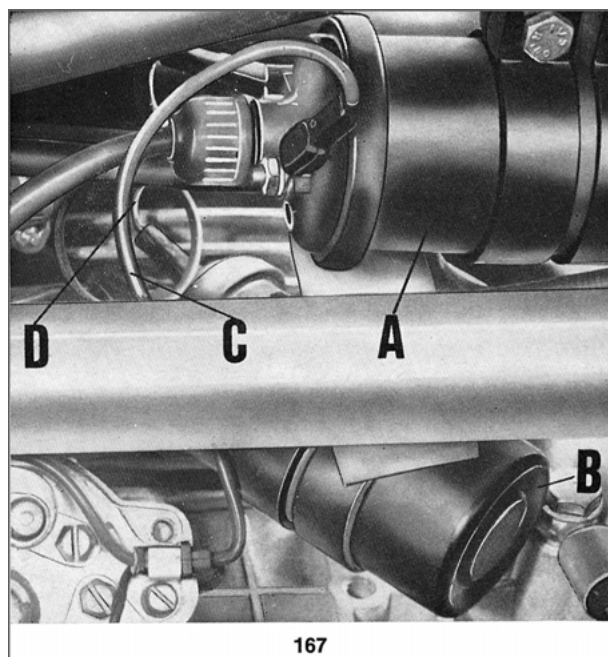
Le repère «A.T.» doit être obtenu à 4400 t/mn ± 100



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.

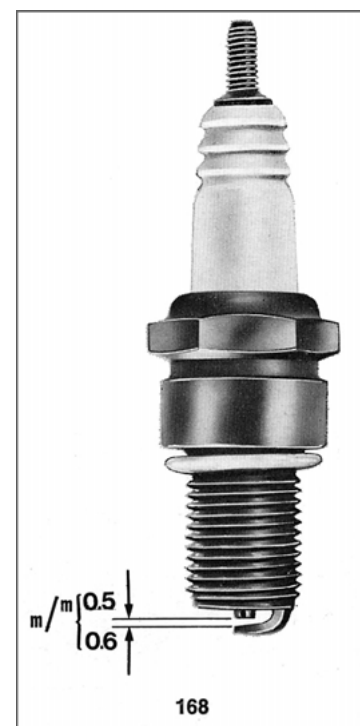
850 T

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.



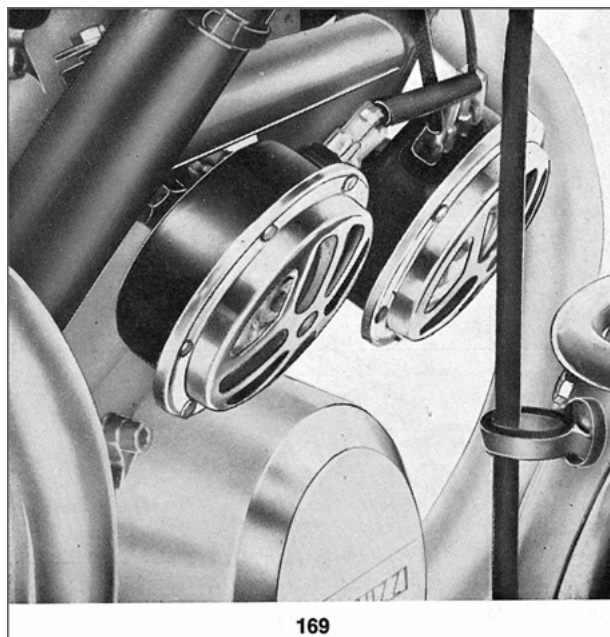
ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

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».

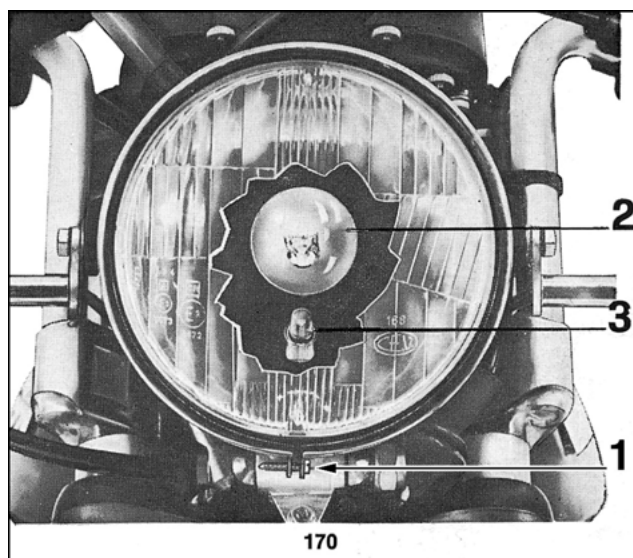
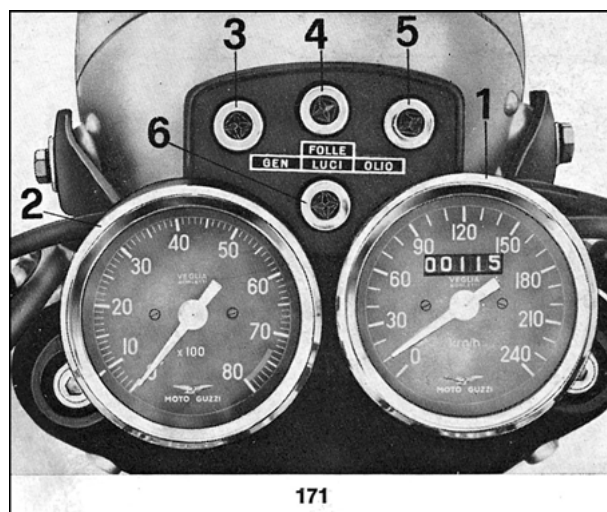


TABLEAU DE BORD (FIG. 171)

Sur le tableau de bord sont montés :

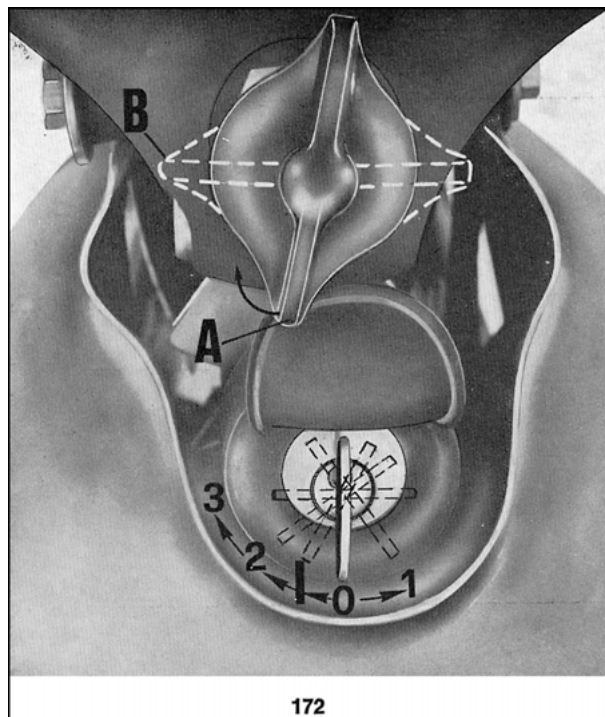
1. compteur
2. compte-tours
3. voyant rouge de charge
4. voyant orange de point mort
5. voyant rouge de pression d'huile
6. voyant vert de lumière



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

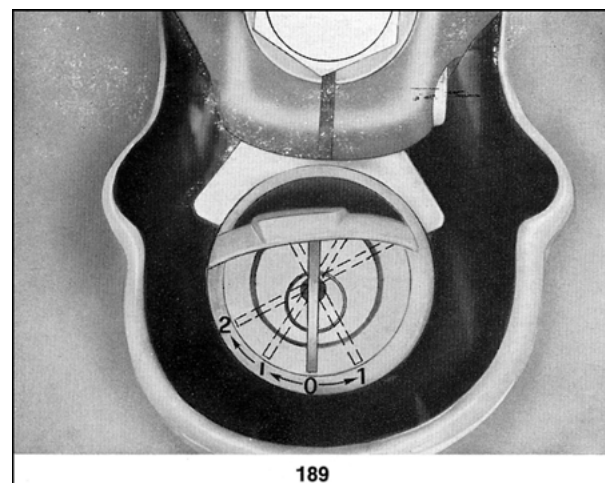
Le commutateur a 5 positions :

- «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.

**CONTACTEUR À CLÉ 850 T (FIG. 189)**

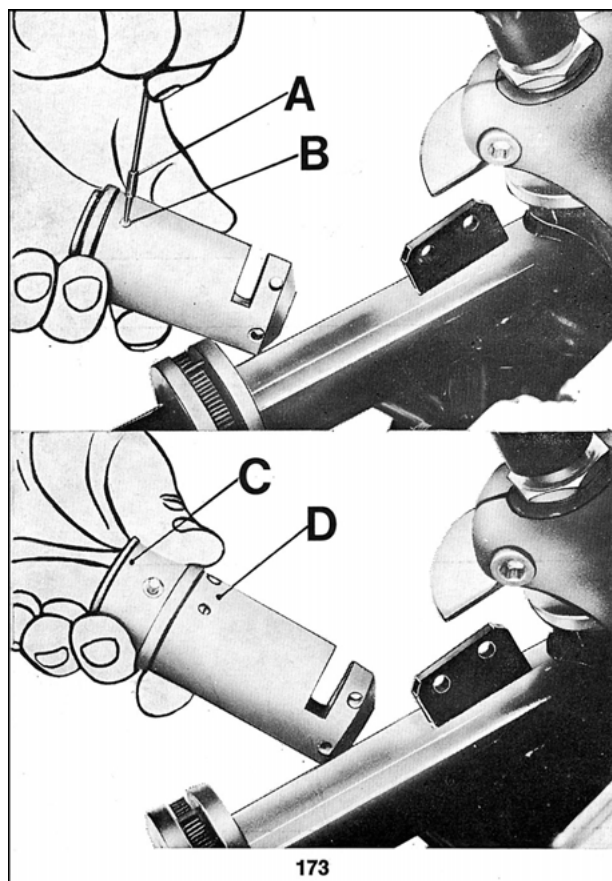
Le commutateur a 4 positions :

- «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.



DÉPOSE DU COMMUTATEUR (FIG. 173)

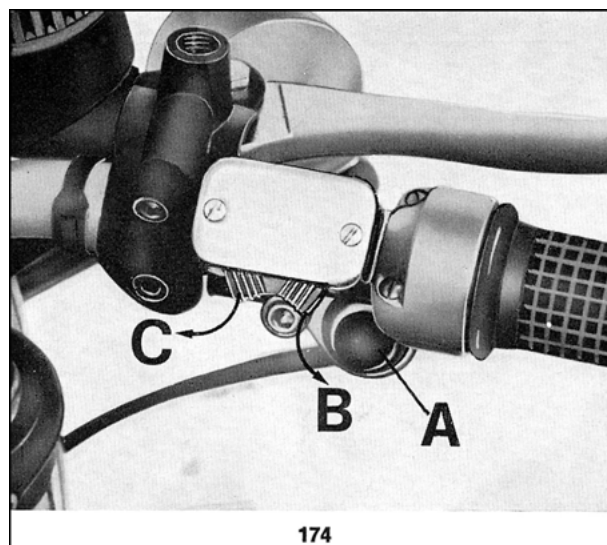
Débrancher les fils
 Mettre la clé dans la direction du bonhomme «A» et ôter la clé.
 Dévisser la vis «B»
 Appuyer sur le bonhomme et déposer le commutateur du support «D».

**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)**

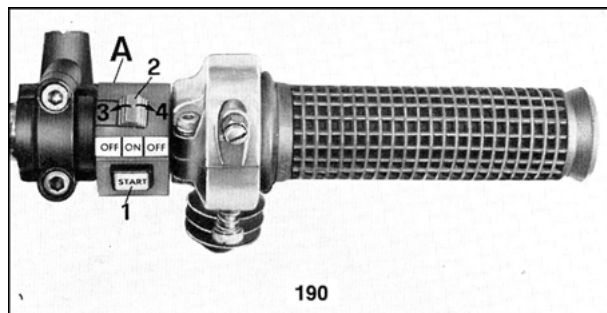
Sur le guidon, à droite.

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)

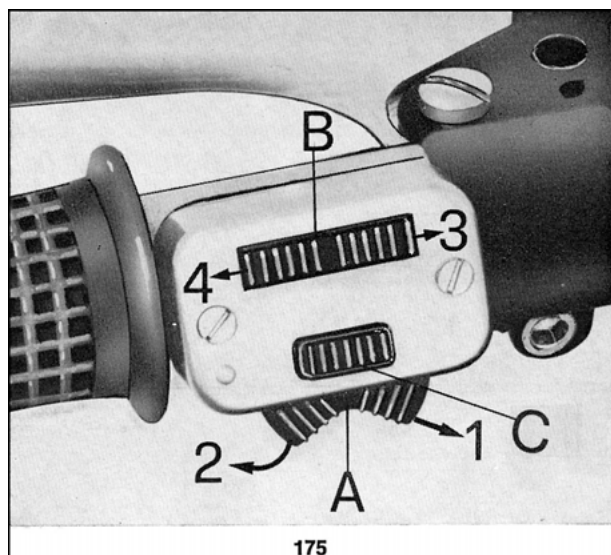
Sur le guidon, à gauche (B) :

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

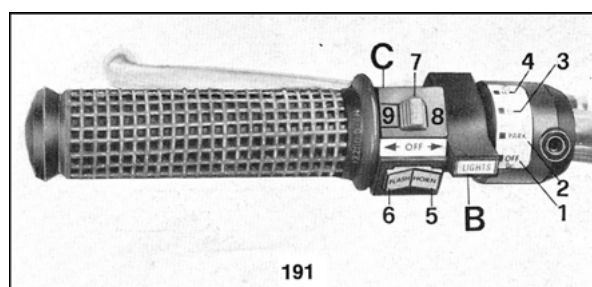
COMMANDES D'AVERTISSEUR, D'APPEL DE PHARE ET CLIGNOTANTS - 850 T (FIG. 191)

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

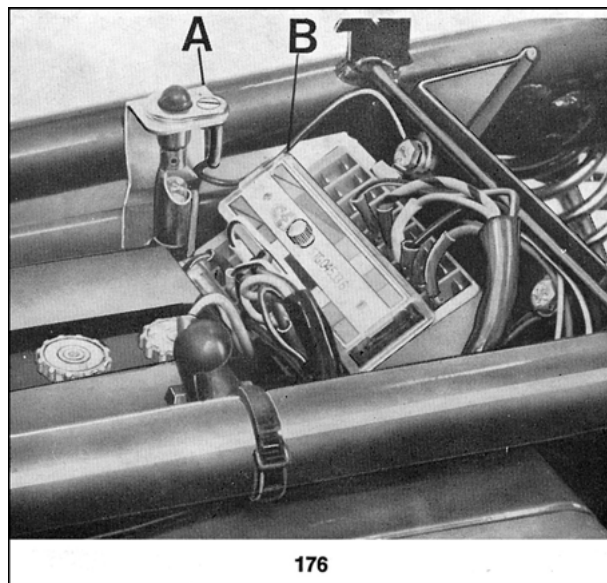
Il est monté près des fusibles (voir «A» fig. 176)

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).

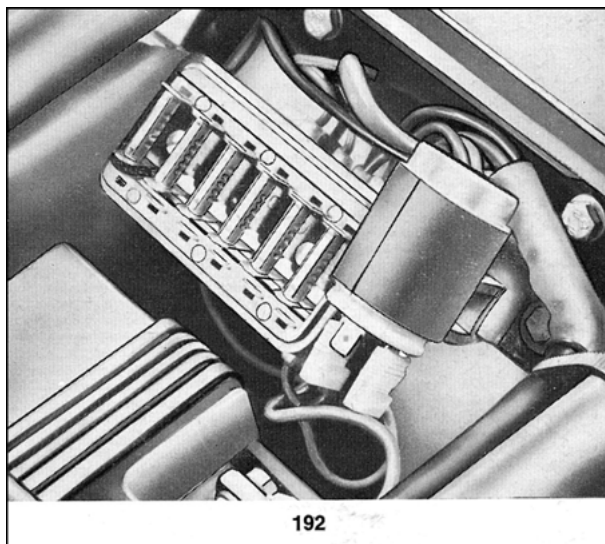
Il y a 8 fusibles de 15 A et 1 fusible de 25 A.



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.

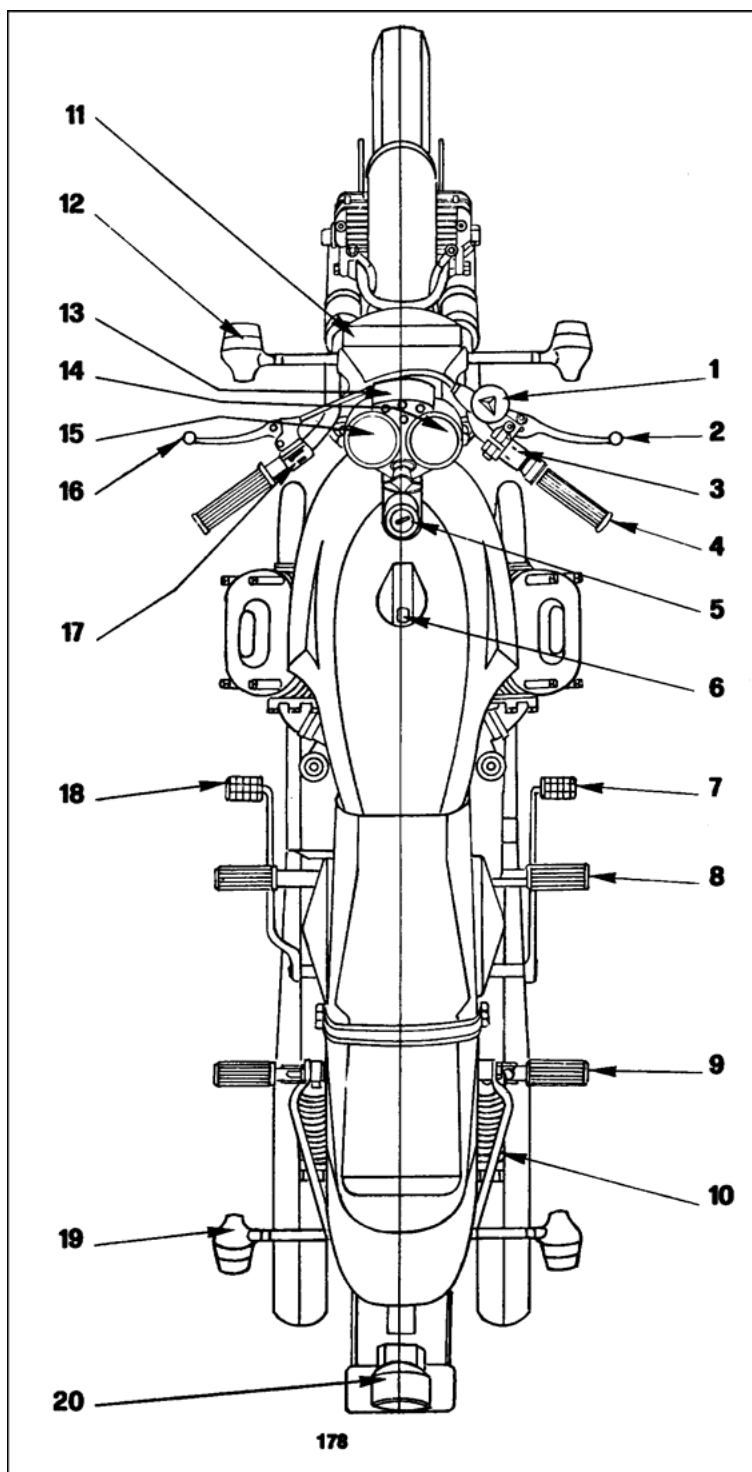
AMPOULES

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 |

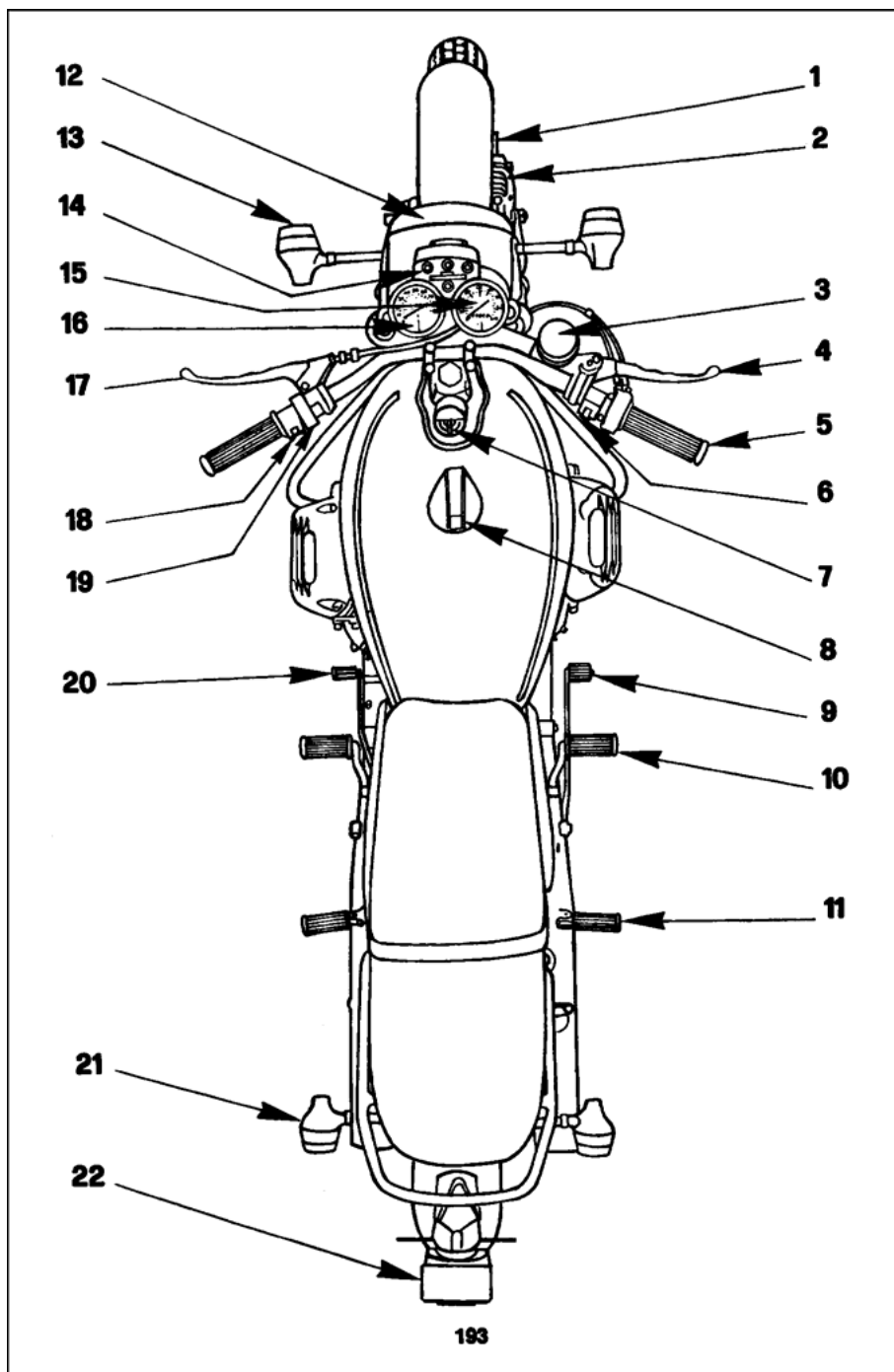


TABLEAU RÉCAPITULATIF DES GRAISSAGES

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

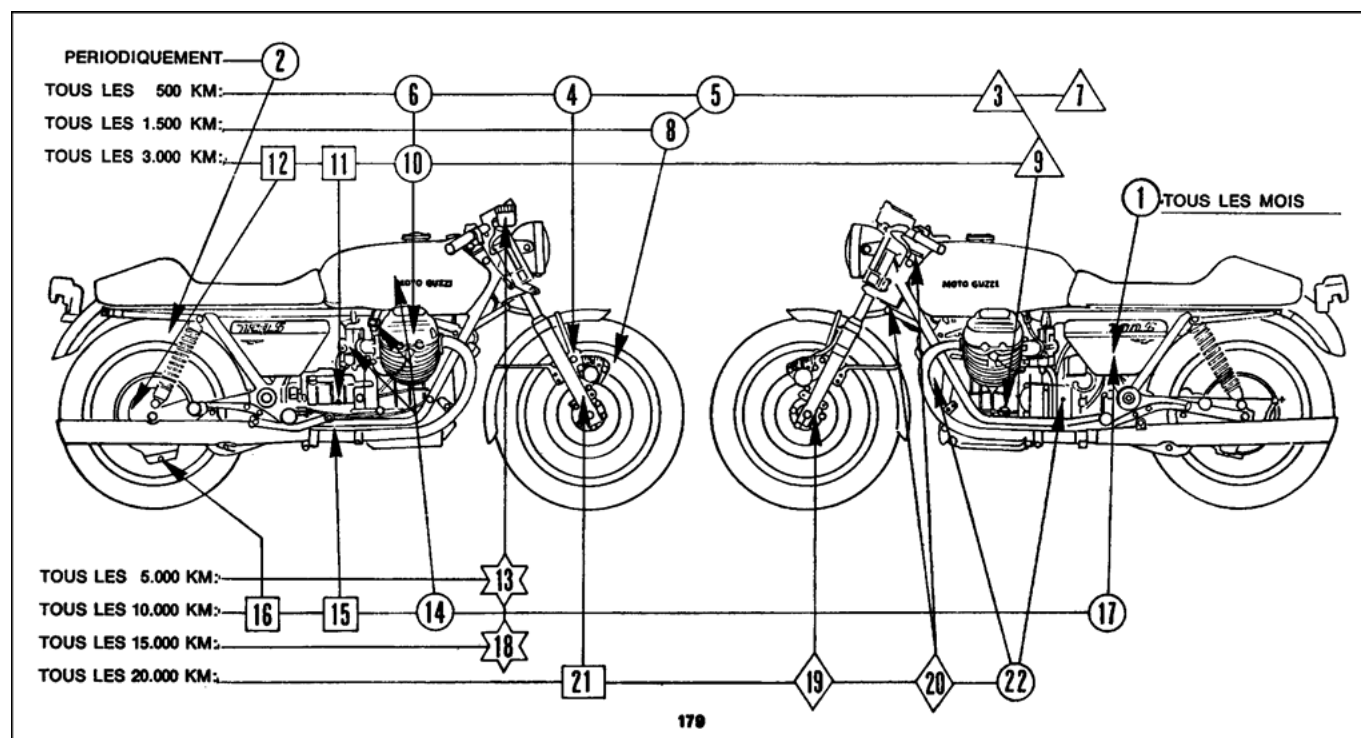
8. Contrôler la tension des rayons.
9. Vidange huile moteur.
10. Contrôler le jeu aux culbuteurs.
11. Niveau d'huile de boîte.
12. Niveau d'huile de pont.

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.

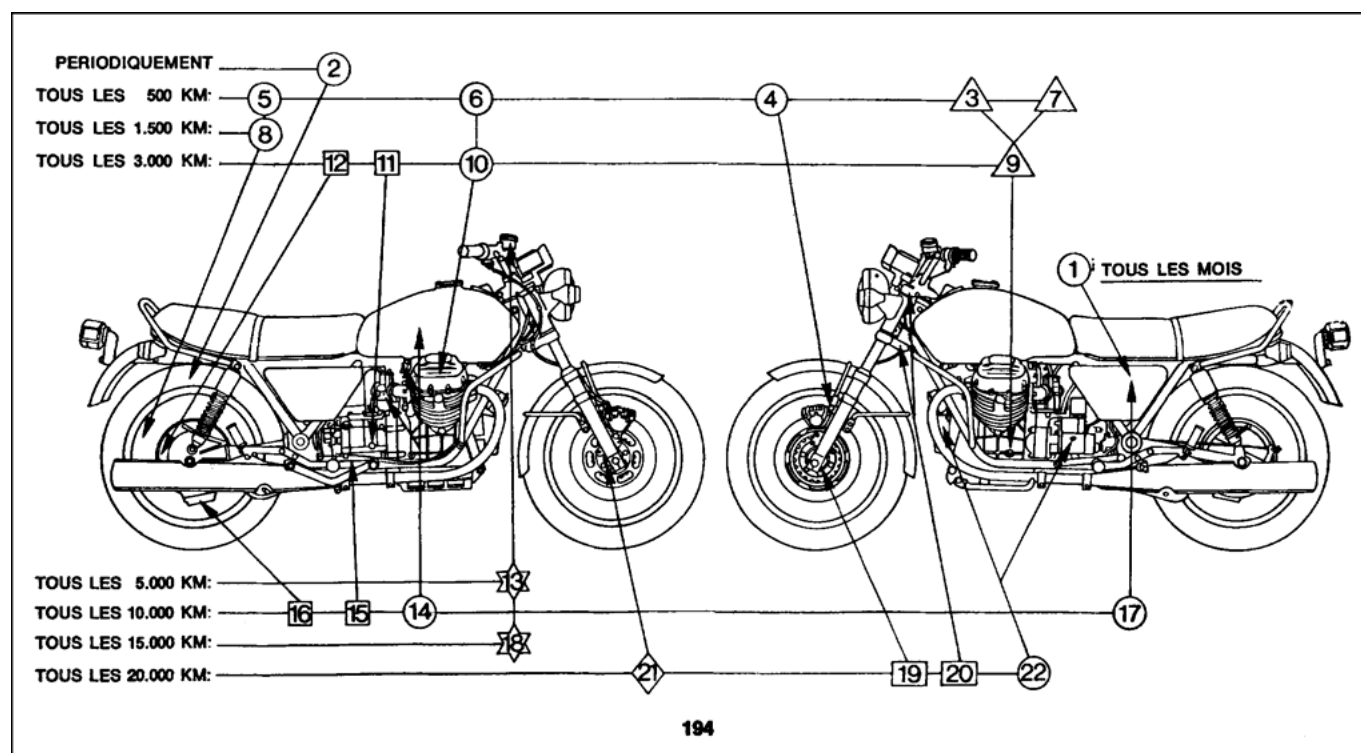
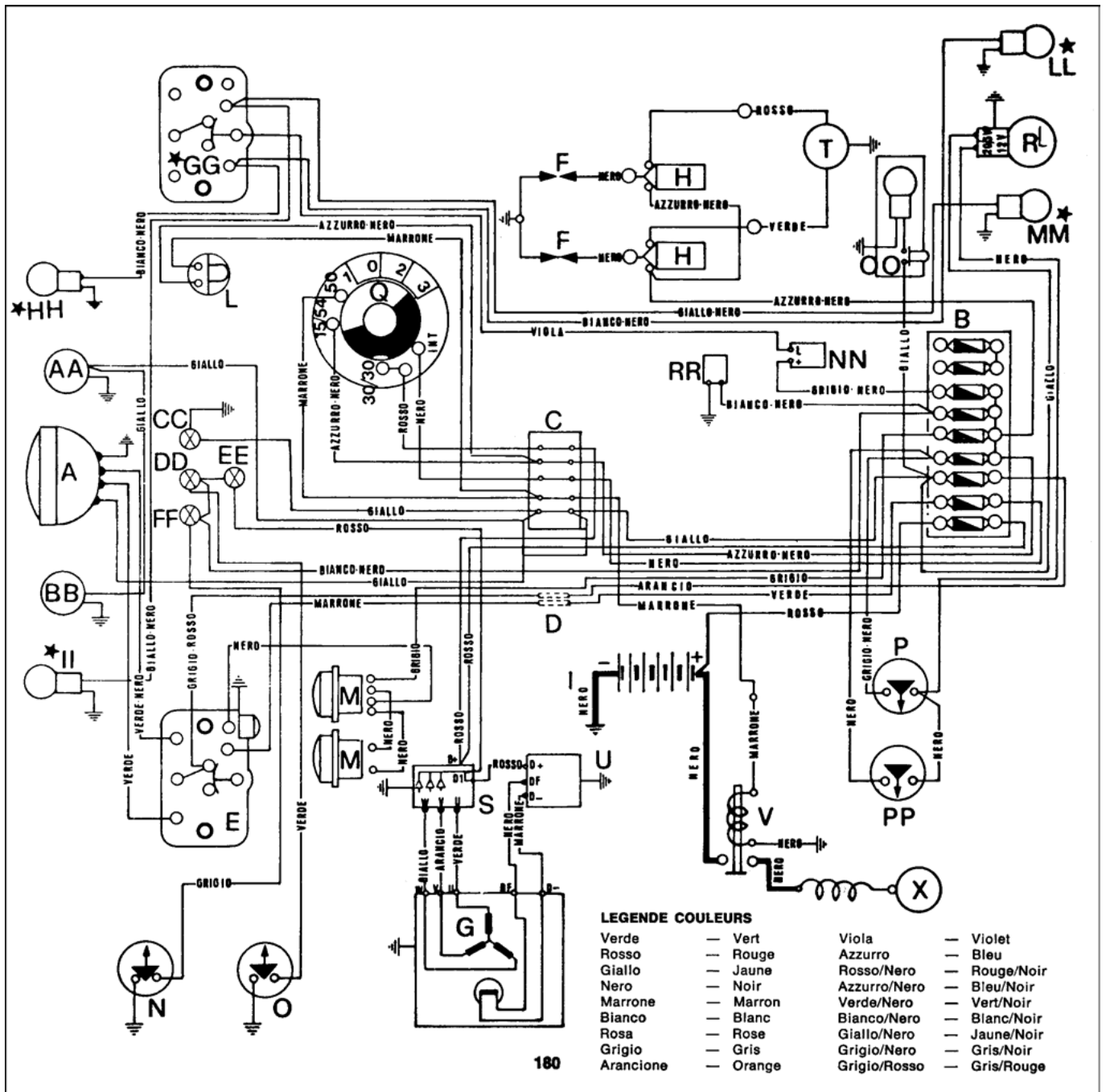


SCHÉMA ÉLECTRIQUE

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

