



MOTO GUZZI

**850** **Le Mans**

**notice d'entretien**



***Cher Client,***

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

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

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





# INDEX

- 4** Caractéristiques générales
- 10** Commandes et accessoires
- 12** Numéro d'identification
- 13** Appareils de contrôle et commandes
- 20** Utilisation
- 22** Rodage
- 23** Entretien et réglages
- 30** Démontage des roues
- 33** Tableau récapitulatif de l'entretien et du graissage
- 35** Graissages
- 39** Alimentation
- 42** Distribution
- 43** Allumage
- 47** Equipement électrique
- 50** Schéma électrique

## 4 CARACTERISTIQUES GENERALES

<b>Moteur</b>	Bicylindre à 4 temps Disposition des cylindres en V a 90° Alésage 83 mm Course 78 mm Cylindrée totale 844 cm <sup>3</sup> Taux de compression 10,2 Puissance maximum 68,5 CV SAE à 7000 t/mn
<b>Distribution</b>	A tiges et culbuteurs. Soupapes en tête.
<b>Alimentation</b>	2 carburateurs «Dell'Orto». type PHF 36 B (D) (droit), PHF 36 B (S) (gauche).
<b>Graissage</b>	Par pression avec pompe à engrenages. Pression normal de graissage 3,8 ÷ 4,2 kg/cm <sup>2</sup> (réglage par clapet). Filtre à huile: à tamis et à filtre fixés sur le carter inférieur. Témoin électrique signalant l'insuffisance de la pression.
<b>Générateur alternateur</b>	Monté sur la partie avant du vilebrequin (14 V - 20 A).

**Allumage**

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

Données d'allumage:

Avance initiale	8°
Avance automatique	26°
Avance totale (fixe + automatique)	34°

Ecartement des

contacts du rupteur: 0,37 à 0,43

Bougies: n. 2

Bobines d'allumage: 2, montées sur le cadre, côté gauche

**Démarrage**

Démarrateur électrique à enclenchement à commande électro-magnétique.

Couronne dentée fixée sur le volant moteur.

Commande à bouton située à droite du guidon (Start).

**Transmissions****Embreyage**

A sec, à deux disques menés. Commande par levier placé sur le guidon (côté gauche).

**Transmission primaire**

A engrenages. Rapport 1 : 1,235 ( $Z = 17/21$ ).

**Bôte de vitesses**

5 rapports avec engrenages toujours en prise à enclenchement frontal.

dispositif anti-à-coups incorporé

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

Rapports totaux de transmission:

1er rapport = 1 : 2 (Z = 14/28)

2ème rapport = 1 : 1,388 (Z = 18/25)

3ème rapport = 1 : 1,047 (Z = 21/22)

4ème rapport = 1 : 0,869 (Z = 23/20)

5ème rapport = 1 : 0,750 (Z = 28/21)

**Transmission secondaire**

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

Rapport total (moteur-roue):

1er = 1 : 11,643

2ème = 1 : 8,080

3ème = 1 : 6,095

4ème = 1 : 5,059

5ème = 1 : 4,366

**Partie cycle****Chassis**

Double berceau à structure tubulaire.

<b>Suspensions</b>	AV: fourche télescopique à amortisseurs incorporés. AR: bras oscillant à ressorts réglables, et amortisseurs hydrauliques incorporés.
<b>Roues</b>	AV et AR en alliage léger, jantes «WM 3/2,15-18».
<b>Pneumatiques</b>	AV 3,50 H - 18" ou 100/90 H - 18" AR 4,00 H - 18" ou 110/90 H - 18" ou 0,10 V - 18"
<b>Freins</b>	Système freinage intégrale. AV: 2 disques Ø 300 mm avec étriers à 2 pistons Ø 30 mm et pompe Ø 12, 7mm. AR: 1 disque Ø 242 mm avec étrier à 2 pistons Ø 38 mm et pompe Ø 15,875 mm. La pédale commande le disque avant gauche et le disque AR. Le levier au guidon droit commande le disque AV droit.
<b>Cotes et poids</b>	Empattement 1,470 m Longueur maximum 2,190 m Largeur maximum 0,720 m

Hauteur maximum 1,030 m  
Hauteur minimum 0,150 m  
par rapport au sol  
Poids du véhicule à sec 198 kg

## Performances

Vitesse maximum (avec 210 km/h uniquement le pilote):  
Consommation de carburant (suivant Normes CUNA): 8 lt aux 100 km.

## Remplissage

<b>Éléments à remplir</b>	<b>Q.té lt</b>	<b>Type carburant et huiles</b>
Réservoir carburant	22,5	} Essence super (98/100 NO-RM)
Réserve	3	
Carter moteur	3	Huile «Agip SINT 2000 SAE 10 W/50»
Boîte de vitesses	0,750	Huile »Agip F. 1 Rotra MP SAE 90«
Boîte de transmission (graissage couple conique)	0,230 0,020	Huile «Agip F. 1 Rotra MP SAE 90» Huile «Molykote type A»
Fourche télescopique (par bras)	0,120	Liquide «Agip F. 1 ATF Dexron»
Équipement de freinage		Fluide «Agip F. 1 Brake fluid» SAE J 1703

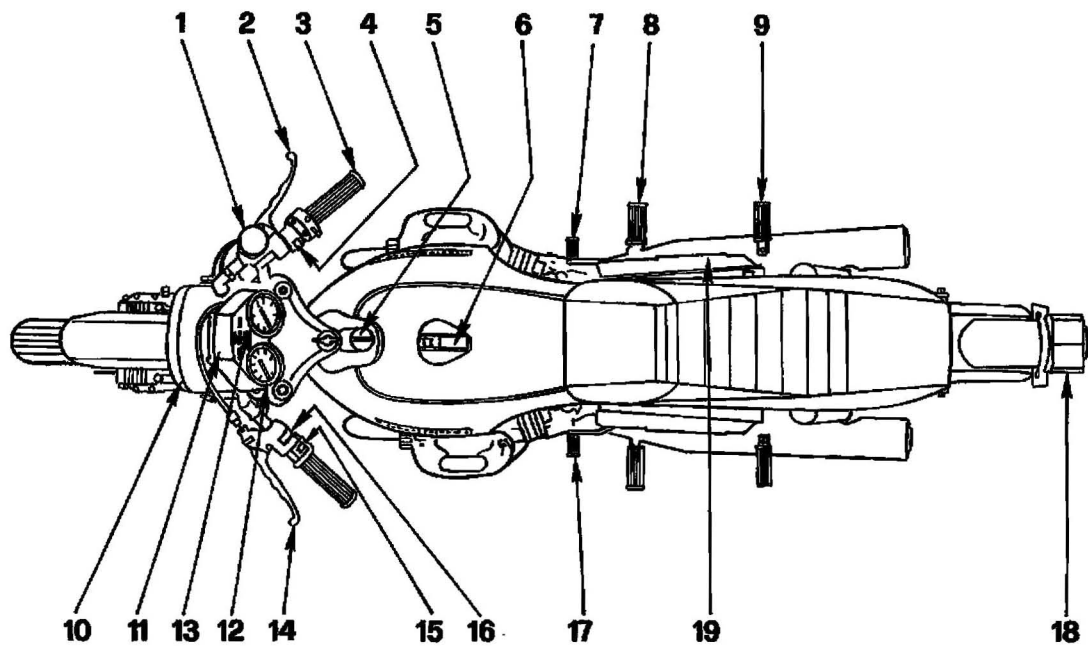
## 10 **COMMANDES ET ACCESSOIRES**

(fig. 2)

- |  |   |
|--|---|
| <b>1</b> Réservoir-pompe de frein AV droit.      | <b>13</b> Compte-tours.   |
| <b>2</b> Poignée de frein avant droit.           | <b>14</b> Levier d'embrayage.   |
| <b>3</b> Poignée de gaz.                         | <b>15</b> Combiné avertisseur, appel de phare clignotant et veilleuse code phare. |
| <b>4</b> Boutons de démarreur et d'arrêt moteur. | <b>16</b> Interrupteur d'éclairage.   |
| <b>5</b> Commutateur à clé.                      | <b>17</b> Pédale de sélecteur.  |
| <b>6</b> Bouchon de réservoir.                   | <b>18</b> Feu arrière.  |
| <b>7</b> Pédale de frein AV gauche et AR.        | <b>19</b> Réservoir de frein AV gauche et AR.                                     |
| <b>8</b> Repose-pieds AV.                        |   |
| <b>9</b> Repose-pieds AR.                        |   |
| <b>10</b> Phare.                                 |   |
| <b>11</b> Tableau de bord.                       |   |
| <b>12</b> Compteur.                              |   |

*Les positions droit ou gauche son celles du conducteur.*



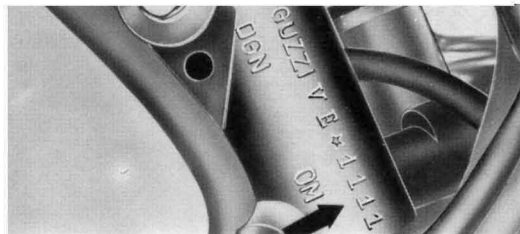


## 12 NUMERO D'IDENTIFICATION

(fig. 3)

Chaque véhicule possède un numéro d'identification gravé sur l'avant du châssis, et sur le carter moteur.

Ce numéro figure sur la carte d'immatriculation.



3

## Pièces de rechange

Pour tout remplacement de pièces, exigez des pièces de rechange portant la mention «**Pièces d'Origine Moto Guzzi**».

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

## Garantie

La garantie s'étend sur 6 mois et s'applique pour un parcours maximum de 10.000 km à compter de la date de vente. Elle n'est pas valable si des modifications ont été apportées au véhicule ou en cas de participation à des compétitions sportives. Les pneumatiques et les accessoires ou les éléments qui ne sont pas fabriqués par SEIMM - Moto Guzzi ne sont pas couverts par la garantie. Un «carnet d'entretien» est délivré avec chaque motocyclette.

Ce carnet doit toujours accompagner le véhicule et doit être conservé avec les autres documents. C'est en effet sur présentation de ce document aux Agents SEIMM - Moto Guzzi que la garantie peut être accordée conformément aux conditions générales de vente.

## APPAREILS DE CONTROLE ET COMMANDES

### Tableau de bord (fig. 4)

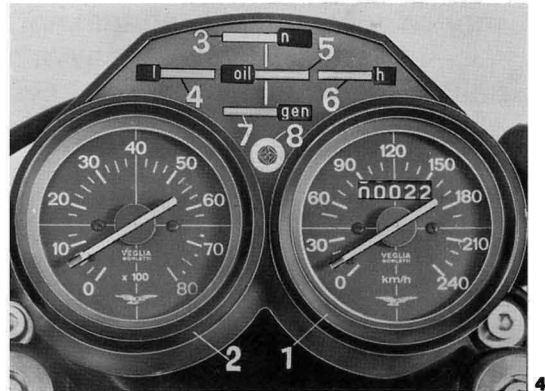
- 1 Tachymètre - compteur kilométrique.
- 2 Compte-tours.
- 3 Témoin de point mort (**orange**) il s'allume quand la boîte est au point mort.
- 4 Témoin d'éclairage (**vert**).

5 Témoin de contrôle de la pression de l'huile (**rouge**). Il s'éteint lorsque la pression est suffisante pour assurer le graissage du moteur. Au cas où il ne s'éteindrait pas, arrêter le moteur et effectuer les contrôles nécessaires.

6 Témoin de feu de route (**bleu**).

7 Témoin de charge de l'alternateur chargeant la batterie (**rouge**). Il doit s'éteindre dès que le moteur a atteint un certain régime.

8 Témoin rouge du niveau du fluide dans le réservoir pour frein AV. gauche et frein AR. Au cas où ce témoin s'allumerait, parfaire le niveau maximum et vérifier que le circuit de freinage n'ait aucune perte.

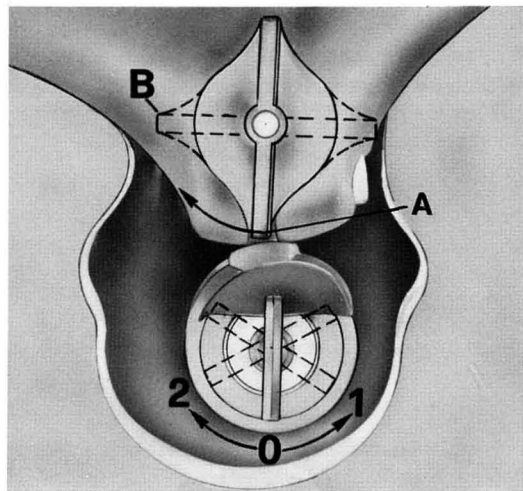


*Pendant la conduite de jour, tous les témoins doivent être éteints; la nuit, seul le témoin de éclairage doit rester allumé.*

## 14 Commande d'amortisseur de direction (fig. 5)

Situé sur la colonne de direction, commandé par volant.

- Position «A» repos.
- Position «B» action.

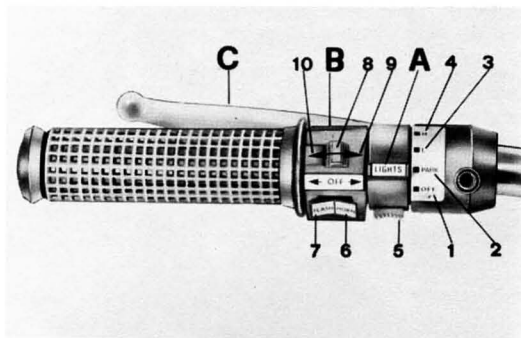


5

## Contacteur à clé

La clé être placée suivant trois positions (fig. 5):

- «0» Verticale: véhicule arrêté, clé libre.
- «1» Rotation dans le sens contraire des aiguilles d'une montre: véhicule arrêté, clé libre. L'interrupteur «A» (LIGHTS) en ligne avec «Park» donne le feu d'éclairage.
- «2» Rotation dans le sens des aiguilles d'une montre: véhicule prêt pour le démarrage; toutes les commandes sont alimentées. Clé bloquée.



6

## Interrupteur d'éclairage (lights) («A» fig. 6)

Situé sur le côté gauche du guidon, 4 positions.

- «1» OFF Lumières éteintes.
- «2» PARK Feux de position.
- «3» L Code.
- «4» H Route.
- «5» Bouton de sécurité. Pour revenir de code en veilleuse pousser ce bouton vers la gauche.

## Commande d'avertisseur sonore, d'avertisseur lumineux et des feux indicateurs de direction («B» fig. 6)

Situé sur le côté gauche du guidon.

- «6» HORN Bouton de commande de l'avertisseur sonore.
- «7» FLASH Bouton de commande de l'appel lumineux.
- «8» OFF Bouton de commande des indicateurs de direction.

## Bouton de mise en marche et d'arrêt moteur («F» fig. 7)

Il se trouve sur la droite du guidon. Lorsque la clé se trouve dans la position «2» de la fig. 5 l'interrupteur de mise en marche est prêt à fonctionner.

Pour mettre en marche le moteur débrayer à fond et appuyer sur le bouton «1» START.

Pour arrêter le moteur en cas d'urgence placer le levier de commande «2» dans la position «3» ou «4» OFF.

Le moteur arrêté, porter la clé dans la position «0» fig. 5.

## Commande «Starter» (fig. 27)

Le levier de commande des dispositifs de démarrage en cas de **moteur froid** est situé côté gauche à côté de chaque culbuteur.

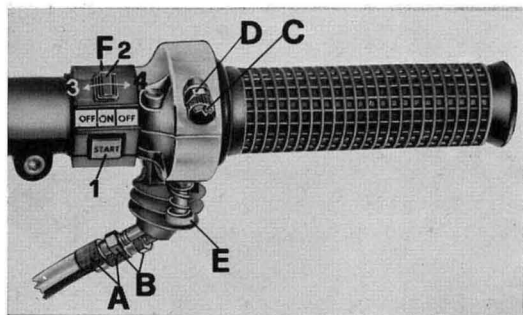
- «A» Position de démarrage.
- «B» Position de marche.

## 16 Amortisseur de direction

Situé sur la plaque de commande et soudé au châssis.

## Commande Gaz

La poignée se trouve sur le côté droit du guidon; en la tournant en direction du pilote, on ouvre les gaz, pour fermer déplacer dans le sens inverse.

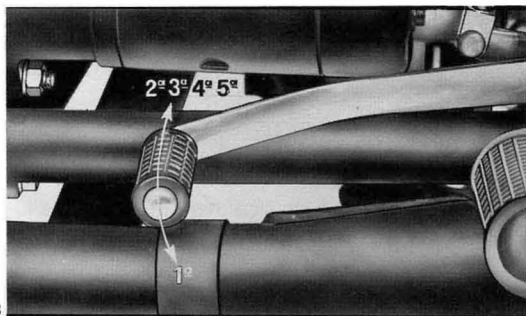


## Commande d'embrayage

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

## Commande frein avant droit

Le levier est relié à la pompe-réservoir placée sur le côté droit du guidon.



## Commande frein arrière et frein AV gauche («F» fig. 17)

Elle se trouve sur le côté droit de la motocyclette.

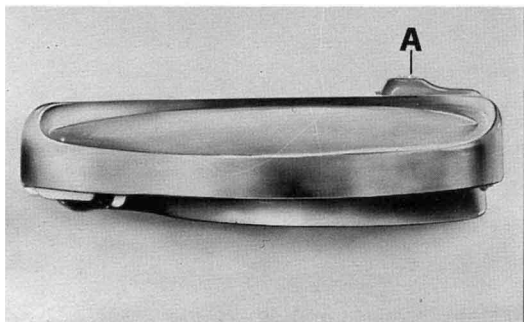
## Comande de changement de vitesses (fig. 8)

Elle est située sur le côté gauche du véhicule.

1ère vitesse: levier vers le bas.

2ème, 3ème, 4ème et 5ème vitesse: levier vers le haut.

Point mort: entre la 1ère et la 2ème vitesse.



10

Avant d'actionner le levier de commande de changement de vitesse, tirer à fond le levier d'embrayage.

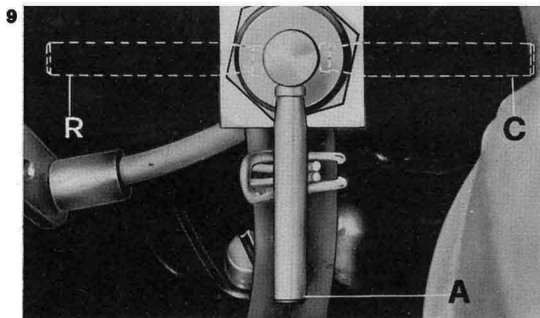
17

## Bouchon du réservoir de carburant (fig. 9)

Pour ouvrir le bouchon du réservoir, appuyer sur le bouton «A».

## Robinetets de carburant (fig. 10)

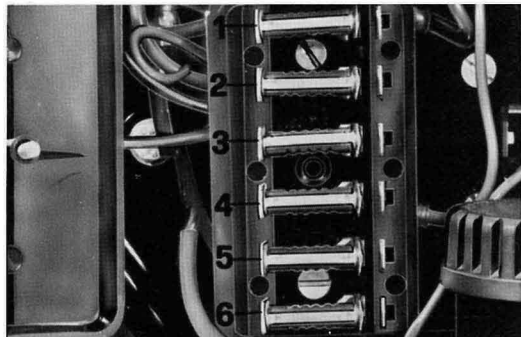
Ils sont placés en dessous et à l'arrière du réservoir.



- 18 Ils comportent 3 positions:
- «A» Ouverts (position verticale).
  - «R» Réserve (position horizontale, repère «R» sur le robinet).
  - «C» Fermés (position horizontale, repère «C» sur le robinet).

### Plaque a fusibles (fig. 11)

Elle se trouve dans la partie centrale du véhicule. Pour y accéder, il est nécessaire de soulever la selle. 6 fusibles de 16 A sont montés sur cette plaque.

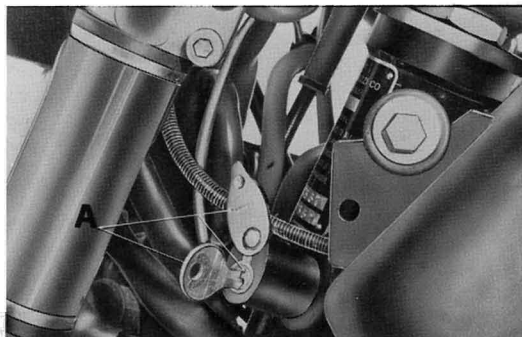


11

- «1» Stop AV. et AR. - Avertisseurs - Appel de phare.
- «2» Relais de démarreur. Clignotant.
- «3» Témoins «Oil - Gen - N». Code - Phare et son témoin.
- «4» Veilleuse - Eclairage compteur compte-tours. Témoin de lumière «I».
- «5» et «6» Fusibles de rechange.

### Antivol («A» fig. 12)

Pour bloquer ou débloquer la fourche opérer comme suit:



12



### **Blocage**

- braquer le guidon à droite;
- enfiler la clé dans l'antivol, tourner celle ci dans le sens antihoraire et pousser l'antivol à fond. Relâcher et retirer la clé.

### **Déblocage**

Enfiler la clé dans l'antivol tourner celle ci dans le sens antihoraire, relâcher et retirer la clé.

## **Béquille latérale**

Elle ne doit être utilisée que pour de courts stationnements.

Elle revient automatiquement en place quand on redresse la machine.

### Vérifications avant la mise en marche

Avant de mettre le moteur en marche, assurez vous que:

- le réservoir contient suffisamment de carburant;
- l'huile du carter est au bon niveau;
- la clé de contact se trouve dans la position «2» (voir fig. 5);
- les témoins rouges (pression insuffisante de l'huile et tension insuffisante du générateur), le témoin orange (boîte de vitesse au point mort) et le témoin vert (pour la conduite nocturne) sont allumés;
- en cas de moteur froid, la manette de starter soit en position de démarrage «A» (voir fig. 27).

### Mise en marche du moteur

Après avoir effectué les contrôles ci-dessus, ouvrir la poignée de gaz d'un quart (en direction du

pilote) et débrayer à fond; puis appuyer sur le bouton de mise en marche du moteur situé à droite du guidon) «1» START, voir fig. 7.

*Laisser tourner le moteur au point mort et à bas régime pendant quelques secondes en été et quelques minutes en hiver avant de ramener les manettes de starter en position de marche.*

**Si l'on oublie de ramener les manettes dans cette position, des anomalies de carburation peuvent se produire avec une augmentation considérable de la consommation de carburant. Dans les cas extrêmes, l'excès de carburant lave les cylindres et provoque un grippage.**

*Si la clé est dans la position «2» fig. 5 et le témoin indicateur de point mort ne s'allume pas, ce la signifie qu'il y a une vitesse engagée. Il est toujours recommandable de porter la boîte dans la position de point mort entre la 1ère et la 2ème vitesse.*

### Démarrage à moteur chaud

Agir comme indiqué précédemment mais ne pas

toucher à la manette de starter. L'utilisation de cette manette provoquerait un enrichissement néfaste au bon fonctionnement du moteur.

## En marche

Pour changer de vitesse, fermer la poignée de gaz, tirer à fond le levier d'embrayage et passer la vitesse suivante; relâcher doucement le levier d'embrayage en accélérant.

La pédale doit être actionnée avec énergie et accompagnée avec le pied.

Lorsqu'on rétrograde, freiner progressivement et fermer peu à peu la poignée de gaz afin d'éviter de **mettre le moteur en surrégime** lorsqu'on relâche le levier d'embrayage.

## Arrêt

Fermer la poignée de gaz, actionner les deux leviers de freinage en même temps et lorsqu'on est presque arrêté tirer à fond le levier d'embrayage.

Cette manoeuvre doit être bien coordonnée afin de conserver le contrôle du véhicule.

Pour réduire progressivement la vitesse, utiliser le frein moteur en rétrogradant. Toutefois, veiller à **ne pas mettre le moteur en surrégime**.

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

Pour arrêter le moteur, mettre la clé de contact en position «0» (voir fig. 5).

**A l'arrêt du moteur, ne pas oublier de refermer les robinets de carburant (position «C», fig. 10).**

## Stationnement

En cas de stationnement de nuit dans des endroits peu éclairés, laisser les feux de position allumés en plaçant la clé de contact dans la position «1» (voir fig. 5) et l'Interrupteur d'éclairage «A» (Lights) dans la position «2» (Park) (voir fig. 6) et retirer la clé.

Puis mettre l'antivol (voir fig. 12).

## 22 RODAGE

Au cours de son rodage un véhicule neuf doit être utilisé en respectant certaines règles. Le bon fonctionnement, la durée et les performances du

moteur dépendent de la manière dont il a été utilisé pendant les premiers temps de fonctionnement.

**Tableau des vitesses de rodage**

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

### **Après les premiers 500 ÷ 1000 km**

Vidanger l'huile du moteur.

**Au cas où l'huile descendrait au dessous du niveau min. avant des premiers 500 ÷ 1000 km il faut aussi vidanger l'huile au lieu d'en refaire le niveau.**

Resserrer toute la boulonnerie du véhicule.  
Si nécessaire, régler le jeu des culbuteurs.

Vérifier que les contacts du double rupteur s'ouvrent bien.

**Au cours de cette période, ne pas porter le moteur à un régime élevé avant qu'il soit suffisamment chaud.**

Eviter de dépasser les vitesses de rodage indiquées dans le tableau; ne pas pousser le moteur à fondo de façon prolongée.

## ENTRETIEN ET REGLAGES

### Réglage du levier d'embrayage (fig. 13)

Régler le jeu entre le levier et l'attache du câble sur le guidon; il doit être de 4 mm. Pour le modifier, visser ou dévisser le barillet «A».

Ce réglage peut également être effectué au moyen de la vis de tension «B» après avoir dévissé les contre-écrous «C» situés sur le côté droit de la boîte de vitesses.

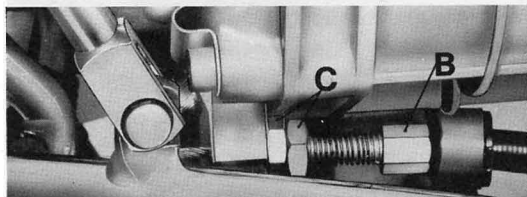
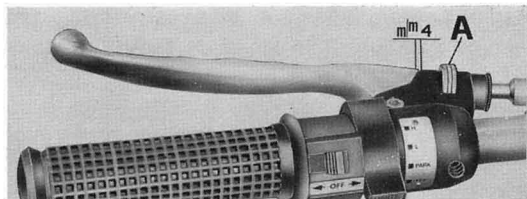
### Réglage du levier de frein AV (droit) (fig. 14)

Contrôler que le jeu est correct (0,05 à 0,15 mm) entre l'émetteur de la pompe-réservoir et l'extrémité du levier de commande sur le guidon à l'aide d'un calibre d'épaisseur «A»; si nécessaire, régler au moyen de la vis de réglage «B».

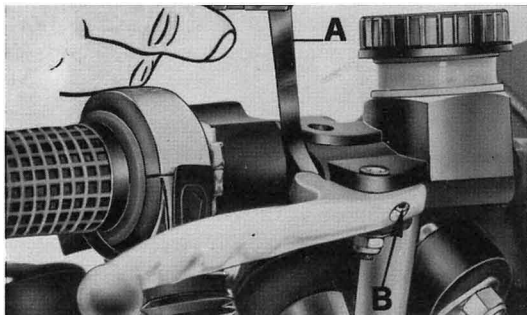
### Contrôle de l'usure des plaquettes

■ tous les 5000 km, contrôler l'usure des plaquettes:

13



14



- l'épaisseur d'une garniture neuve est de 9 mm;
- une garniture à la limite de l'usure présente une épaisseur de 6 mm environ.

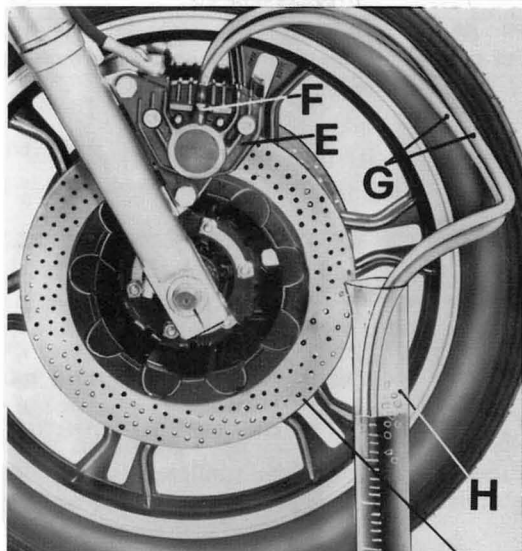
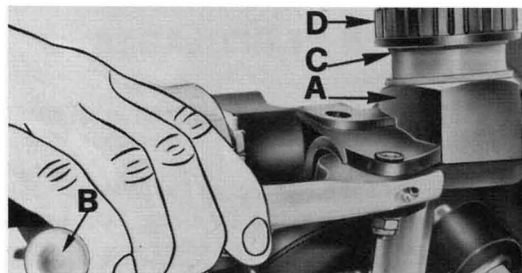
Si l'épaisseur est inférieure à cette limite, il est nécessaire de changer les garnitures. Après avoir effectué ce remplacement, il n'est pas nécessaire d'effectuer la purge de l'équipement de freinage mais il suffit d'actionner le levier de commande («B» fig. 15) de façon répétée jusqu'à ce que les pistons des étriers reviennent dans leur position normale.

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

## Contrôle des disques de frein

(I fig. 15-16)

■ le disque de freinage doit être parfaitement propre. Il ne doit pas y avoir d'huile, de graisse ou d'autres impuretés ni de profondes rayures. Lors du remplacement ou de la révision du disque, s'assurer qu'il n'est pas «voilé»; ce contrôle s'effectue au moyen d'un comparateur;



l'écart maximum ne doit pas dépasser 0,2 mm. Si le «vissage» du disque est supérieur à cette valeur, vérifier soigneusement le montage du disque sur le moyeu et le jeu entre les roulements de ce moyeu.

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

## Contrôle du niveau et vidange des circuits de freinage (fig. 15 et 16)

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

1 vérifier fréquemment le niveau du liquide. Il doit être à la hauteur de la partie transparente du réservoir «A» et ne doit jamais descendre en dessous;

2 refaire périodiquement (ou quand cela est nécessaire) le niveau du liquide dans le réservoir «A» après avoir dévissé le bouchon «D», et ôté la membrane (voir fig. 15).

Le niveau minimum dans le réservoir pour frein AV gauche et frein AR est indiquée par le témoin «8» fig. 4 sur la table de bord, commandé par le contacteur «C» (voir fig. 16).

Le niveau maximum est parfait en dévissant le bouchon «D» du réservoir «A» fig. 16 après avoir détaché le cablage électrique.

**Pour refaire les niveaux n'utiliser que du liquide du type prescrit et dont la boîte ne sera ouverte qu'au moment de l'utilisation.**

3 Tous les 15000 km ou tous les ans au maximum, vidanger complètement le circuit de freinage. Pour que le circuit de freinage fonctionne correctement, il faut que les conduits soient toujours remplis de liquide et qu'il n'y ait pas de bulles d'air; une course longue et élastique du levier de commande «B» indique la présence de bulles d'air.

Pour laver le circuit de freinage, n'utiliser que du liquide neuf. **Ne pas utiliser d'alcool ou d'air comprimé pour le séchage; pour les parties métalliques utiliser du trichloréthylène.**

Liquide à utiliser: «Agip F.1 brake fluid - SAE J 1703».

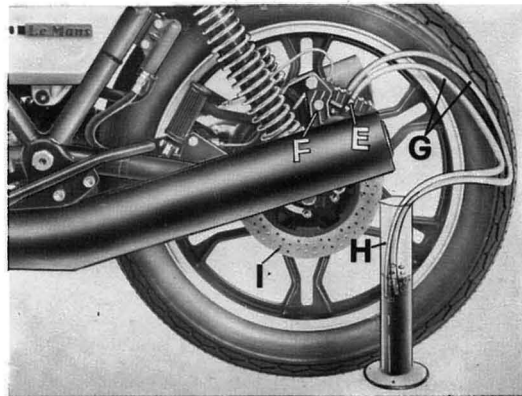
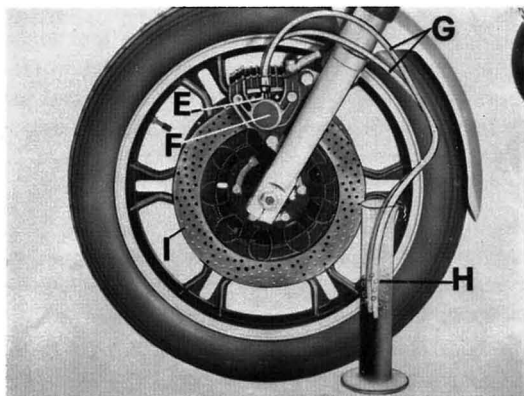
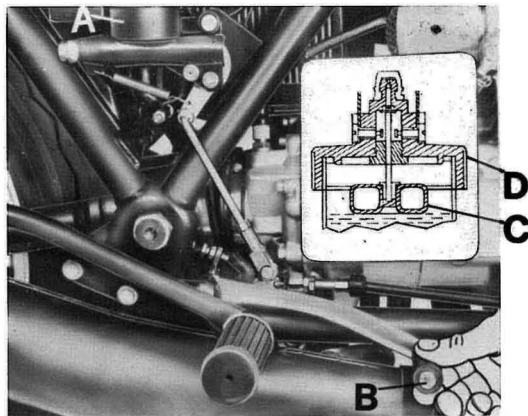
## 26 Purge des circuits de freinage (fig. 15 et 16)

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

Pour les éliminer, procéder de la façon suivante:

### Circuit du frein AV droit (fig. 15)

- tourner le guidon jusqu'à ce que le réservoir





«A» faisant corps avec la pompe se trouve en position horizontale;

■ remplir si nécessaire le réservoir d'alimentation «A» en veillant à ce que le liquide ne descende pas en dessous de la partie transparente pendant l'opération de purge;

■ purger en agissant sur chaque demi-étrier «E» séparément:

1 retirer les capuchons en caoutchouc et adapter sur les bouchons de purge «E» les flexibles transparents «G» dont l'autre extrémité aboutira dans un récipient transparent «H» contenant du liquide de même type;

2 dévisser le bouchon de purge «E»;

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

4 maintenir le levier de commande «B» tiré à fond et bloquer le bouchon de purge «E»; puis retirer le tuyau «G» et remonter le capuchon en caoutchouc sur le bouchon de purge,

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

### Frein AR et AV gauche (fig. 16)

Voir les chapitres: «Contrôle du niveau et vidange des circuit de freinage» au point 1 et «Circuit du frein AV droit» aux points 3 et 4.

#### Niveau

1 Le niveau est indiqué par le témoin «8» en fig. 4, situé sur la table de bord. Le témoin allumé, il faut refaire le niveau.

#### Purge

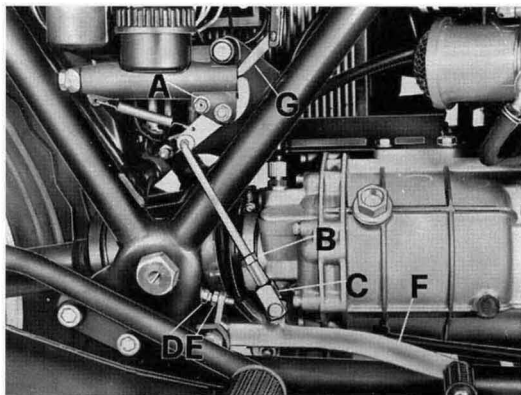
3 appuyer à fond sur la pédale de commande «B» etc...

4 maintenir la pédale de commande «B» appuyée à fond, etc...

## 28 Réglage de la pédale de frein (fig. 16)

Régler le jeu entre le piston émetteur et le levier de commande en agissant sur la vis excentrique «A».

Le jeu doit être compris entre 0,05 et 0,15 mm. Pour régler la position de la pédale de freins ôter la goupille, enlever l'axe et desserrer le contre-écrou «B» puis visser ou dévisser la chappe «C». Après avoir trouvé la position idéale de la pédale



«F» remonter l'axe et la goupille puis débloquer le contre-écrou «E» et régler la vis de butée «D».

## Réglage suspension arrière à amortisseurs hydrauliques (fig. 18)

Les ressorts des suspensions arrière peuvent être réglés dans 3 positions par l'intermédiaire de la clé «A».

Faire contrôler les amortisseurs par un de nos Concessionnaires si l'on constate une faute.

*Ne pas oublier que les suspensions doivent être réglées dans la même position pour que la motocyclette ait une bonne stabilité.*

## Réglage de la direction (fig. 19)

Pour la sécurité de conduite, la direction doit être réglée de façon à ce que le guidon puisse être manoeuvré librement sans jeu excessif.

Pour régler la direction, procéder de la façon suivante:

■ dévisser la vis de blocage de la tête de direction «A», dévisser l'écrou «B» et visser ou dévisser l'écrou de réglage «C» jusqu'à ce que le jeu soit normal.

Après avoir effectué ce réglage, bloquer l'écrou «B» et la vis de fixation de la tête de direction «A».

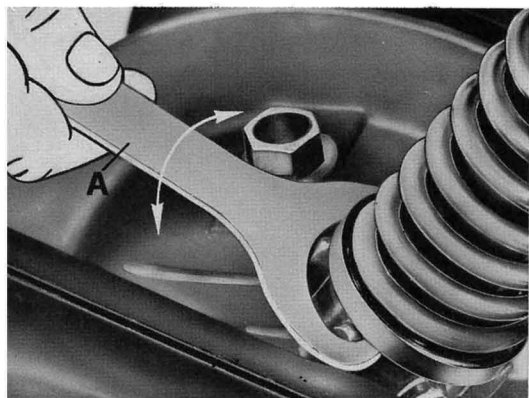
*Cette opération doit être effectuée de préférence par un de nos Agents.*

## Réglage de la poignée des gaz (fig. 7)

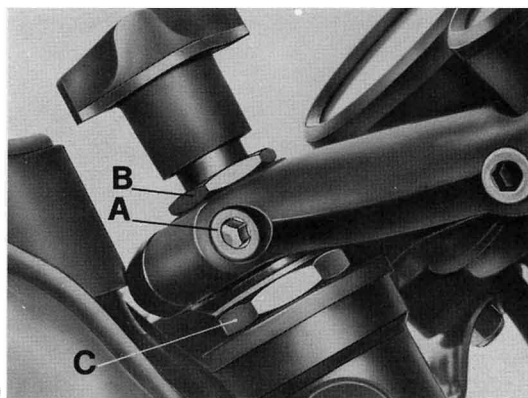
29

La course de la poignée des gaz peut être réglée par la vis «C» après avoir débloqué le contre-écrou «D».

Le retour de la poignée peut être réglée par la vis «E».



18



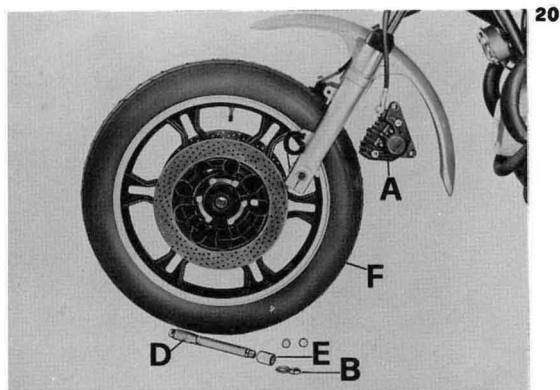
19

## 30 DEMONTAGE DES ROUES

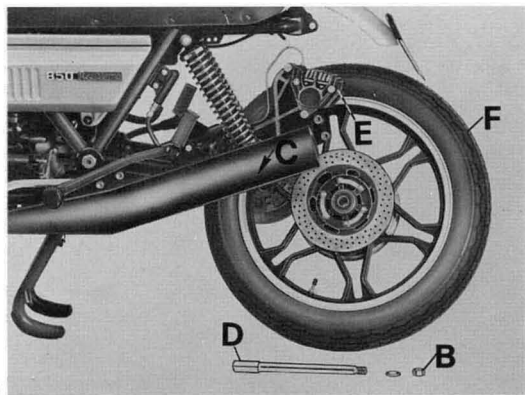
### Roue AV (fig. 20)

Pour démonter la roue avant, procéder comme suit.

- placer la motocyclette sur la béquille centrale et soulever la roue AV du sol à l'aide d'un support sous le carter moteur;
- déposer l'étrier «A» du fourreau droit sans débrancher la durite;



- dévisser l'écrou de blocage de l'axe sur le fourreau gauche «B»;
- desserrer les vis de blocage de l'axe dans les fourreaux «C» retirer l'axe «D» en repérant le montage de l'entretoise «E»;
- retirer le disque de frein de l'étrier fixé au bras droit de la fourche, et ôter la roue. Pour remonter la roue, effectuer les opérations en sens inverse.



## Roue AR (fig. 21)

Pour déposer la roue arrière opérer de la manière suivante:

- placer la motocyclette sur la béquille centrale;
- dévisser l'écrou d'axe «B» côté pont;
- desserrer la vis de blocage de l'axe «C» côté bras oscillant;
- déposer l'axe «D»;
- dégager le disque de l'étrier «E»;
- dégager la plaque supportant l'étrier et fixer cette plaque au cadre du véhicule;
- incliner la machine côté droit jusqu'à pouvoir dégager la roue «F».

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

## Équilibrage des roues

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

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

- démonter la roue et la placer sur une fourche;
- la faire tourner légèrement plusieurs fois; si la position d'arrêt est toujours différente, l'équilibrage est correct;
- si la roue s'immobilise toujours au même endroit, placer un contrepoids à l'opposé de ce point;
- recommencer ensuite l'opération jusqu'à ce que l'équilibrage de la roue soit correct.

## Pneumatiques

Les pneus restent parmi les organes les plus importants à contrôler.

D'eux dépendent: la stabilité, le confort, la facilité de conduite et la sécurité du pilote.

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

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

Les pressions de gonflage sont:

- roue avant. Avec une ou deux personnes: 2 kg/cm<sup>2</sup>.

■ roue arrière. Avec une personne: 2,3 kg/cm<sup>2</sup>.  
Avec deux personnes 2,5 kg/cm<sup>2</sup>.

**Les valeurs ci-dessus ont été indiquées pour une utilisation normale (tourisme). Pour une utilisation prolongée à vitesse élevée (parcours autoroutiers) il est recommandé d'y ajouter 0,2 kg/cm<sup>2</sup> aux valeurs indiquées.**

## Tous les mois (tous les 3000 km)

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

## Périodiquement

- Contrôler la pression des pneus (voir chapitre **Démontage des roues** «Pneumatiques»).

## Tous les 500 km

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

## Après les premiers 500 ÷ 1000 km

- Vidanger l'huile du carter moteur (voir chapitre **Graissage** «Graissage du moteur»).
- Contrôler toute la boulonnerie du véhicule.

- Contrôler le jeu entre les culbuteurs et les soupapes (voir chapitre **Distribution** «Jeu des culbuteurs»).

## Tous les 3000 km

- Vidanger l'huile du carter moteur (voir chapitre **Graissage** «Graissage du moteur»).
- Contrôler le jeu entre les culbuteurs et les soupapes (voir chapitre **Distribution** «Jeu des culbuteurs»).
- Vérifier le niveau de l'huile dans la boîte de vitesses (voir chapitre **Graissage** «Graissage de la boîte de vitesses»).
- Vérifier le niveau de l'huile dans le pont (voir chapitre **Graissage** «Graissage du pont»).

## Tous les 5000 km

- Contrôler le niveau du liquide dans le réservoir-pompe des freins hydrauliques AV et AR (voir chapitre **Entretien et Réglages**, «Contrôle du niveau et vidange des circuits de freinage»).

## 34 Tous les 10.000 km

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

## Tous les 15.000 km

- Vidanger le liquide de l'équipement de freinage AV et AR (voir chapitre **Entretien et Réglages**. «Contrôle du niveau et vidange des circuits de freinage»).

## Après 20.000 km

Les contrôles indiqués ci-dessus doivent être

effectués par un de nos Concessionnaires:

- Contrôler les roulements des roues.
- Contrôler que les roulements de la direction sont suffisamment graissés «Agip F. 1 Grease 30».
- Remplacer le liquide des bras de fourche (voir chapitre **Graissage** «Graissage de la fourche»).
- Nettoyer soigneusement le collecteur de l'alternateur et du démarreur avec un chiffon imbibé d'essence.



## GRAISSAGES

35

### Graissage du moteur (fig. 22)

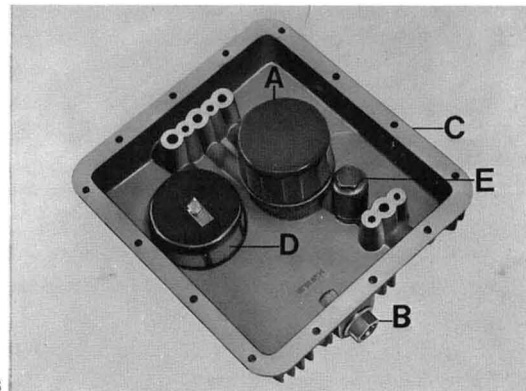
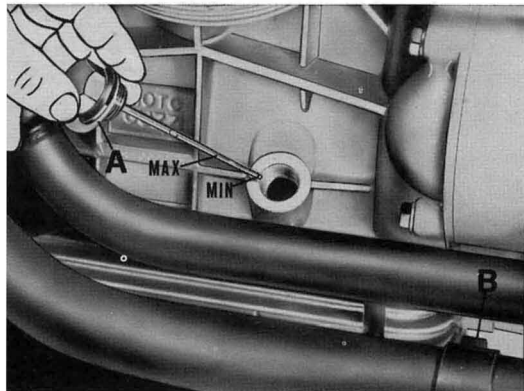
#### Contrôle du niveau d'huile

Tous les 500 km, contrôler le niveau d'huile moteur qui doit approcher le repère «maxi» de la jauge d'huile soudée sur le bouchon «A» sans toutefois le recouvrir. Si nécessaire, parfaire le niveau d'huile avec de l'huile de même type. Le

niveau doit être fait après que le moteur ait tourné quelques minutes; le bouchon «A» doit être vissé a fond.

#### Vidange

Fair la vidange du moteur après les premiers 500 et 1000 km et ensuite tous les 3000 km environ. Cette opération doit être effectuée, **moteur chaud**.



Avant de mettre de l'huile neuve, bien laisser égoutter le carter.

«A» Bouchon de remplissage.

«B» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 3 lt d'huile «Agip SINT 2000 SAE 10 W/50».

### Echange de la cartouche de filtre à huile et nettoyage du tamis (fig. 23)

Tous les 15.000 km ou toutes les cinq vidanges changer la cartouche filtrante «A» en opérant comme suit:

- Vidanger le moteur en dévissant le bouchon «B».
- Déposer le carter inférieur «C» avec la cartouche «A», le tamis «D» et le clapet «E».
- Dévisser la cartouche «A» et la remplacer par une d'origine Moto Guzzi.  
Profiter de cette opération pour déposer le tamis «D» le laver à l'essence et le sécher à l'aide d'un jet d'air comprimé. Le remonter sur le carter «C».
- Souffler le carter «C» à l'air comprimé et le remonter avec un joint neuf.

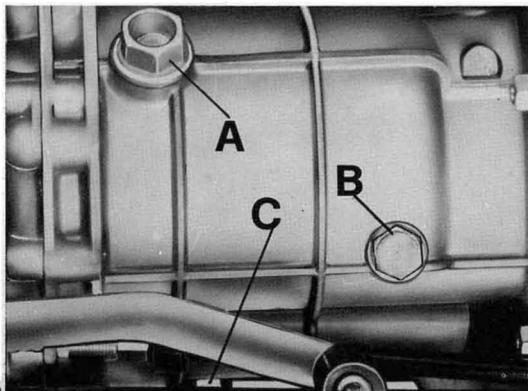
Les opérations seront effectuées de préférence par l'un de nos Agents.

## Graissage de la boîte de vitesses

### Contrôle du niveau d'huile

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

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



## Vidange

Tous les 10.000 km, vidanger l'huile de la boîte de vitesses. Cette opération doit être effectuée **groupe chaud**.

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

- «A» Bouchon de remplissage.
- «B» Bouchon de niveau.
- «C» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 0,750 lt d'huile.

Agip F. 1 Rotra MP SAE 90.

## Graissage de la boîte de transmission arrière (fig. 25)

### Contrôle du niveau d'huile

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

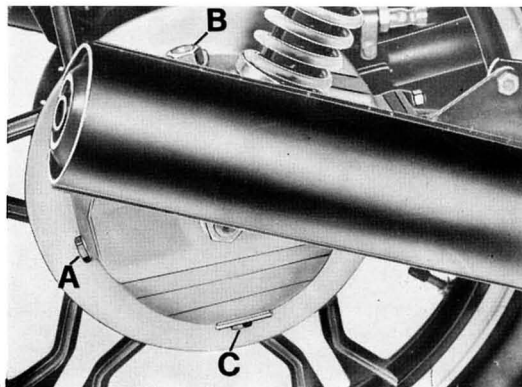
Si nécessaire, refaire le niveau avec de l'huile du même type.

## Vidange

Tous les 10.000 km, vidanger l'huile de la boîte de transmission. Cette opération doit être effectuée **groupe chaud**.

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

- «A» Bouchon de niveau.
- «B» Bouchon de remplissage.
- «C» Bouchon de vidange.





Quantité nécessaire: 0,250 lt d'huile dont:

- 0,230 lt d'huile «Agip F. 1 Rotra MP SAE 90»;
- 0,020 lt d'huile «Molykote type A».

### Graissage de la fourche (fig. 26)

Opérer comme suit:

- dévisser le bouchon de vidange «A»;
- dévisser la vis de remplissage «B».

Quantité d'huile: 0,120 lt par bras.

### Graissage: roulements de direction, roues et bras oscillant

Pour effectuer ces graissages, nous vous conseillons de vous adresser à nos Concessionnaires.

## ALIMENTATION

### Carburateurs (fig. 27)

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

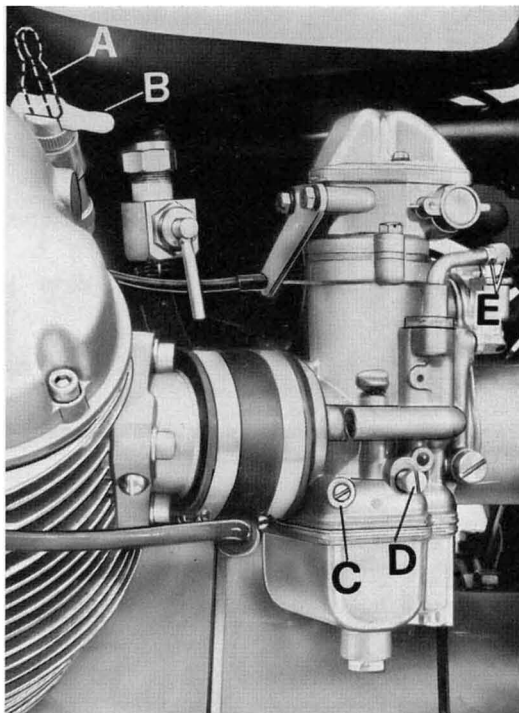
Commandes:

- poignée de commande des boisseaux de gaz située à droite du guidon;
- manette de commande du starter. Elle est située à l'arrière droit de la culasse gauche.

«A» Starter mis (utilisable **moteur froid**).

«B» Starter en position route.

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



## 40 Réglage

Passage	∅ 36 mm
Bolsseaux de gaz (3)	60
Diffuseur	265 AB
Gicleur principal	135
Gicleur de démarrage	70
Gicleur de ralenti	60
Gicleur pompe	38
Aiguille	K 5 (2ème cran)
Flotteur	10 gr

Ouverture vis de réglage: 1 tour et demi de richesse.

### Réglage de la carburation sans dépressiomètre (fig. 27)

Opérer comme suit:

- 1 Faire chauffer le moteur.
- 2 Visser à fond sans forcer les vis «C» et les desserrer d'1 tour et demi.
- 3 Mettre le ralenti entre 1000 et 1100 tours à l'aide des vis «D» en faisant attention d'avoir la

même pression d'échappement sur chaque cylindre en sortie des silencieux (dévisser ou visser la vis du cylindre qui a une pression inférieure).

4 Trouver le régime maximum de ralenti de chaque cylindre en agissant sur le vis «C» et refaire le réglage 3.

5 Débrancher alternativement les fils de bougies. Le moteur doit faire 5 à 6 tours avant de caler. Si cela n'est pas, agir sur le vis «D». Plus de 5 à 6 tours, dévisser la vis du cylindre non débranché. Moins de 5 à 6 tours revisser la vis du cylindre non débranché.

6 Régler le ralenti entre 1000 ÷ 1100 t/m en vissant ou dévissant les vis «D» de la même fraction de tours.

7 Vérifier que le jeu entre la gaine et les barillets tendeurs de la poignée de gaz est de 1 à 1,5 mm. Autrement débloquer les écrous «B» et visser ou dévisser les vis «A». Après le réglage bloquer les écrous «B» (voir fig. 7).

8 Contrôler la synchronisation de l'ouverture des bolsseaux. Pour cela, faire appel à quelqu'un

qui tournera doucement la poignée des gaz. Les pressions d'échappement doivent être égales pendant la montée en régime. Si l'une d'elles est inférieure, retendre le câble correspondant, par le tendeur «A» après déblocage du contre-écrou «B» fig. 7.

### **Reglage de la carburation au dépressiomètre**

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

## **Nettoyage: réservoir du carburant, robinetes, filtres et conduites**

Tous les 10.000 km, ou lorsque l'arrivée du carburant s'avère défectueux il est nécessaire de nettoyer le réservoir du carburant ainsi que les robinets les filtres et les conduites. Laver les filtres à l'essence et les sécher à l'air comprimé.

## 42 DISTRIBUTION

### Jeu des culbuteurs (fig. 29)

Après les 500 et 1000 premiers km et après tous les 3000 km ou lorsque l'on constate que la distribution est trop bruyante, contrôler le jeu entre les soupapes et les culbuteurs.

Ce réglage doit être effectué **moteur froid**, le piston étant au point mort supérieur «P.M.S.» c'est à dire en fin de phase de compression.

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

1 Dévisser l'écrou «A».

2 Visser ou dévisser la vis de réglage «B» jusqu'à ce que l'on obtienne les jeux suivants:

— soupape d'admission: 0,22 mm;

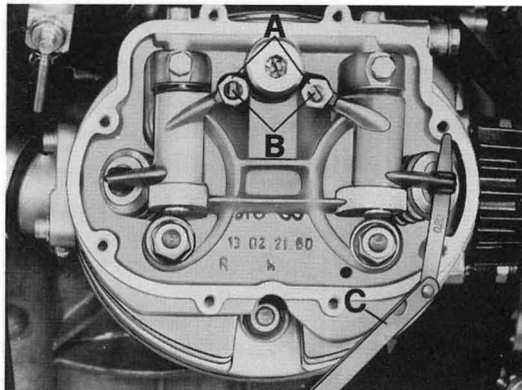
— soupape d'échappement: 0,22 mm.

On effectue cette mesure à l'aide d'une cale spéciale «C». Si le jeu est plus grand que celui précoïné, les culbuteurs seront très bruyants; dans le cas contraire, les soupapes ne fermeront pas bien et provoqueront les anomalies suivantes:

— perte de compression;

— surchauffement du moteur;

— brûlement des soupapes.





## ALLUMAGE

### Entretien, contrôle et réglage du distributeur d'allumage

(fig. 30)

#### Entretien

Tous les 3000 km

Lubrifier avec quelques gouttes d'huile le feutre «O» qui se trouve sur le corps des cammes.

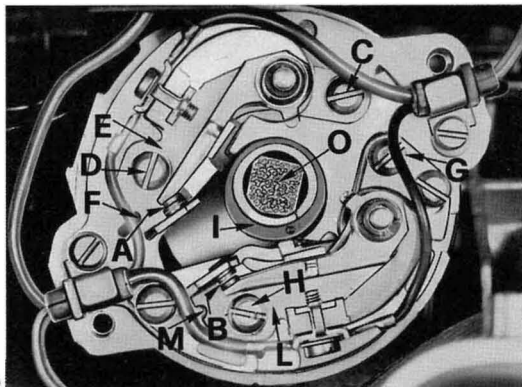
#### Contrôle

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

#### Réglage des rupteurs

##### Rupteur «A» - cylindre droit

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



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

#### **Rupteur «B» - cylindre gauche**

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

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

*En même temps que le réglage des contacts du rupteur, effectuer le contrôle du calage de l'allumage.*

*(Voir chapitre: Contrôle et calage de l'allumage «avance fixe»).*

## Contrôle et calage de l'allumage «avance fixe»

(fig. 31)

45

### Contrôle

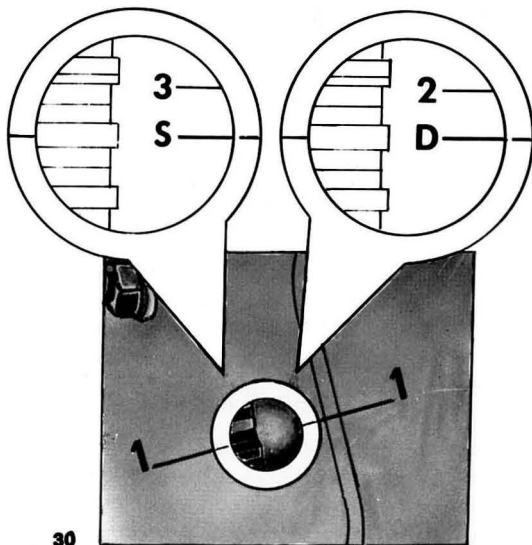
- retirer le bouchon en caoutchouc de l'orifice de contrôle situé sur le côté droit de la boîte de vitesses au niveau du volant moteur;
- pour contrôler le début de l'ouverture des contacts des rupteurs («A» et «B», fig. 30), il est conseillé d'utiliser une lampe témoin branchée entre les vis et la masse.

### Calage cylindre droit (voir fig. 31)

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

ce fixe) coïncide avec le repère «1» de l'orifice de contrôle.

Dans cette position, il y a l'ouverture des contacts du rupteur (-A-, fig. 30)



## Calage cylindre gauche (voir fig. 31)

■ tourner le volant dans le sens de rotation du moteur (sens contraire des aiguilles d'une montre) jusqu'à ce que le piston se trouve en fin de phase de compression (soupapes fermées). Dans cette position, le repère «S» situé sur le volant (P.M.S. du cylindre gauche) doit coïncider avec le repère «1» gravé sur le bord de l'orifice de contrôle;

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

Dans cette position, il y a l'ouverture des contacts du rupteur («B», fig. 30).

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

## Caractéristiques d'allumage

Avance totale (fixe + automatique)	34°
Avance initiale (fixe)	8°
Avance automatique	26°
Ecartement	0,37 à 0,43 mm

*Pour ce contrôle, nous vous conseillons de vous adresser à l'un de nos Agents.*

## Bougies

Type de bougies à utiliser:

Bosch 230 T 30;

Champion N 9 Y.

Ecartement électrodes: 0,5 mm.

Pour les nettoyer, utiliser de l'essence, une brosse métallique et une aiguille pour le nettoyage à l'intérieur.

Lors du remontage des bougies, veiller à ce qu'elles s'adaptent bien à leurs sièges et qu'elles se vissent facilement.

Si l'on visse en forçant, on risque d'endommager le filetage sur la culasse. Nous conseillons par conséquent de visser les bougies à la main pendant quelques tours et d'utiliser ensuite la clé spéciale (fournie) en évitant de serrer de façon exagérée.

Après 10.000 km, remplacer les bougies même si elles semblent en bon état.

L'équipement électrique se compose de:

- Batterie.
- Démarreur avec relais.
- Alternateur monté en bout de vilebrequin.
- Distributeur d'allumage à 2 rupteurs et avance automatique.
- 2 bobines d'allumage.
- Redresseur.
- Régulateur.
- Plaquette porte-fusibles (6 de 16 A).
- Relais d'appel de phare.
- Relais de démarrage.
- Phare.
- Feu arrière.
- Clignotants.
- Commutateur d'allumage.
- Interrupteur de lumière.
- Tout au guidon de clignotant, avertisseur, appel de phare et veilleuse code phare.
- Interrupteur de démarrage et d'arrêt moteur.
- Avertisseur.

### Batterie

Elle est placée dans la partie centrale du véhicule. Sa tension est de 12 V et sa capacité de 20 Ah; elle est chargée par l'alternateur.

Pour accéder à la batterie:

- soulever la selle;
- déposer le support de trousse à outil.
- détacher le câblage électrique.

Tous les mois ou tous les 3000 km environ, contrôler le niveau de l'électrolyte et le compléter éventuellement dans tous les éléments de façon à ce que le niveau dépasse de 6 mm environ la partie supérieure des plaques.

Nous rappelons qu'il faut toujours ajouter exclusivement de l'eau distillée chimiquement pure et jamais d'acide sulfurique.

L'eau distillée doit être ajoutée lorsque la batterie est froide et 6 h au moins après l'arrêt du véhicule.

Eviter que le mélange eau distillée et acide sulfurique se déverse et mouille la partie supérieure de la batterie. Cette dernière doit être toujours bien sèche.

48 Tous les 10.000 km, contrôler que les cosses sont propres et bien serrées. Après ce contrôle, les lubrifier avec de la vaseline neutre pour éviter toute oxydation.

Lorsque la batterie est bien chargée, la densité de l'électrolyte est de 1,28 environ; lorsqu'elle est déchargée, cette densité descend à 1,16 environ.

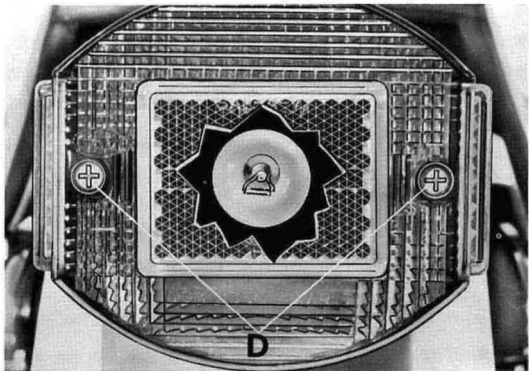
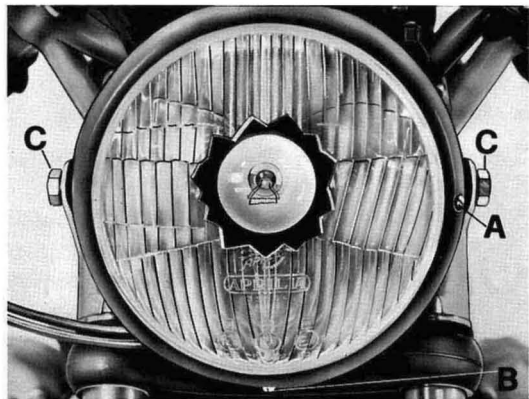
*Pour le montage d'une nouvelle batterie, nous vous conseillons de vous adresser à l'un de nos Agents.*

## Echange des lampes (fig. 31)

**Phare:** dévisser la vis «B» en bas de la portière de phare. Sortir le phare et defaire le porte lampe. Changer l'ampoule.

**Feu arrière:** dévisser les vis «D» et déposer le cabochon de feu rouge. Deposer la lampe en poussant et tournant vers la gauche.

**Clignotant:** dévisser les vis «D» fixant le cabochon de clignotant. Déposer la lampe en poussant et tournant vers la gauche.



*car le cabochon risquerait d'éclater.  
Au remontage ne pas serrer trop fort le vis «D»*

### **Eclairage compteur compte tour et lampes témoins**

Déposer le support de lampe et changer la lampe.

#### **Lampes**

Phare et code	45/40 W
Veilleuse	3 W
Eclairage de plaque et stop	5/21 W
Clignotant	21 W
Lampe témoins	1,2 W
Eclairage compteur et compte tours	3 W

#### **Réglage du phare (fig. 32)**

Le phare doit toujours être bien réglé.  
Le réglage latéral se fait par l'intermédiaire de la vis «A» et le réglage de hauteur par les 2 fixations «C».  
A une distance de 3 m le centre du faisceau du plein phare doit être à 86 cm; motocyçlette débéquillée avec le pilote en selle.

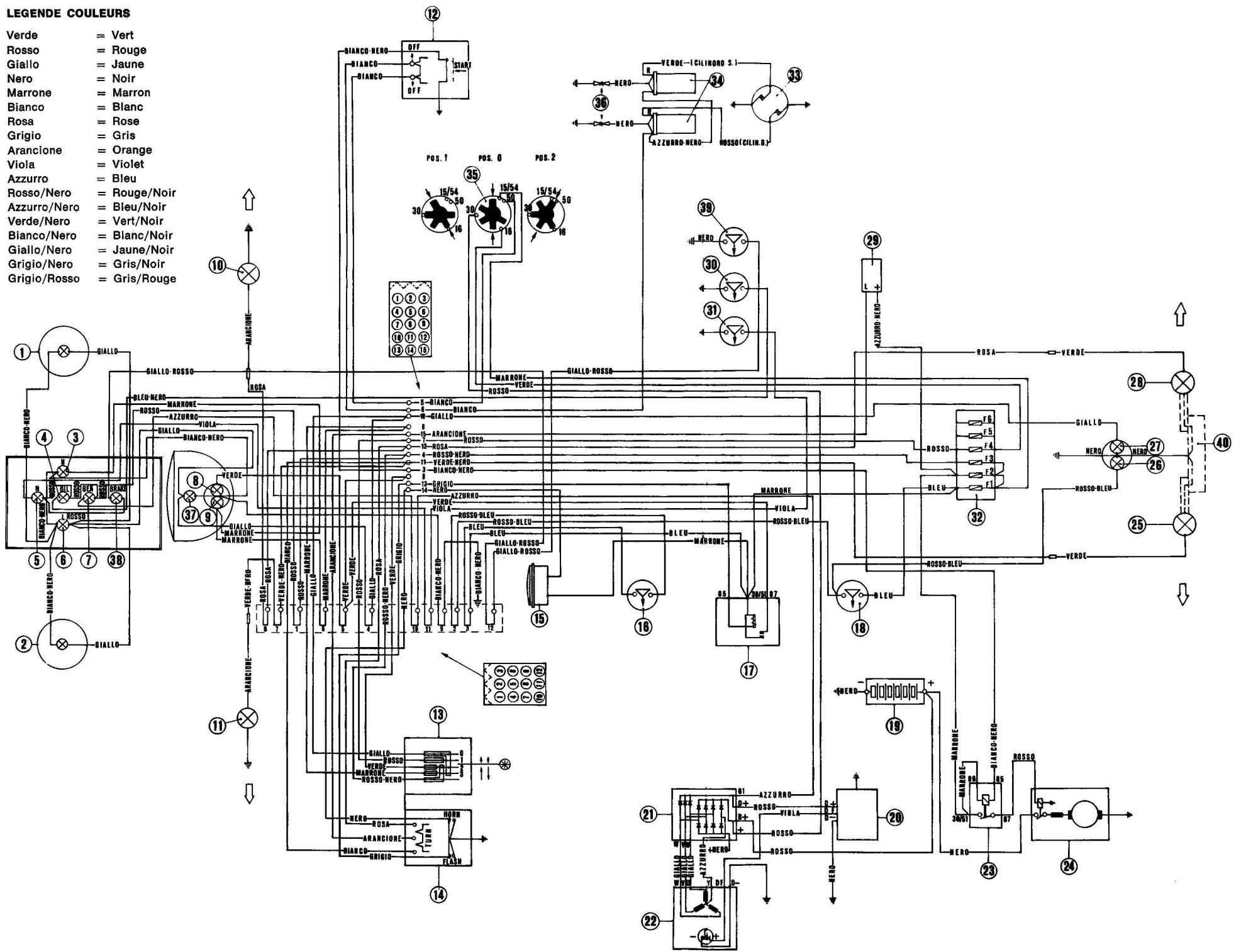
**LEGENDA SCHEMA ELECTRIQUE**

- |   |  |
|---|--|
| 1 compteur (lampe 3 W)  | 20 régulateur  |
| 2 compte-tours (lampe 3 W)  | 21 redresseur  |
| 3 témoin de feu de roue (lampe 1,2 W)                               | 22 alternateur (14 V 20 A)                                 |
| 4 témoin de pression d'huile (lampe 1,2 W)                          | 23 relais de démarreur                                     |
| 5 témoin de point mort (lampe 1,2 W)                                | 24 démarreur (12 V 0,7 CV)                                 |
| 6 témoin d'éclairage (lampe 1,2 W)                                  | 25 clignotant arrière gauche (lampe 21 W)                  |
| 7 témoin de charge (lampe 1,2 W)                                    | 26 stop (lampe 5/21 W)                                     |
| 8 feu de croisement (lampe 40/45 W)                                 | 27 éclairage de plaque et feu AR (lampe 6/21 W)            |
| 9 feu de route (lampe 40/45 W)                                      | 28 clignotant arrière droit (lampe 21 W)                   |
| 10 clignotants avant droit (lampe 21 W)                             | 29 centrale clignotante                                    |
| 11 clignotant avant gauche (lampe 21 W)                             | 30 mano contact de pression d'huile                        |
| 12 boutons de démarreur et d'arrêt moteur                           | 31 contacteur de point mort                                |
| 13 commutateur d'éclairage  | 32 plaquette porte fusibles (16 A)                         |
| 14 commande de clignotant, démarreur, avertisseur et appel de phare | 33 rupteur   |
| 15 avertisseur (consommation 3,5 A)                                 | 34 bobines   |
| 16 mano contact de frein AV   | 35 interrupteur d'allumage (3 positions)                   |
| 17 relais d'appel de phare  | 36 bougies   |
| 18 contacteur de frein AR   | 37 feu de position AV (lampe 3 W)                          |
| 19 batterie (12 V 20 Ah)  | 38 témoin du niveau huile des freins (brake) (lampe 1,2 W) |
|   | 39 contacteur du niveau huile frein AV gauche et AR        |



**LEGENDE COULEURS**

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



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

Registro Società Lecco N.2220

