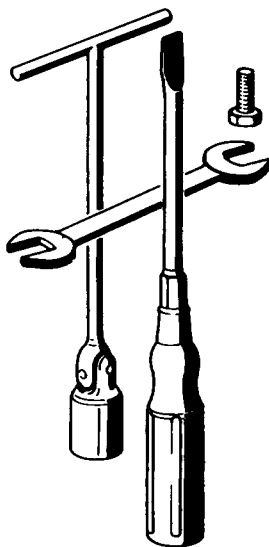




**850 Le Mans**

**III**

# MANUEL DE REPARATION



COD. 28920153

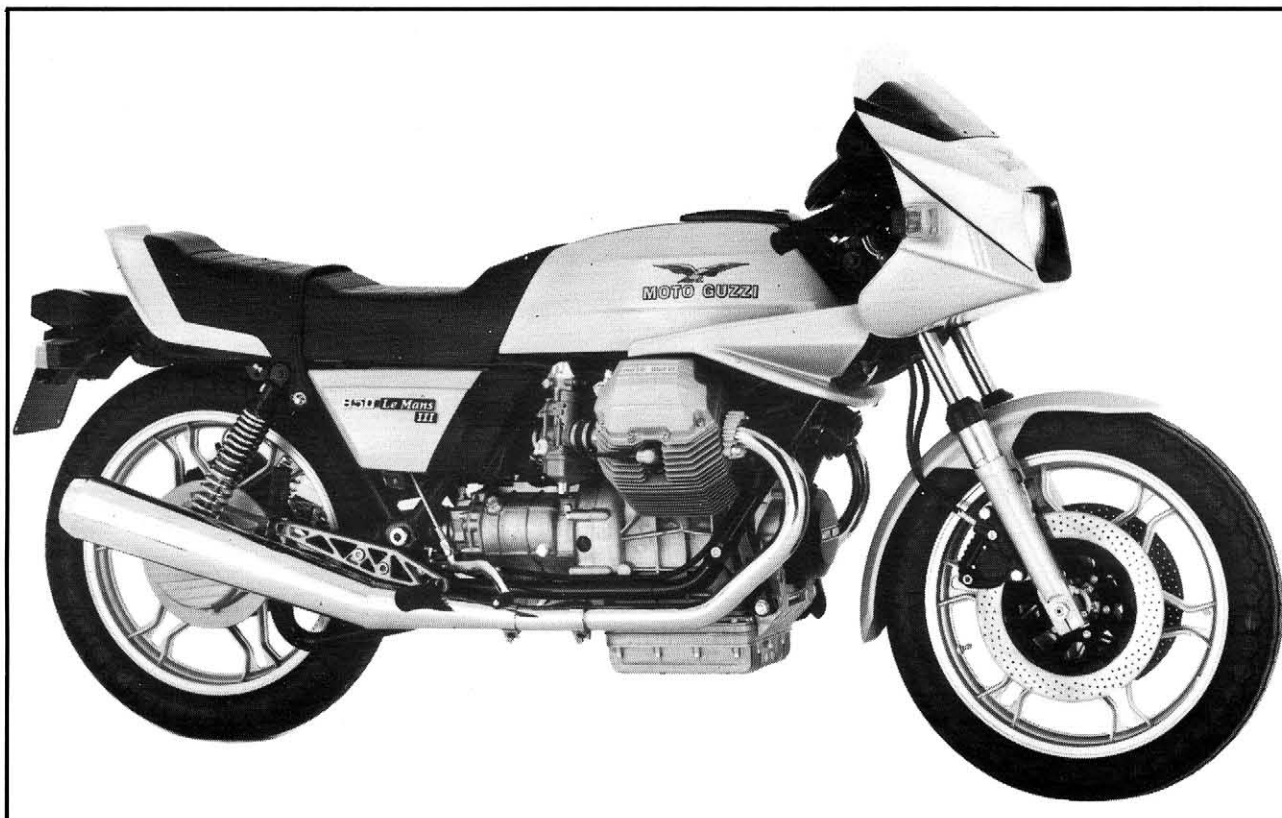
Compléments et Modifications au Manuel de Réparation V1000 G5 et 1000 SP - Cod. 17920163

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

**SEIMM MOTO GUZZI - TECHNICAL PUBLICATIONS**

CODE 28 92 01 53

1000 K - 2-82 - Printed in Italy - Tecnopress/Bergamo



228

## CONSEILS POUR LE CORRECT EMPLOI DE LA MOTO

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

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

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

En marchant à basse vitesse ou bien à bas régime il est nécessaire que l'ouverture de la poignée des gaz soit bien réglée car un excès de carburant pourrait n'être pas absorbée par le moteur.

A hauts tours, même en cas d'une forte accélération, le carburant est totalement absorbé et utilisé et c'est cette caractéristique qui donne à cette moto la reprise excellente qui la caractérise.

## INDEX

**2** CARACTERISTIQUES GENERALES page 117

**7** TABLEAU RECAPITULATIF DE L'ENTRETIEN  
ET DU GRAISSAGE page 179

**12** VERIFICATION ET REVISION DU MOTEUR page 180

Cylindres  
Pistons  
Bielles  
Vilebrequin

**15** ALIMENTATION page 184

Carburateurs  
Nivellement des flotteurs  
Echange du filtre à air

**20** **21** SUSPENSIONS page 187

Lubrification de la fourche  
Amortisseurs oléopneumatiques

**22** BRAS OSCILLANT page 189

**25** SCHEMA ELECTRIQUE page 190

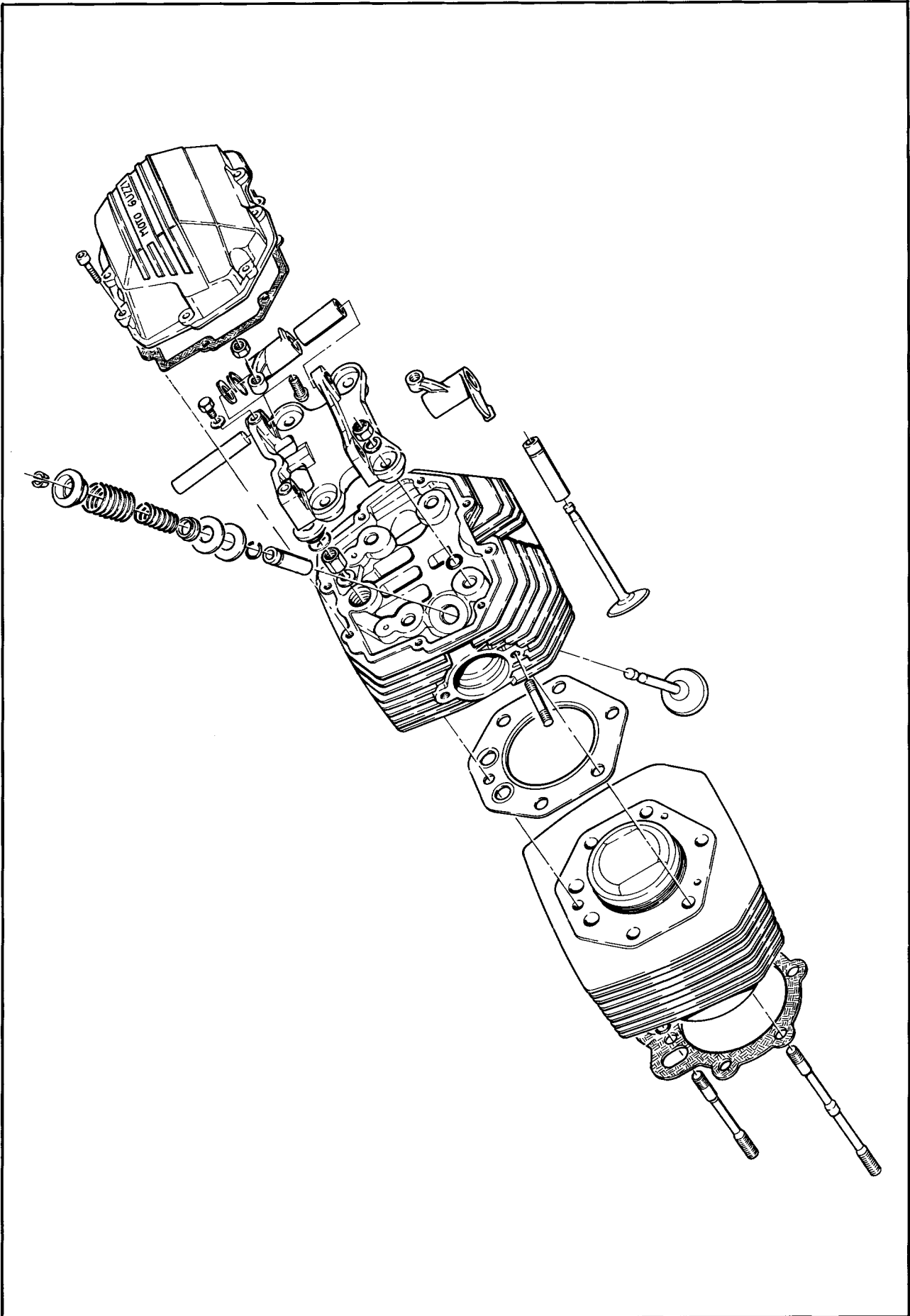
<b>MOTEUR</b>	cycle à 4 temps, bicylindre
– disposition	en «V» à 90°
– alésage	83 mm
– course	78 mm
– cylindrée totale	844 cc
– taux de compression	9,8 : 1
– couple max	7.6 à 6200 t/m
<b>DISTRIBUTION</b>	à soupapes en tête avec tige et culbuteurs
<b>ALIMENTATION</b>	2 carburateur «Dell'Orto» PHF 36 B (D) (à droite), PHF 36 B (S) (à gauche)
<b>GRAISSAGE</b>	graissage sous pression par pompe à engrenages filtres à tamis et à cartouche montés dans le carter inférieur pression normale de graissage 3,8 ÷ 4,2 kg/cm <sup>2</sup> (réglée par un clapet situé dans le carter inférieur). Manocontact signalant l'insuffisance de pression sur le carter.
<b>GENERATEUR-ALTERNATEUR</b>	monté vers l'avant en bout de vilebrequin (14V - 20A)
<b>ALLUMAGE</b>	distributeur d'allumage avec deux rupteurs et avance automatique
– données d'allumage	avance fixe 8° avance automatique 26° avance totale 34°
– écartement entre les contacts	0,37 ÷ 0,43 mm
– bougies	Bosch W 5 D Lodge 2 HLN Y
– écartement des électrodes	0,6 mm
– bobines d'allumages	2 montées au dessus du moteur
<b>DEMARRAGE</b>	démarrateur électrique (12V - 0,7 KW) commandé par relais couronne dentée fixée au volant moteur commandé par bouton-poussoir (START) à droite du guidon.
<b>TRANSMISSIONS</b>	
<b>EMBRAYAGE</b>	à sec, à deux disques conduits commandé par levier à gauche du guidon
<b>TRANSMISSION PRIMAIRE</b>	par engrenages, rapport 1 : 1,235 (Z = 17/21)
<b>BOITE DE VITESSE</b>	à 5 rapports avec engrenages toujours en prise et crabotage frontal avec pare-saccade incorporé; commande de sélecteur côté gauche.
– rapports de boîte de vitesse:	
1ère	1 : 2 (Z = 14/28)
2ème	1 : 1,388 (Z = 18/25)
3ème	1 : 1,047 (Z = 21/22)
4ème	1 : 0,869 (Z = 23/20)
5ème	1 : 0,750 (Z = 28/21)

<b>TRANSMISSION SECONDAIRE</b>	à cardan et engrenages
– rapport	1 : 4,714 (Z = 7/33)
– rapport totale (moteur-roue):	
1ère	1 : 11,643
2ème	1 : 8,080
3ème	1 : 6,095
4ème	1 : 5,059
5ème	1 : 4,366
<b>CADRE</b>	double berceau, démontable
<b>SOUSPENSIONS</b>	
– avant	fourche télescopique «MOTO GUZZI» avec amortisseur oléopneumatique
– arrière	bras oscillant et amortisseur oléopneumatique à ressorts réglables
<b>ROUES</b>	en alliage léger
– avant	WM 3/2,15 x 18" CP2
– arrière	WM 3/2,15 x 18" CP2
<b>PNEUS</b>	
– avant	100/90 V 18
– arrière	110/90 V 18
<b>FREINS</b>	
– Roue AV	a disques avec étrier à deux pistons. Commandé par levier au guidon droit. Transmission hydraulique indépendante du frein arrière. Diamètre disque: 300 mm Diamètre cylindre récepteur: 38 mm Diamètre cylindre émetteur: 12,7 mm (maître cylindre).
– Roue AR	a disque avec étrier à deux pistons commandé par pédale à droit du véhicule. Diamètre disque: 242 mm Diamètre cylindre récepteur: 38 mm Diamètre cylindre émetteur: 15,875 mm (maître cylindre). Le frein AR est relié par une transmission hydraulique en common avec un second frein avant ayant les mêmes dimensions de l'autre AV commandé à main.
<b>COTES ET POIDS</b>	
– empattement (chargé)	1,505 m
– longueur hors tout	2,190 m
– largeur	0,640 m
– hauteur	1,160 m
– garde au sol	0,175 m
– poids de véhicule à sec	206 kg
<b>PERFORMANCES</b>	
– vitesse maximum	en solo 230 km/h
– consommation	5,7 litres aux 100 km
<b>REMPLISSAGES</b>	
– réservoir (réserve 3 litres environ)	25 litres super (98/100 NO-RM)
– moteur	3 litres huile «Agip SINT 2000 SAE 10 W/50»
– boîte de vitesse	0,750 litres huile «Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
– pont	0,250 litres huile dont : 0,230 litres «Agip F.1 Rotra MP SAE 90» et 0,020 litres «Agip Rocolo ASO/R» ou Molikote type «A»
– fourche télescopique (par bras)	0,060 litres liquid «Agip F.1 ATF Dexron»
– circuit de freinage	liquide «Agip F.1 Brake Fluid - SAE J 1703 B»

## TABLEAU RECAPITULATIF DE L'ENTRETIEN ET DU GRAISSAGE

OPERATIONS ▼	1500 km	3000 km	6000 km	9000 km	12.000 km	15.000 km	18.000 km	21.000 km	24.000 km	27.000 km	30.000 km
Huile moteur	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
Cartouche du filtre à huile	R					R					R
Filtre à tamis	C					C					C
Filtre air			C	R		C	R			R	
Calage de l'allumage	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Bougies	A	A	A	R	A	A	R	A	A	R	A
Jeu des culbuteurs	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Carburateur	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Contrôle boulonnerie	A					A					A
Réservoir, filtres, tuyaux				C			C			C	
Huile boîte de vitesse	A	A	A	R	A	A	R	A	A	R	A
Huile du pont	A	A	A	R	A	A	R	A	A	R	A
Roulements roues et direction								A			
Huile bras de fourche AV								R			
Démarrateur, générateur								A			
Liquide des freins	A	A	A	A	A	R	A	A	A	A	R
Plaquettes des freins	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

A = Entréien - Contrôle - Réglage - Remplacement si nécessaire. / C = Nettoyage. / R = Remplacement.  
Périodiquement vérifier le niveau de l'électrolyte de la batterie, tous les joints, articulations et câbles flexibles; tous les 500 km vérifier le niveau d'huile moteur.  
En tous cas vidanger l'huile moteur une fois par an.





## CYLINDRES

Tableau des diamètres des cylindres (mm)

CLASSE A	CLASSE B	CLASSE C
83,000 ÷ 83,006	83,006 ÷ 83,012	83,012 ÷ 83,018

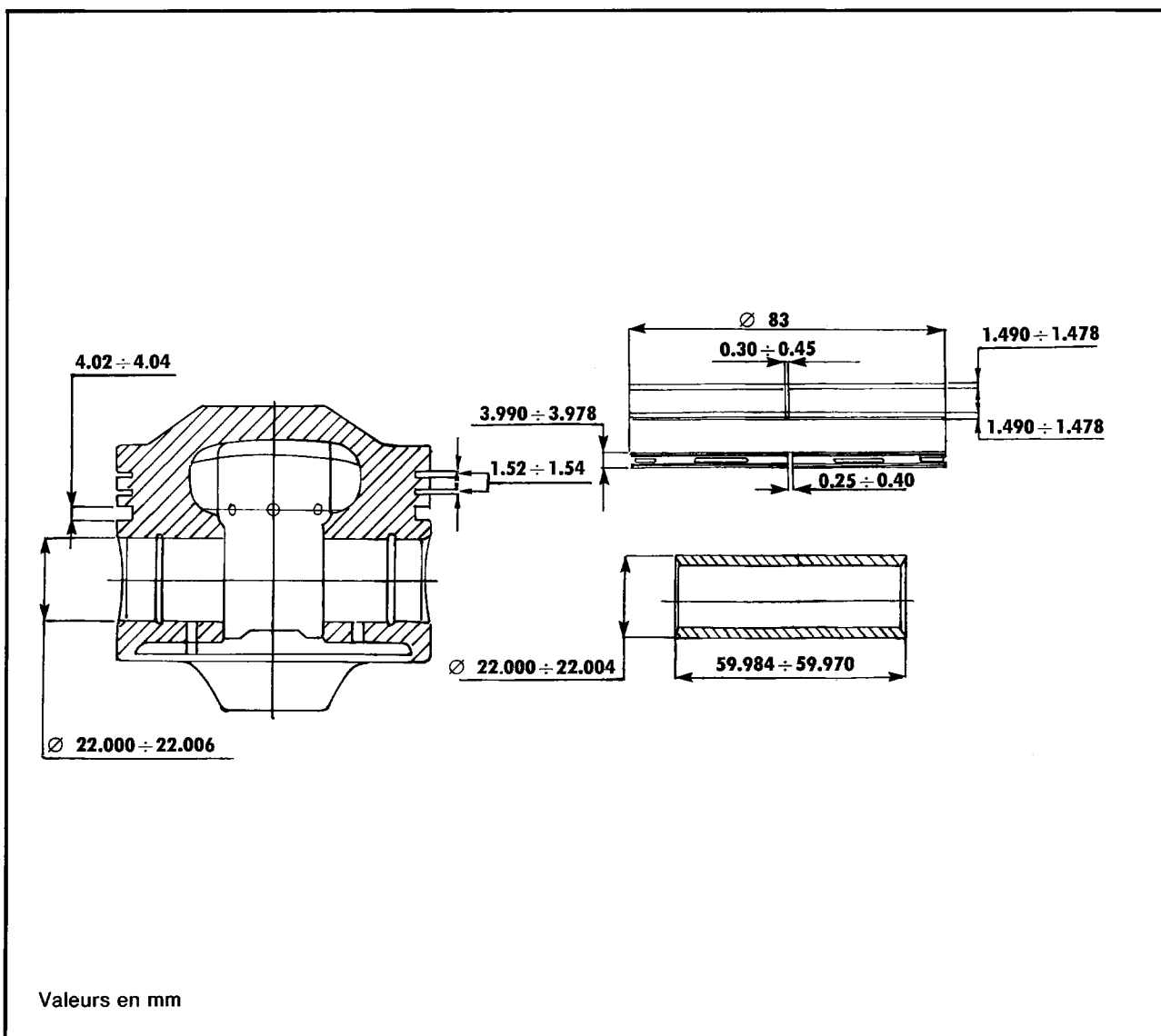
## PISTONS

Selections des diamètres des pistons (mm)

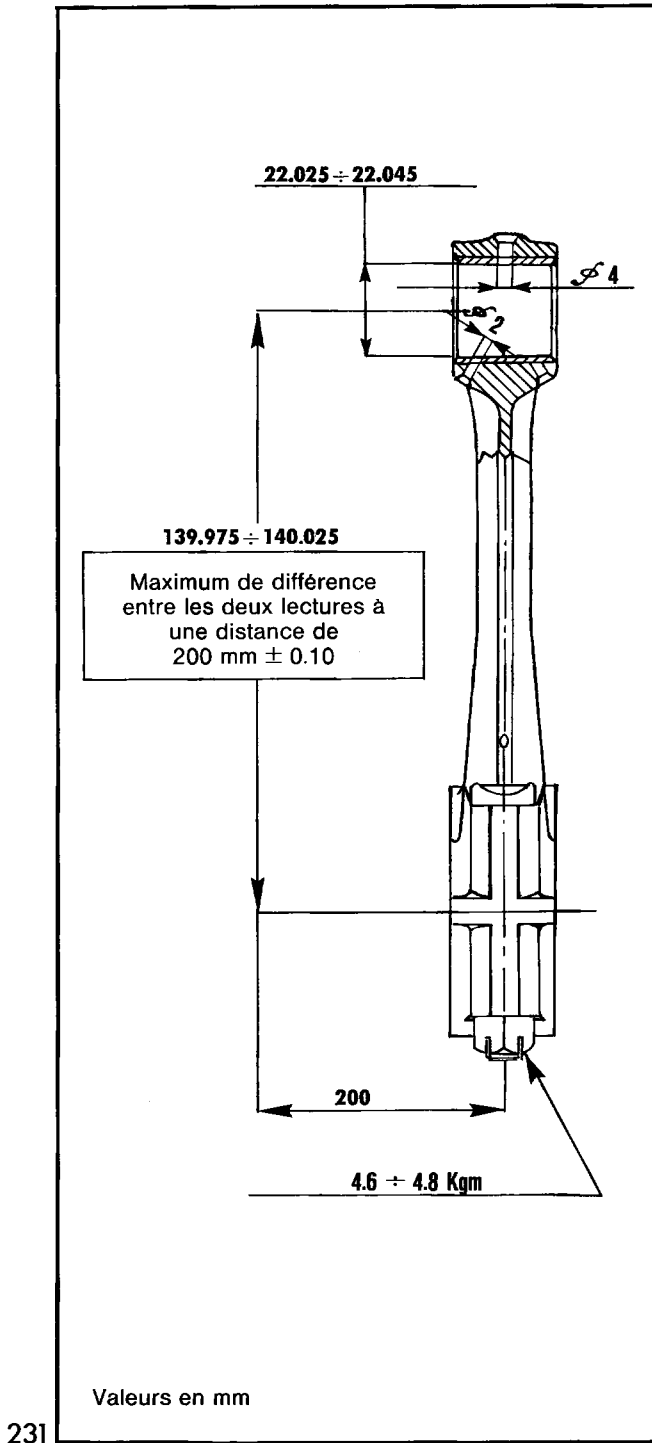
CLASSE A	CLASSE B	CLASSE C
82,968 ÷ 82,974	82,974 ÷ 82,980	82,980 ÷ 82,986

Les pistons d'un moteur doivent être équilibrés; la différence maximum de poids admise entre les pistons est de 1,5 grammes. En montant le pistons observer la marque qui indique la classe imprimée sur le piston. Le mot «SCA» (échappement) doit se trouver vers les trou d'échappement du cylindre.

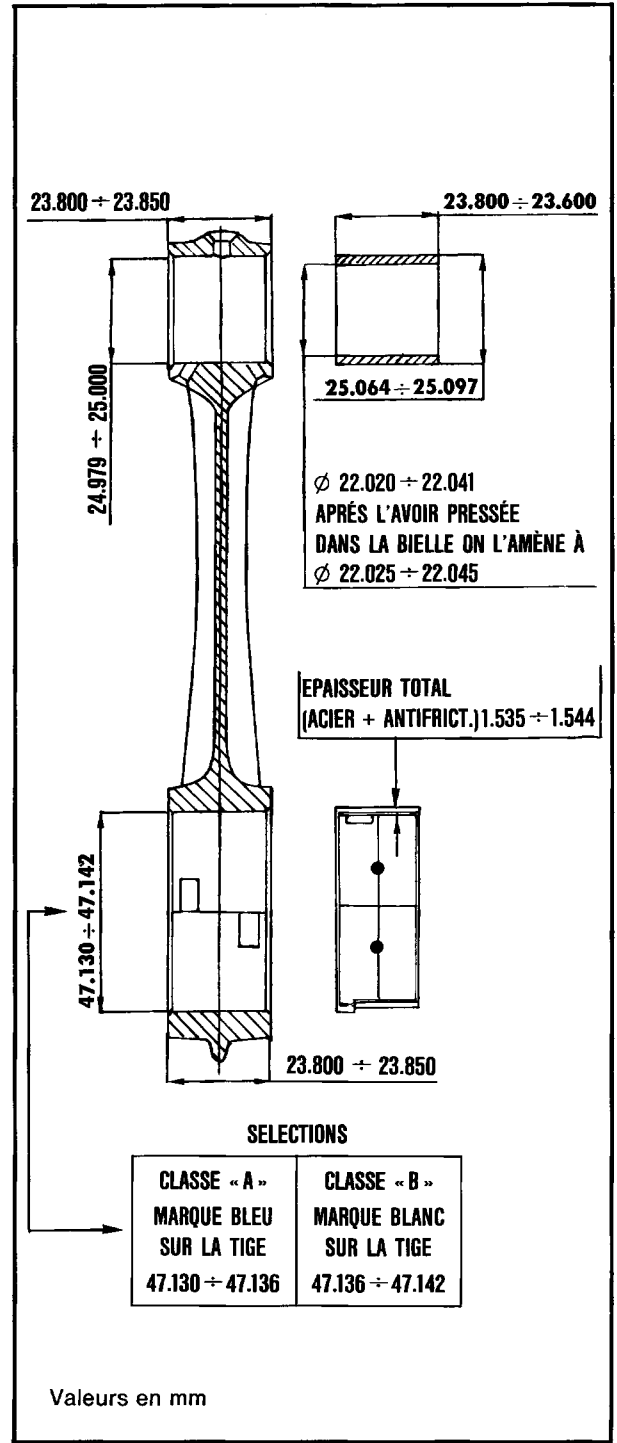
**N.B.** - Les valeurs surindiqués sont valables pour le modèle 850 Le Mans II à partir du moteur N. 80390.



## BIELLES



231



232

## VILEBREQUIN

### Diamètre des manetons:

NORMALE (PRODUCTION) mm	MINORE DE		
	0,254 mm	0,508 mm	0,762 mm
$44,008 \div 44,020$	$43,754 \div 43,766$	$43,500 \div 43,512$	$43,246 \div 43,258$

### Diamètre du tourillon côté volant:

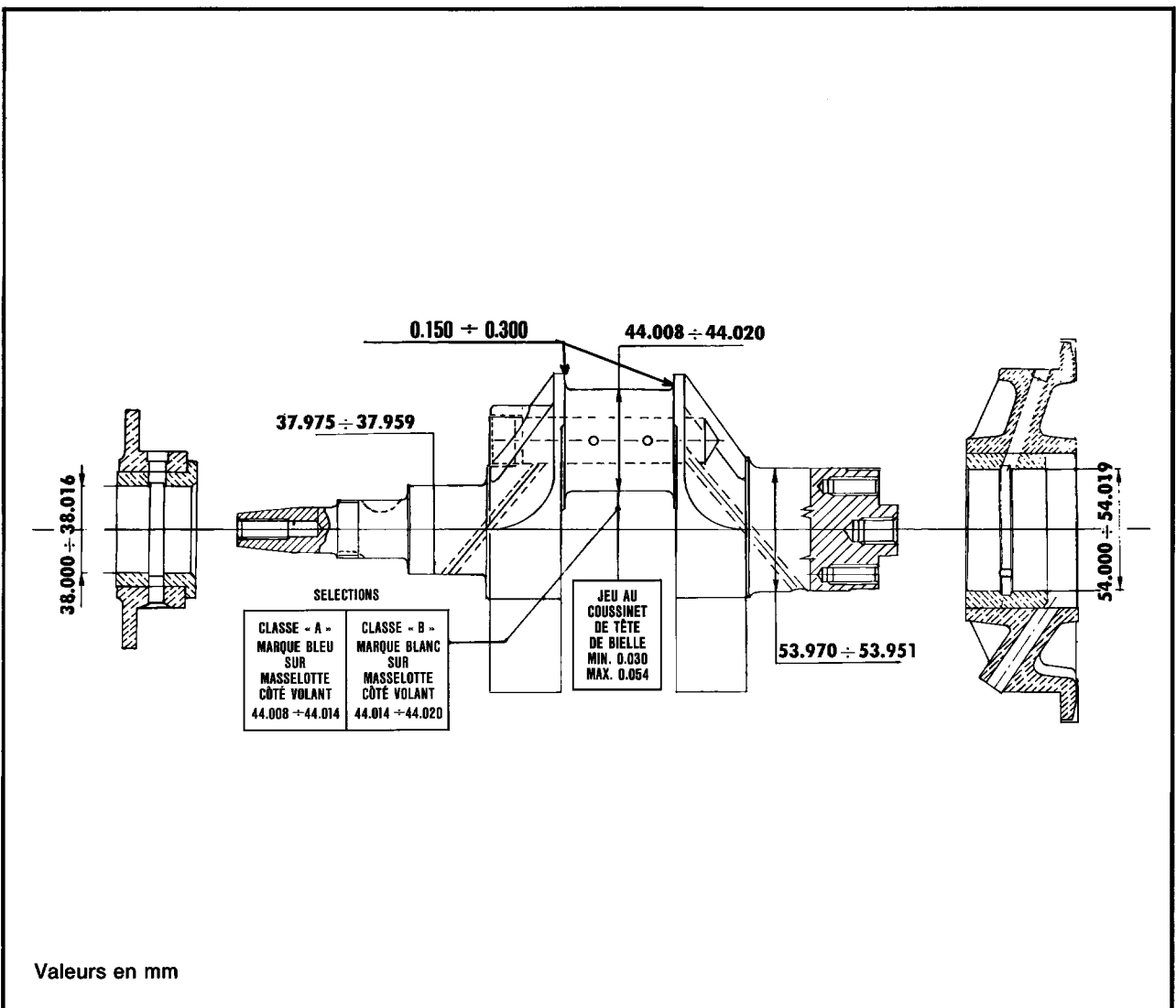
NORMALE (PRODUCTION) mm	MINORE DE		
	0,2 mm	0,4 mm	0,6 mm
$37,975 \div 37,959$	$37,775 \div 37,759$	$37,575 \div 37,559$	$37,375 \div 37,359$

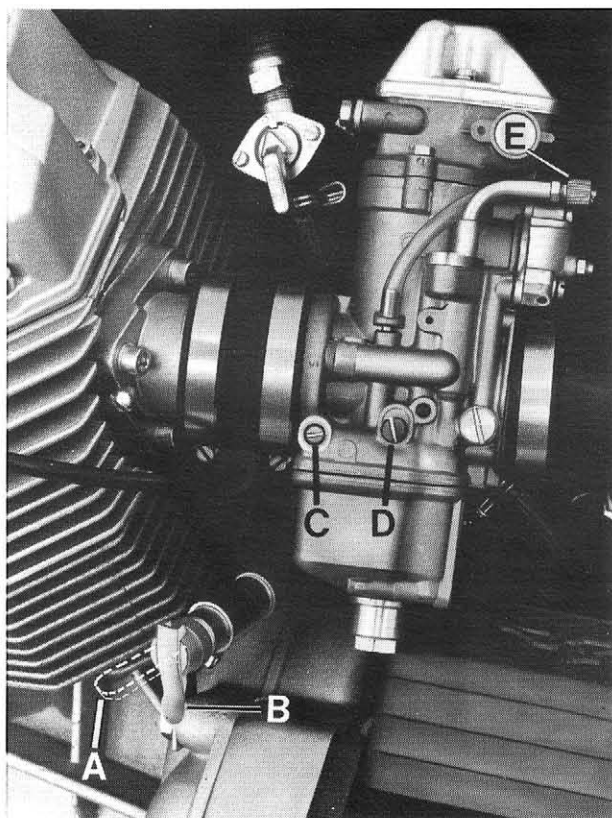
**Diamètre du tourillon côté distribution:**

NORMALE (PRODUCTION) mm	MINORE DE		
	0,2 mm	0,4 mm	0,6 mm
53,970 ÷ 53,951	53,770 ÷ 53,751	53,570 ÷ 53,551	53,370 ÷ 53,351

**CONTROLE DE L'EQUILIBRAGE  
DU VILEBREQUIN**

L'équilibrage statique du vilebrequin peut être fait par l'apport d'un poids de 1,650 à 1,652 kg sur le maneton pour compenser le poids des bielles.





### CARBURATEURS

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

#### Commandes:

- poignée de commandes des boisseaux de gaz située à droit du guidon;
- manette de commande du starter pour démarrage à **moteur froid**, à gauche du carter moteur.

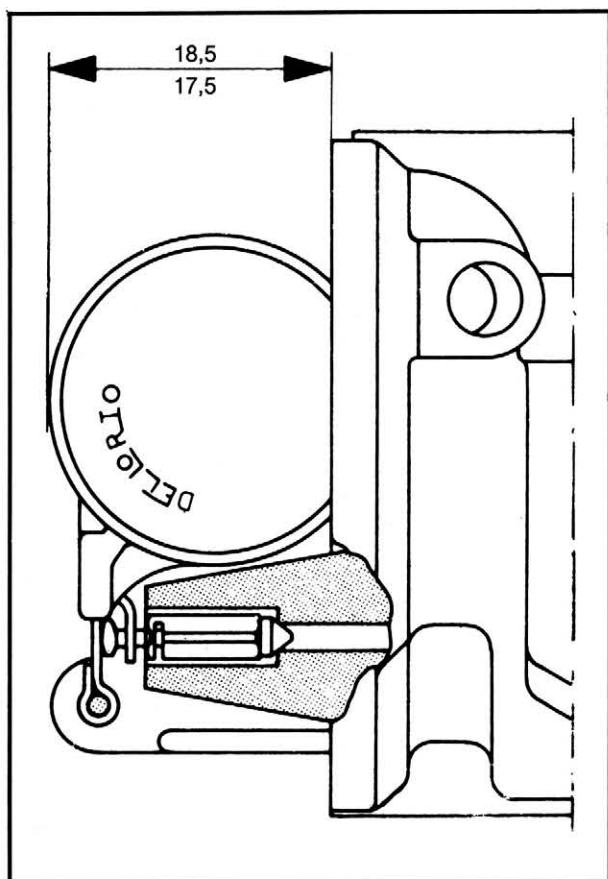
«A» starter mis (démarrage à froid)

«B» starter enlevé (marche normale).

#### Réglage

Passage	∅ 36 mm
Boisseaux de gaz	60/3
Gicleur principal	115
Gicleur de ralenti	50
Gicleur de démarrage	70
Gicleur de pompe	33
Diffuseur	265 A B
Aiguille	K 18 (3ème cran)
Flotteur	10 grammes
Vis de ralenti:	ouverte 1 1/2 tours

234

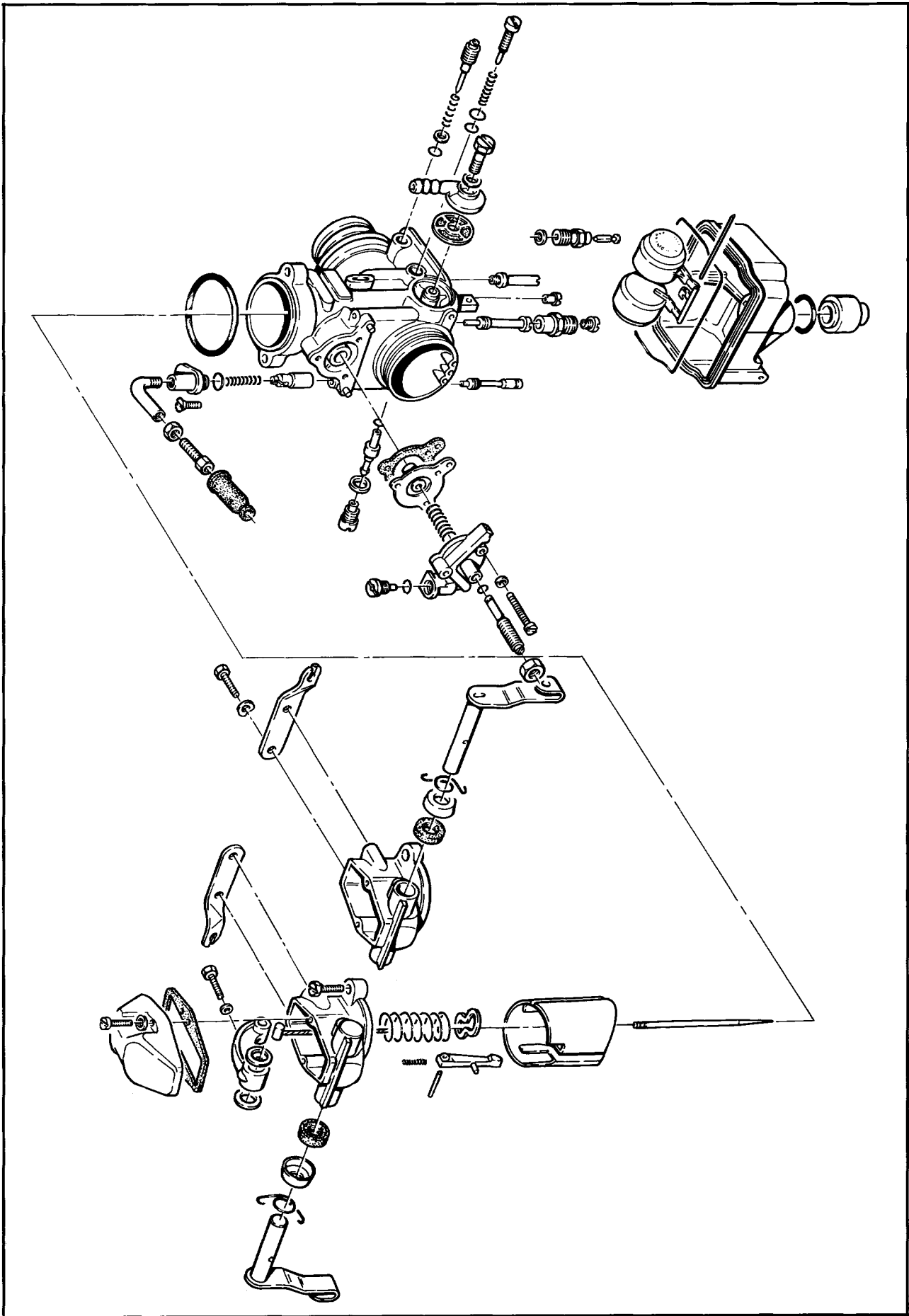


### NIVELLEMENT DES FLOTTEURS

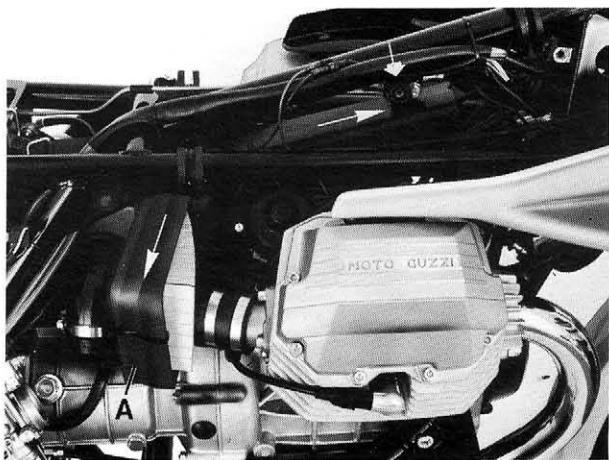
Pour le nivellement des flotteurs il faut placer le carburateur un position vertical comme indiqué en fig. 235.

**N.B.** - A rectification de ce indiqué dans le manuel code 14920158, les valeurs susdites sont valables pour le modèle 850 Le Mans II aussi.

235



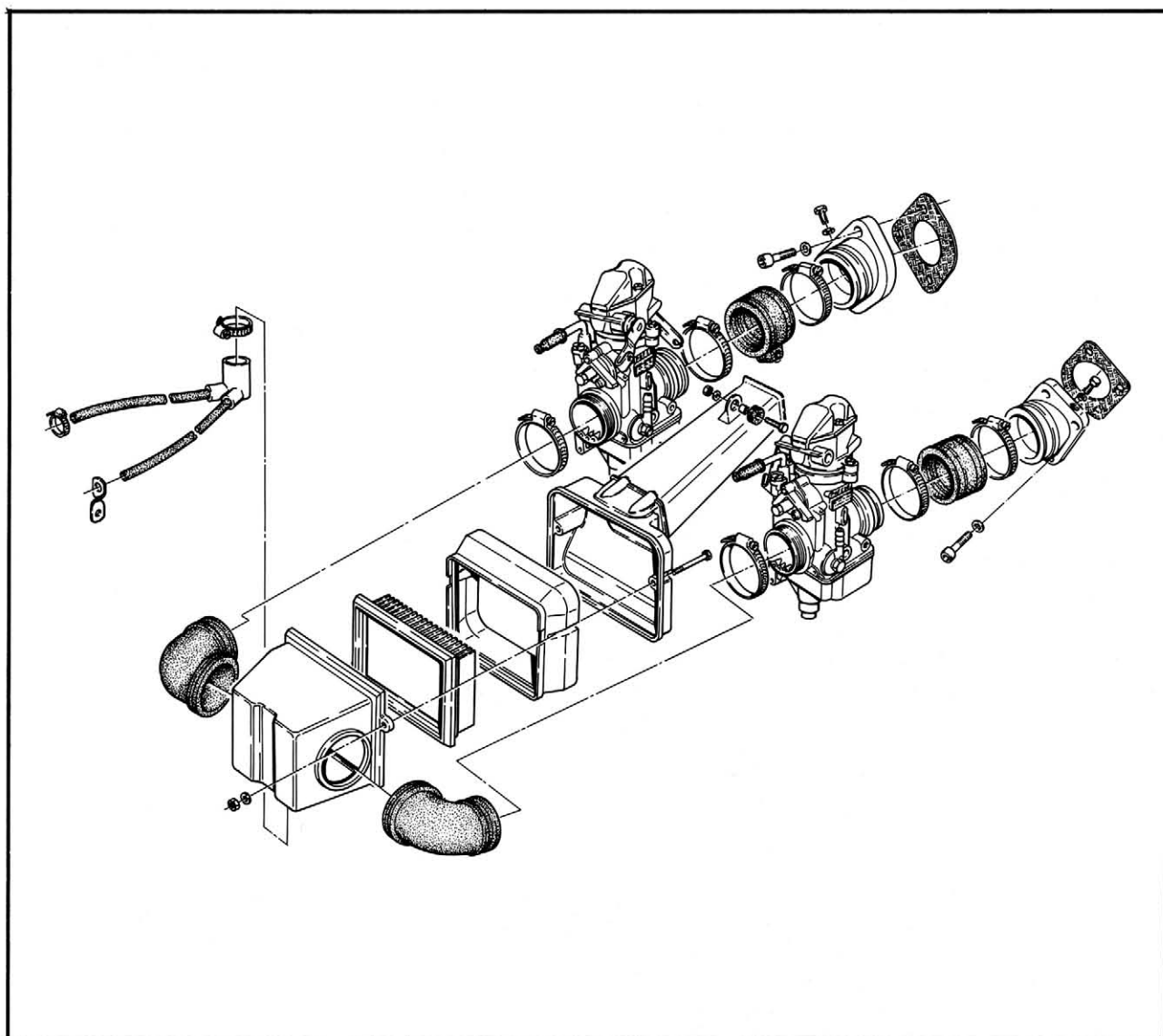
237



## ECHANGE DU FILTRE A AIR

Tous les 6000 km, vérifier les conditions du filtre et si nécessaire le nettoyer avec un jet d'air comprimée; tous les 9000 km il est conseillé de le remplacer.

Pour le remplacement du filtre à air il est nécessaire de soulever la selle, enlever le réservoir d'essence et les couvercles latérales. Démontez ensuite le carburateur droit et dévisser la vis de fixation de la prise à air dans le cadre, extraire ensuite le conteniteur «A» complet de filtre à air après avoir enlevé les deux vis latérales.



238

**LUBRIFICATION DE LA FOURCHE**

Pour l'introduction de l'huile dans les bras de fourche avant opérer comme suit:

- avec le véhicule sur la béquille centrale, dévisser la vis latéral «C» de fixation du te fourche au bras; disjoindre le tuyau du compensateur et dévisser complètement le bouchon supérieur à tête hexagonale «B»; dévisser le bouchon de vidange «A»;

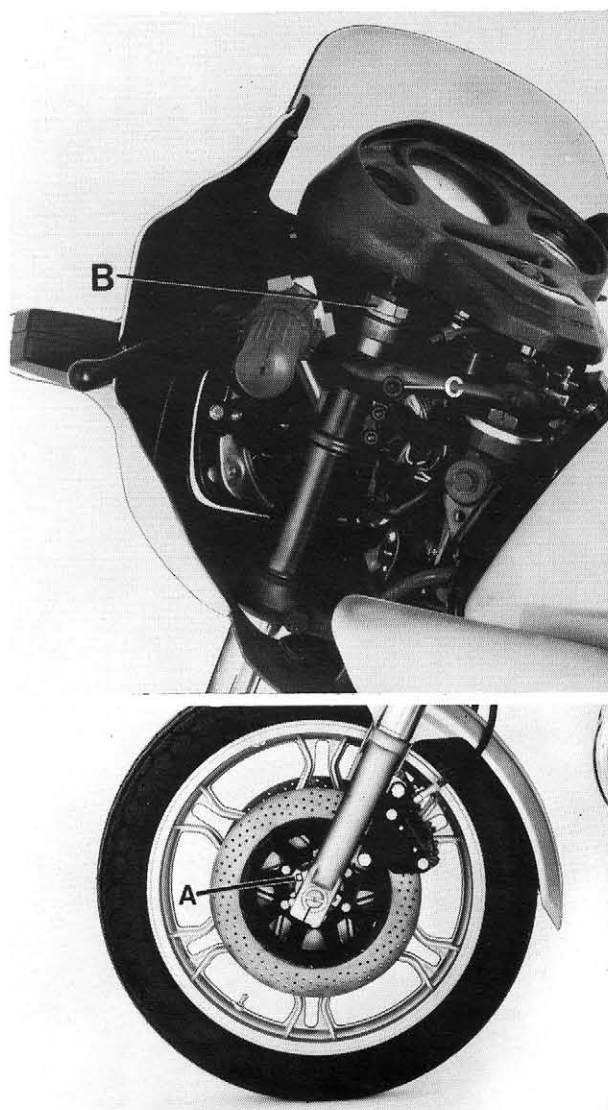
- appuyer légèrement la partie avant du véhicule vers le bas si à faire sortir le bouchon même «B» qui est solide à l'amortisseur. Pendant cette opération fair attention a ne pas endommager le tableau de bord.

- remonter le bouchon «A» et introduire la quantité d'huile indiqué (60 cc «Agip F.1 ATF Dexron») à travers l'espace qui se trouve entre le diamètre interne du bras de fourche et l'amortisseur;

- remonter le bouchon «B» après avoir relevé la partie avant du véhicule et bloquer en suite la vis latéral.

Les même opérations pour l'autre bras;

- relier le tuyau du compensateur et refair la pression selon les valeurs indiqués.



239

**AMORTISSEURS OLEOPNEUMATIQUES**

Les pressions de charge et de fonctionnement de ces amortisseurs sont les suivantes:

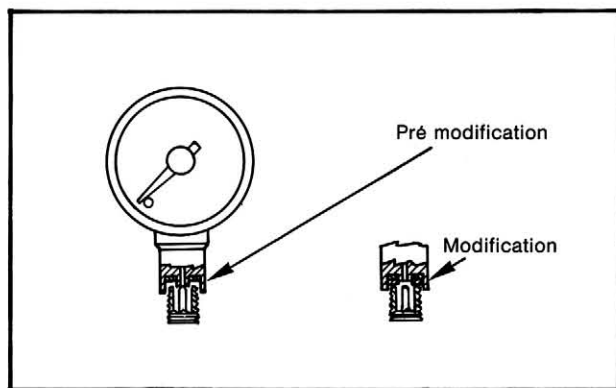
- amortisseur avant: 2 + 3 Kg./cmc;
- amortisseur arrière: 3 + 5 Kg./cmc.

Pour contrôler les pressions on conseille d'utiliser un manomètre précis, avec un tuyau de branchement très court (mieu si le tuyau manque du tout), car la capacité du tuyau peut influencer la pression existante à l'intérieur de l'amortisseur.

Pour se rendre compte de combien votre manomètre reduit la pression à l'interieur de l'amortisseur à chaque mesurage, il suffit effectuer deux mesurages de suite: la difference de deux relevés montre avec une approximation suffisante la réduction de pression que chaque mesurage entraine.

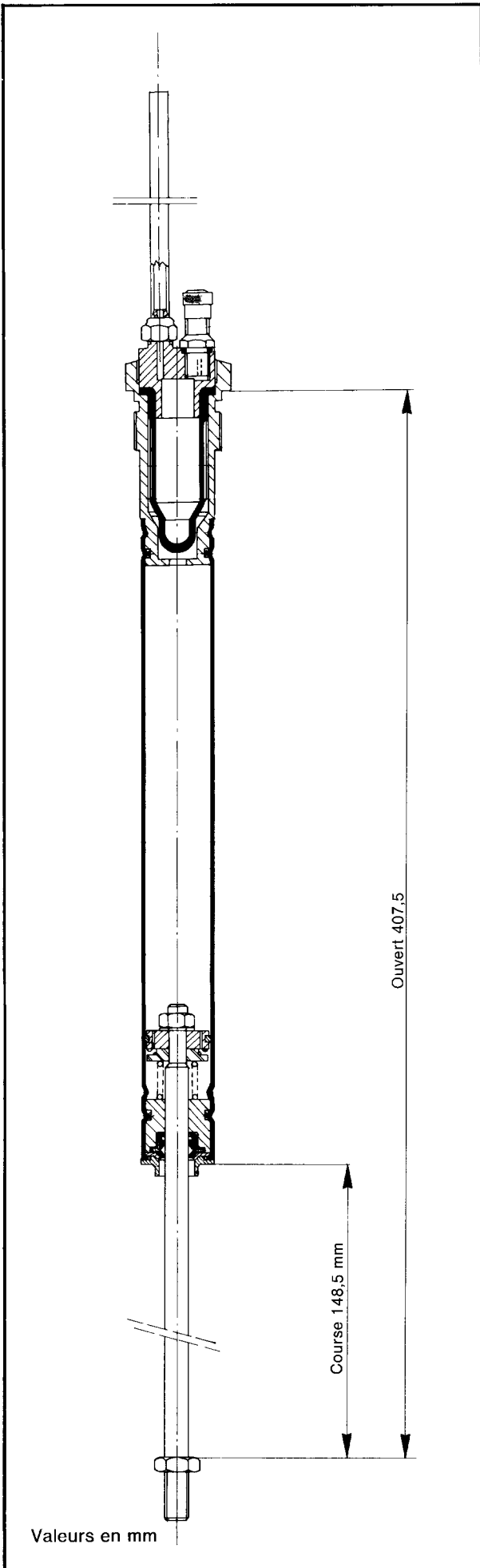
Le mesurage doit être effectué avec la moto sur la bequille centrale et avec les amortisseurs froid: pour charger les amortisseurs n'utiliser que de l'air sans trace d'humidité.

N.B. – *Les manomètres susdit sont disponibles sur le marché; il peut se rendre necessaires tou-tefois placer une garniture supplementaire dans*

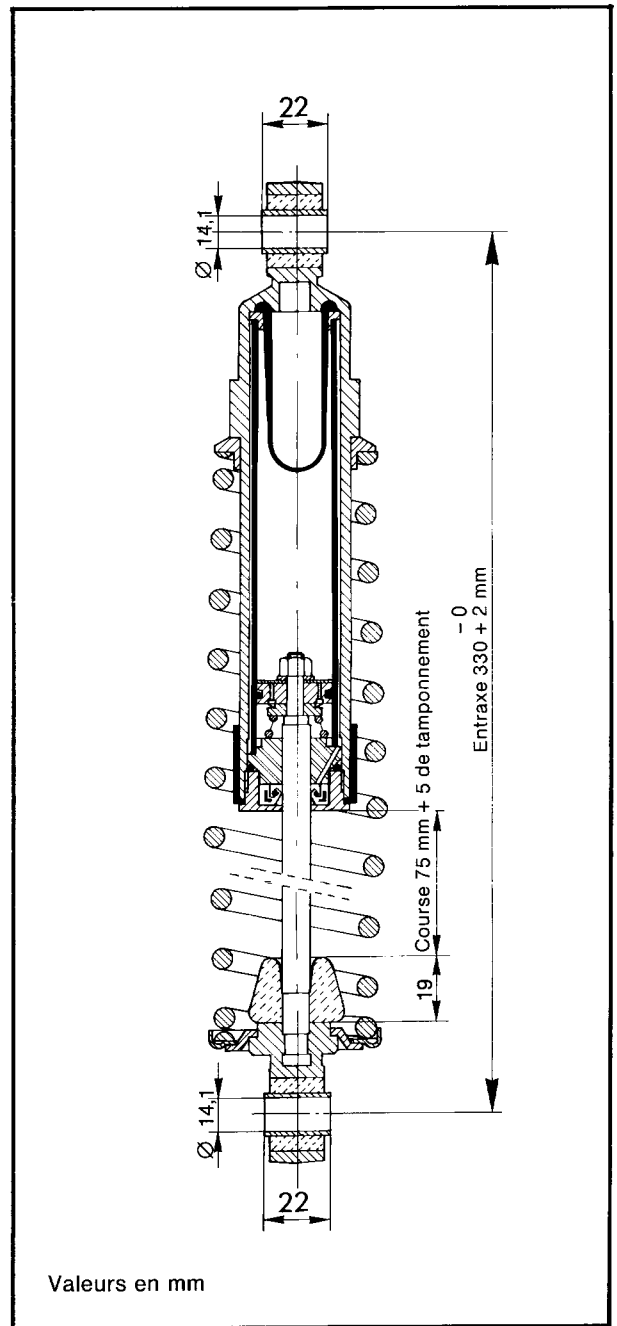


240

la tête du manomètre même pour que la queue de la valve à l'intérieur de l'amortisseur soit comprimé seulement après que la garniture a réalisé une étanchéité parfaite.

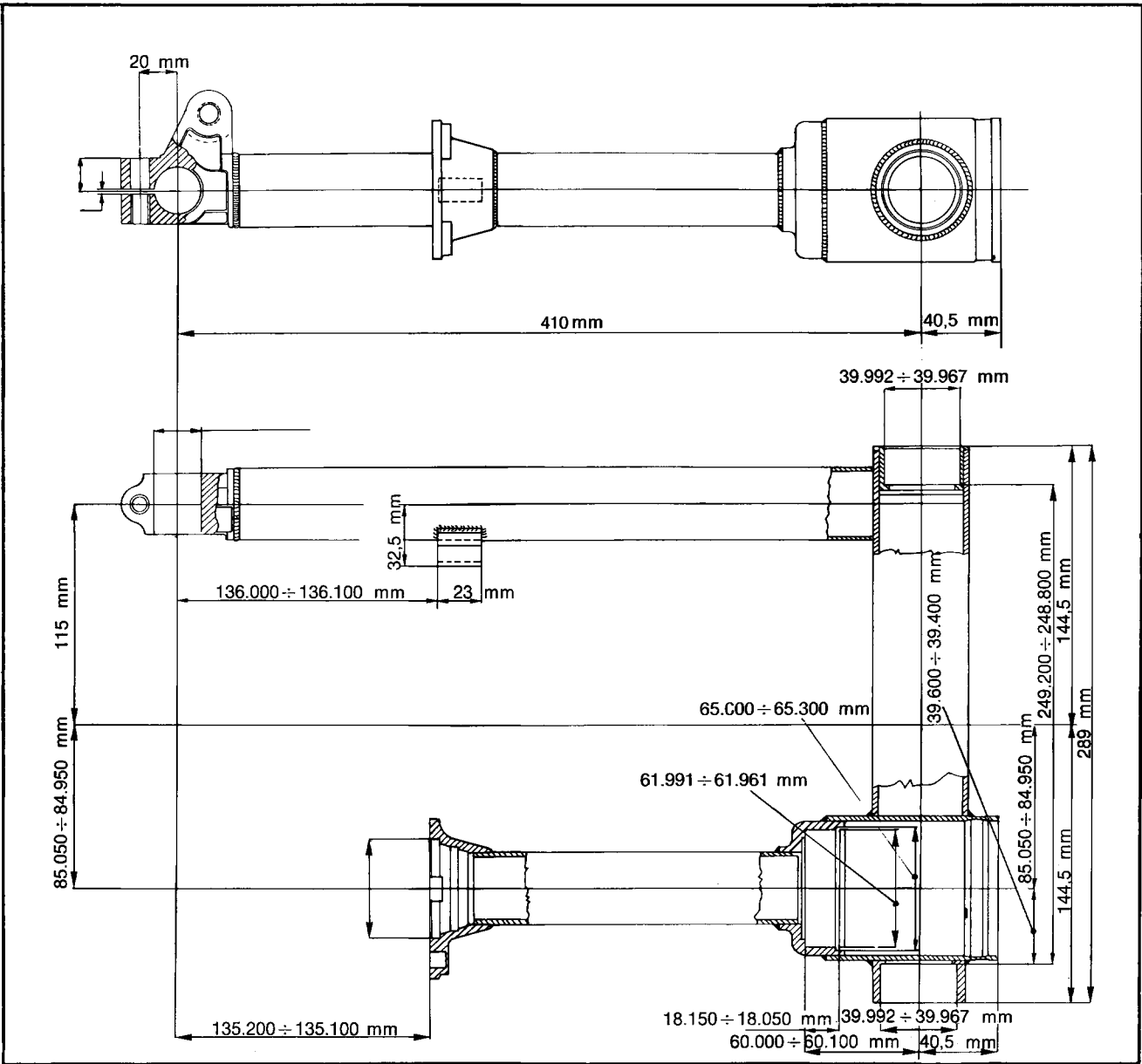


241



242





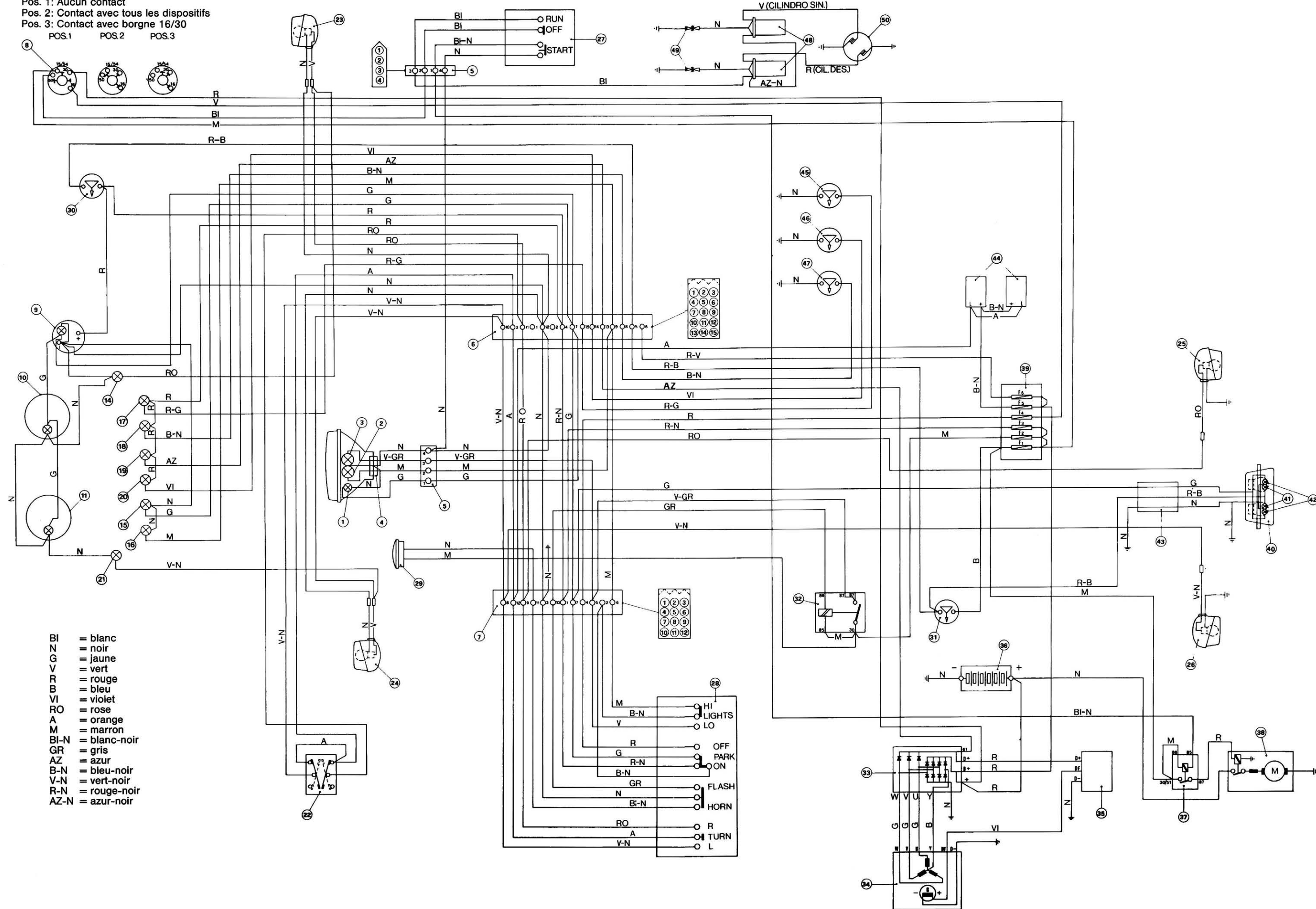
**KIT FOURNIS SUR DEMANDE**

Il reste valable le kit:  
 ■ KIT DE BOITE A DENTURE DROITE  
 prévu sur le manuel de réparation pour le modèle  
 le 850 Le Mans II - cod. 14920158.

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

# POSITION COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE

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



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

# POSITION COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE

Pos. 1: Aucun contact

Pos. 2: Contact avec tous les dispositifs

Pos. 3: Contact avec borgne 16/30

POS.1 POS.2 POS.3

