

Autre élément particulièrement agaçant est l'allumage du phare dès le contact mis. À part le fait que je ne me sens pas utilisateur idiot oubliant d'allumer ses feux au démarrage, Guzzi aurait pu faire en sorte que ce consommateur d'énergie se coupe au moment où l'on appuie sur le bouton du démarreur, autre gros consommateur de courant.

Tant que la batterie est neuve, je veux bien que ça tienne le choc. Mais qu'en sera-t-il au bout de 30.000 km, en hiver, avec des bougies fatiguées et une batterie usée ? D'autant que ma machine couche dehors...

J'ai donc flanqué un interrupteur dans la cloche du phare. Na ! Il est placé sur l'alimentation "feu de croisement".

La vis inférieure permet de séparer le phare de la cloche. La vis gauche permet le réglage vertical du faisceau. Le réglage horizontal pifométrico-scientifique s'effectue avec les 2 vis de la potence.

Comme le câblage est typiquement Mandellien, la masse n'est pas le fil noir mais le bleu (connexion **D**)

Le fil Noir est la commande de feu de croisement (connexion **C**). Le fil Blanc est celle de feu de route (connexion **B**). Le Jaune est celui du feu de position, qui sera allumé dès le contact mis.

Il faut veiller à placer l'interrupteur (**A**) à mi-chemin dans le fond de la cloche. Ici, il est un peu trop en avant et le phare force un peu pour rentrer dans son logement malgré que j'ai plié les 2 fiches de l'interrupteur. Ne pas le mettre trop au fond non plus biscotte le levier va se situer sous le tableau de bord...



DSC 02222



DSC 02226

NOTA : Le régime de ralenti doit être de l'ordre de 1100 trs/mn. Un régime inférieur entraîne une mauvaise charge de la batterie (Note technique Guzzi).