

CARACTÉRISTIQUES ET COMPARATIFS MODÈLES

V11

Juste une question comme ça, la génération cadre court c'est un choix ou c'est juste une question de budget.

Les V11 sont passées de cadre court (Type KR - empattement 1471mm) au cadre "long" (Type KS, puis KT - empattement 1490mm) parce que de nombreux pilotes se faisaient peur en grande courbe, et à des vitesses sarkozyennes sur autoroute.

Donc, pas glop.

Les pilotes "lourds" de 70kg et + ressentent peu (voire pas) ce phénomène qui semblait disparaître lorsque l'avant de la machine était "chargé". Jacques Ifrah m'avait même confié que c'était une machine qui se pilotait en l'accompagnant, c'est à dire en portant son poids vers l'avant et sur l'intérieur, en virage.

Autre problème survenu avec les cadres courts : le carter de boîte qui pouvait se fendre. Cela semblait être dû, dans certains cas limite, au fait que la machine se tortillait abusivement longitudinalement. Compte-tenu des points de fixation de groupe propulseur, c'était la BV qui faisait amortisseur.

Donc, pas glop, bis.

Les cadres "longs" bénéficient, entre autre, de 2 ancrages supplémentaires sur les flancs de la BV, en bas : il s'agit de 2 tirants venant "bloquer" la boîte transversalement. Histoire d'éviter qu'elle joue les amortisseurs, quoi... C'est le point de reconnaissance des cadres longs.

- Les 1eres V11, qualifiées de V11 Sport (et notamment la splendide verte à cadre rouge) sont des KR
- Les Rosso Mandello : KR
- Les Scura sont de type KS
- Les V11 cadres longs, qualifiées de "Naked" par opposition aux Le Mans, sont en principe de type KS. Mais j'ai quelques infos contradictoires qui me donnent KR pour l'année 2001...
- Toutes les V11 Le Mans, les Café Sport, Ballabio et Coppa Italia (aaaaah ! la Buitoni !) sont des cadres KT, longs.

Sergio - août 2005

LE MANS II

Demain, je vais aller voir une LM2. Année 79, d'origine (?), 70Mkms au compteur, énième proprio, passé inconnu...

Pour les numéros de cadre, je sais déjà que c'est du VE, mais quid des numéros de moteur, et y'a t'il correspondance entre les deux ?

Toujours au sujet du moteur, y'a t'il un moyen, à part les Dell' de 36, de contrôler qu'il s'agit bien d'un LM ?

Méfie toi : ce n'est pas parce qu'il y a des Dell'Orto de 36 que c'est un vrai moteur de Le Mans avec ses culasses spécifiques. Le carter moteur doit aussi être frappé VE ; si ce sont les bonnes culasses les pipes d'admission doivent être vissées avec des CHC de 6, une culasse de T3 le sera avec des CHC de 8, je me suis déjà fait avoir une fois.

René von elsass - août 2005

L'important sur un LM ce sont les culasses (avec les pistons évidemment), le reste c'est en gros pareil qu'un T3 ou qu'un 1000SP, j'entends mécaniquement et partie-cyclement.

Le mieux à mon avis est de démonter les cache-culbus (ça demande une simple clef Allen) afin de vérifier la ref des culasses : 14.02.21.50 pour la Destra et 14.02.22.50 pour la Sinistra

Maintenant il est possible d'avoir une surprise, sur ma LM2 les refs des culasses ne sont pas celles des LM (pourtant ce sont bien des culasses de LM) et les refs ne sont mêmes pas connues chez Guzzi !!!!

Chelmi - août 2005

1000 SEUDEM

Messieurs les spécialistes, une 1000 Seudem de 79 avec CG 1000LM, qui a son numéro de cadre VG dans les 17.000 et moteur VG dans les 20.000, ça vous paraît-il normal ???

J'ai la feuille de mine "V 1000-I Convert / V 1000 G5 / V 1000 SP / V 1000 LM"

C'est du "bricolage" d'importateur SICEM en janvier 75 puis en Novembre 78... Et repris en 82 par Motobécane. La vraie Le Mans 1000 n'apparaît qu'en 1984.

Sergio - septembre 2005

Bon, là, faut être vieux pour pouvoir répondre, donc j'interviens ;-)

J'ai encore le numéro de Moto Journal qui parlait de cela en mémoire sinon sous les yeux.

C'était paru dans la rubrique Top Infos avec une photo de profil et une fiche technique de la machine.

En fait, l'importateur a assemblé vers ...(je ne sais plus la date exacte) un modèle spécifique 1000 LM élaboré sur base LM2 et 1000 SP, il était né simplement pour pouvoir obtenir l'homologation de cette Guzzi en catégorie 1000 Promosport.

Au vu de la fiche technique, il développait 82 ch et était équipé de grosses soupapes, d'un arbre à cames B10 et, en option, d'une boîte taille droite.

Michel - septembre 2005

Pour tout savoir le mieux est de lire le MotoRevue n°2430 sur le Bol D'Argent 1979 où il est présenté en détails la 1000 LeMans modèle 79, soit une LM2 avec quelques éléments de 1000SP (bas moteur).

L'importateur ajoutait aussi une paire de Marzò à la place des Koni d'origine, ainsi qu'un carénage intégral. Tout ceci dans le but d'homologuer le modèle pour le Promosport de l'époque.

Pour ce qui est du B10, des carbus de 40 avec les pipes, et des silencieux cela correspond au kit de l'époque appelé kit de "gonflage" dans le manuel de réparation (ref 14.99.97.40). Il était aussi possible de prendre une boîte en taille droite et de choisir les pignons en fonction du type de circuit.

Chelmi - septembre 2005

1100 SPORT CARBU

J'ai mis une sérieuse option pour acheter un 1100 Sport de 1995 donc à carburateurs. Il a 70.000 km semble très propre, embrayage neuf et consommables courants aussi. Y a t'il un point à vérifier en particulier et des pièges à éviter.

À ce kilométrage, avoir un embrayage revu est déjà une bonne chose.

Comme l'ensemble de la transmission est monté sans amortisseur (sauf le damper dans la BV) je pense que ses éléments vieillissent plus vite (que le montage en roue de 17 des IE ou V11). Pour info, il y a eu deux séries de pignons de 5°, bien écouter le chant de la boîte sur chaque rapport.

Le couple conique est à vérifier ainsi que le moyeux d'entraînement de la roue arrière qui se bouffe. À l'occasion d'un démontage, les deux cardans sont à contrôler et à lubrifier généreusement (ils travaillent à l'air libre...)

Pareil pour le roulement à aiguilles du pont coté droit dont l'étanchéité, malgré les lèvres, est médiocre.

Il peut être bon de jeter un coup d'oeil à l'usure des boisseaux ainsi qu'aux diverses durits (reniflards et surtout avance à l'allumage).

Yannis - novembre 2005

Question moteur et boîte, c'est comme un Calif 1100 carbu, donc grosse-moto comme tout bon gros bloc sauf que la boîte est à taille droite : donc vérifier si elle ne siffle pas...

Vois quand même si la boîte à air a été supprimée ou trafiquée. En principe, la 1100 Sport bénéficie d'entrée d'air forcé dans la BÀR.

L'allumage étant du Digiplex, il ne devrait pas y avoir de soucis (voir durit d'avance à la dépression, comme le dit Yannis).

Pour la transmission, c'est une autre affaire car cette machine a inauguré les transmissions "nues". Donc vérifie le fourbi, les points de graissage et l'état des vis bloquant les tulipes de Cardan sur l'arbre. Regarde si ce sont bien des 12,9 car elles sont parfois remplacées par de la merde... Ces vis sont censées ne servir qu'une fois.

Voir aussi si le mono-amortisseur AR est toujours un White Power : il aurait mauvaise réputation (?)

Regarde coté batterie si les 2 sont encore d'origine.

Sergio - novembre 2005

1000 LM IV ET 1000 LM V

Soit un 1000 Le Mans dont le N° de cadre est VV 16603, le N° moteur VV 017651, la roue avant en 18", la date d'achat 12/09/90 (chez Krajka). Est-ce un LM IV ou un LM V ?

La date d'achat ne donne aucune idée de la date de fabrication, compte-tenu des machines souvent stockées longtemps. Voici quelques données livresques....

RAPPEL DES DATES :

On va éviter les polémiques sur les LM IV et LM V et partir du principe qu'une LM IV date des années 85 à 88, équipée en 16" à l'avant ou d'une 18" par kit de transformation.

Les LM V sont d'origine en 18" à l'AV et datent des années 89-93. Le type de carénage peut aussi servir de "séparation" entre les 2 modèles. Comme d'habitude à Mandello, il y a des machines "transitoires".

Pour être tout à fait "historique", il n'y a pas de "LM IV" ni de "LM V" (tout comme il n'y a pas de "850 LM I"), il n'y a que des "1000 LM". Mais vues les modifications importantes datant de 1990 environ, on peut dire qu'il s'agit de 2 machines différentes.

Le N° de cadre indique que ce serait la 254e LM V

Le N° de moteur indique qu'il est équipé du tendeur de chaîne de distrib automatique, de l'ancienne pompe à huile et qu'il a la nouvelle noix d'embrayage (dents longues)

DIFFÉRENCES

Les LM IV sont en alternateur Bosch

Les LM V seraient en Saprisa

Les LM IV peuvent avoir soit le démarreur Bosch, soit le Valéo

Les LM V devraient être en Valéo

Les LM IV ont eu 2 cadres différents à cause des attaches du carénage. Le 1^{er} cadre n'a pas de fixation de l'araignée sur la colonne et Neiman sur le côté. Le 2^e cadre (1988) possède des "reprises" de fixation du carénage sur la colonne. Neiman sur le côté.

Les LM V (1990) sont équipées d'un Neiman au contacteur, donc 3^e cadre...

4 modèles de carénage

- 1985-1986 : 2 parties : tête de fourche avec clignotants intégrés (en triangle) et "entourage" de réservoir.
- 1988 : 3 parties : "tête de fourche" descendant très bas avec clignotants intégrés (en triangle), continué de 2 flancs. Araignée reprise sur la colonne de direction.
- 1989 : 5 parties : "tête de fourche" moins long que le précédent, disparition des clignotants triangulaires, 2 flancs bas identiques aux précédents et 2 pièces de tour de réservoir intermédiaires. Même araignée que précédent carénage.
- 1990 : 5 parties semblables au précédent. Nouvelle araignée dûe au nouveau tableau de bord.

1998 : le bocal de Lookheed n'est plus trapézoïdal mais rectangulaire.

Gros foutoir dans les fourches. Initialement en FAC à air (Paioli ou Sebac), elles passent en Bitubo en 88. En 1990, nouvelle fourche (probablement, platines modifiées car les tubes sont les mêmes)

Tableau de bord

Les premiers sont grosso modo de forme losangique (c'est celui des LM III) avec 2 "énormes" répéteurs de clignotant triangulaires de part et d'autre du compte-tour.

1990 : du fait que le contacteur sert de Neiman, le capotage du tableau de bord est en 2 parties, vaguement triangulaires opposées par la base. Les répéteurs de clignotants, toujours triangulaires, encadrent la barre de témoins, sous le compte-tour.

Boîte

Le kit taille droite était disponible pour la LM IV et les dernières LM V pouvaient en être équipées. On doit pouvoir se rendre compte de la chose par le trou de remplissage avec une 'tote lampe de poche...

Freinage intégral

Il semble que les LMIV aient été montées soit en intégral non proportionnel, soit en intégral proportionnel. Le premier présente à la jonction AV-AR coté gauche un simple répartiteur 3 voies, alors que le second a une "vraie" vanne régulatrice très reconnaissable avec son petit chapeau en caoutchouc (c'est pas du latex, hein....)

Les LM V de 91 disposeraient d'un régulateur au tarage différent, dont seule la 1000 S a bénéficié.

Pneu AV

LM IV : 120/80 x 16 ou 120/80 x 18

LM V : 100/90 x 18

Pneu AR

LM IV : 130/80

LM V : 120/90

Peintures :

Au secours !

Allumage

Allumeur 311A pour les 2 brêles (rupteurs)

Est-ce un Le Mans IV ou V ?

Y'a plus qu'à comparer :-). Le tableau de bord me semble l'indice le plus intéressant car c'est celui qui est rarement modifié par les propriétaires sauf passage en "rat cerise" (Guzzjack TM).

Ben la j'y perds mon latin (!). Commercialement, y a-t-il eu des LM5 (pensais que des LM4 d'abord en 16 puis en 18 non) ? Mais si on parle de 1000LM, on y inclue aussi les LM3 vendues en 1000 du temps de l'importation par Motobecane ?

Historiquement, c'est du franco-français. D'ailleurs cette 1000 française a été homologuée aux mines avant l'italienne c'est à dire en 1976 avec un type-mine "VG", en compagnie de la Convert, et de la G5. La base de travail était donc un 850 LM. L'homologation de cette 1000 LM porte sur le N° de cadre 18625 pour 76 et, suite à la mise à jour de 78 à l'arrivée de la 1000SP, sur le cadre 14712. (La feuille de mine 78 est valable pour les Convert, G5, SP et 1000 LM).

Curieux, ce retour en arrière avec les numéros de cadres ? 'tendez, c'est pas fini...

Les 850 LM ont un cadre de type-mine VE et pas VG. Donc, en 76, les frenchies ont fait homologuer un faux type-mine (VG) avec un N° de cadre bidon... Et en 78, ils ont "présenté" une bécane avec un N° de cadre cohérent... mais la feuille de mine persiste à afficher "VG" comme type mine. On se croirait en Italie :-)))

Tout comme les Capri sont spécifiques au marché japonais, ou les 1000 S à moteur de Strada réservées aux teutons ainsi que la très rare 850 G (Calif II avec moteur de 850 T), on va laisser de côté les variantes franco-françaises. :-)))

Mandello parle toujours de "1000 Le Mans" dans les catalogues et manuels concernés. Tiens, même ça c'est faux. Le vrai nom est : "Le Mans 1000" : la cylindrée après le nom, contrairement aux 850. Regardez sur les caches latéraux....

Il me semble que la dénomination IV et V vient des USA.

La manie mandellienne (et européenne) étant de donner non pas l'année de production mais l'année de mise en vente (genre, modèle présenté en septembre 70 = modèle 71, ce qui horrifie les ricains), les machines de l'année précédente peuvent être des machines de l'année suivante. Capito ?

Le Mario Colombo indique que les LM IV ont des cadres allant jusqu'à VV 16349. Les LM V commencent donc à VV 16350 et se termineraient à VV 16994. Ce qui nous donnerait 645 LM V à comparer avec le chiffre de Ian Falloon qui annonce 2113 LM V. Elle est pas belle la vie ?

Allez, faisons un effort et additionnons les chiffres de prod de Falloon pour les LMIV et LM V : 6443 machines en incluant les LM IV SE et les LM V UE.

Du côté cadre, j'ai un total de 5882

Euh.... d'habitude, il y a plus de cadre que de machines.

Ah, j'oubliais ! : les moteurs de LM 1000 ont équipé les 1000 S et certaines Calif III.

Voir aussi : <<http://www.labellehistoiremotoguzzi.info/accueil.html>>

Sergio - octobre 2004

1000 S ET 1000 LE MANS

Quelle est la différence entre une 1000 S et une 1000 LM ? Les 2 étant équipées du même moteur.... où est l'effet camion ? où sont les trous... etc...

Qu'avons-nous comme différence (en données livresques, bien sûr) ?

Cadre

L'AR du cadre de la LM est plus long et relevé (cul de selle). Ça joue ?

Pneus

Pneu AV (parlons en 18 pouces) : la monte officielle de la LM IV est du 120/80 et celle de la 1000S du 100/90 ce qui fait un pneu AV plus bas de 6mm et plus étroit pour la 1000S. Plus maniable ? Les LM V seraient en 100/90 aussi

Pneu AR : 130/80 pour la LM IV, 120/90 pour la 1000S. Ce qui nous donne un pneu AR 4mm plus haut pour la 1000S mais plus étroit. Plus maniable ? Les LM V seraient en 120/90 aussi. Tiens, tiens...

Empattement

Théoriquement le même mais certains documents donnent celui de la 1000S 29 mm plus court... soit proche de l'empattement des V11... hum...

Fourche

On ouvre la boîte de Pandore ! 3 fourches différentes pour la LM IV la première étant à air, les suivantes équipées de Bitubo. La 1000 S est équipée des mêmes éléments amortissant (cartouches et ressorts) que la 2^e série de fourches de la LM IV (1988-1990). Donc, selon l'équipement de la LM, des différences de comportement routier très probables

Amortisseurs

A priori les mêmes Koni

Freinage

Même équipement sauf le régulateur de pression de l'intégral qui n'est pas le même. Mais qui est le même que le 1000S pour les dernières LM V... des pièces à finir, peut-être, vu que le régulateur de la 1000 S est unique en son genre dans son ratio de fonctionnement.

Le disque AV des modèles équipés du moteur de Strada est du 300mm

Carburateur

En données constructeurs, la seule différence est le puits d'aiguille : 268 AB pour la LM et 266 AB pour la 1000S

Autres

Chais pas, à moins que ta 1000S soit montée avec des pistons plats de Strada et/ou un AAC très particulier comme celui mentionné dans une doc allemande et signalé par Falloon et Richardson.....

J'espère que ta machine n'a pas été montée au moment où ils les ont sorties aussi en moteur Strada... des fois qu'ils aient mélangé des pièces sur les établis, puisque les 2 moteurs ont coexisté en 1991 et 1992... Luigi à droite et Giorgio à gauche... T'imagines un peu le rubik's cube ?

Peut-être un moyen de vérifier si t'as le bon AAC :-)))

La levée de soupape mesurée à la tige de culbu est d'env 6,6 mm avec l'AAC "historique" et de 7,2 mm avec le B10.

Euh... si tu trouves 6,9, c'est que tu as un AAC de V7 Sport.....

Sergio - septembre 2004

LE MANS I BOOSTÉE

Ce lundi j'ai vu passer au banc de puissance une "Le Mans I" très bien restaurée. Un détail surprenant, par la présence de Keihin FCR de 41 à boisseau plat, attire l'attention. Déjà le doute s'installe, à l'intérieur cela ne doit pas être tout à fait stock.

Mais alors je suis resté stupéfait quand j'ai vu ce qu'elle sortait comme puissance la garce !

La demoiselle se permettait de sortir 120 cv sur le banc de puissance avec un couple de 13 MKg !!! Bon c'est du sortie de boîte, mais quand même !!!

Pourtant au niveau extérieur toujours les cylindres ronds !! Absolument hallucinant.

Bon après quelques discussions la cylindrée a été portée à 1160 cm³ le tout avec pistons haute compression etc.

Le boss de Dynotec a reconnu que c'est la moto la plus puissante qu'il ai fait dans ce genre de configuration en moteur 2v et qu'il ne pourrait rien en sortir de plus.

La moto a déjà 5 000 km dans cette configuration. Ils sont quand même balaises ces teutons en prépa !

Sinon ils bossent sur un moteur d'environ 1400 cm³ à 4 v pour side-car avec limiteur à 7500 tr mais un couple de camion. Ça va pousser grave !

JMM - novembre 2004

D'après ce que je sais, le maximum possible est 1105 cc avec les culasses d'origine. Comment y z'ont fait ? Des entretoises pour augmenter la cylindrée ? C'est possible ça ?

Bruno Scola, le préparateur italien, avait établi ce "record" en 1980 avec un V7 sport qui sortait plus de 100 ch à la roue (j'ai un article de presse d'époque en anglais avec photos).

Axel - novembre 2004

Ce n'est pas parce que les cylindres et ont la forme ronde de ceux d'origine que ce sont ceux d'origine. Puis un vilo tout beau tout neuf avec des Carillo et hop le tour est joué.

JMM - novembre 2004

En discutant avec Daniel BEHRA, il est plus facile de tirer des chevaux d'un deux soupapes que d'un quatre, à cylindrée égale. Peut-être parce que le 4 soupapes est ... déjà affûté.

DD - novembre 2004

Il est effectivement plus difficile de tirer des CV du 4v que du 2 mais pour comparaison le moteur 4v de la moto de course sort la bagatelle de 157 cv en sortie de boîte ce qui représente environ 140 cv à la roue.

Pour avoir essayé la version route à peine assagie, avec le pont de 8/33 la moto lève en 3° si tu mets du gaz en grand.

Complètement démentiel leur engin.

JMM - novembre 2004

Cela n'enlève rien à cet "exploit" de 120 CH pour 1160 cm³, reste que la légendaire fiabilité des Guzz' doit en prendre un coup derrière les étiquettes !!

DD - novembre 2004

Pas forcément il ne fera peut être pas 200 000 km non plus mais quand tu vois que leur moteur 4V tapé ont déjà pour certains plus de 60 000 km (1225 cm³ pour 120 à 136 cv) ils savent ce qu'ils font.

Ils sont contre l'allègement à outrance des pièces en mouvement justement afin de garder de la fiabilité.

Ils foutent des pompes à huile de leur cru qui débitent encore plus. Tout leur taf est homologué TUV ce qui te donne une idée de la qualité.

JMM - novembre 2004