MOTO GUZZI

850 T3

750 S3

COMPLÉMENTS ET MODIFICATIONS AU MANUEL RÉPARATION V7 SPORT - 750 S - 850 T

Cod. n. 18 92 01 41

Ce Manuel d'Atelier est issu de la numérisation d'un document papier d'origine Moto Guzzi.

De nombreuses erreurs ont été corrigées notamment celles en rapport avec la cylindrée des 2 machines car le manuel original ne signale pas de différence !
Compte tenu des incertitudes, il y a lieu de rapprocher les données moteurs de la 750 S3 de celles de la 750 S et les données moteurs de la 850 T3 de celles de la 850 T.
Certaines imprécisions techniques subsistant, les données qui **semblent** se rapporter aux **2** machines sont indiquées sans précision particulière.
Les données concernant à coup sûr (par recoupement historique et technique) l'une ou l'autre machine sont indiquées clairement : 850 T3 ou 750 S3.
L'écriture en italique indique qu'il s'agit d'une annotation du rédacteur ne figurant donc pas dans le manuel original.

En fin de production, la 750 S3 était équipée de l'allumeur de la 850 T3.

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

De nombreuses erreurs concernant les renvois aux figures ont été corrigées. Certaines figures ne sont malheureusement pas documentées.

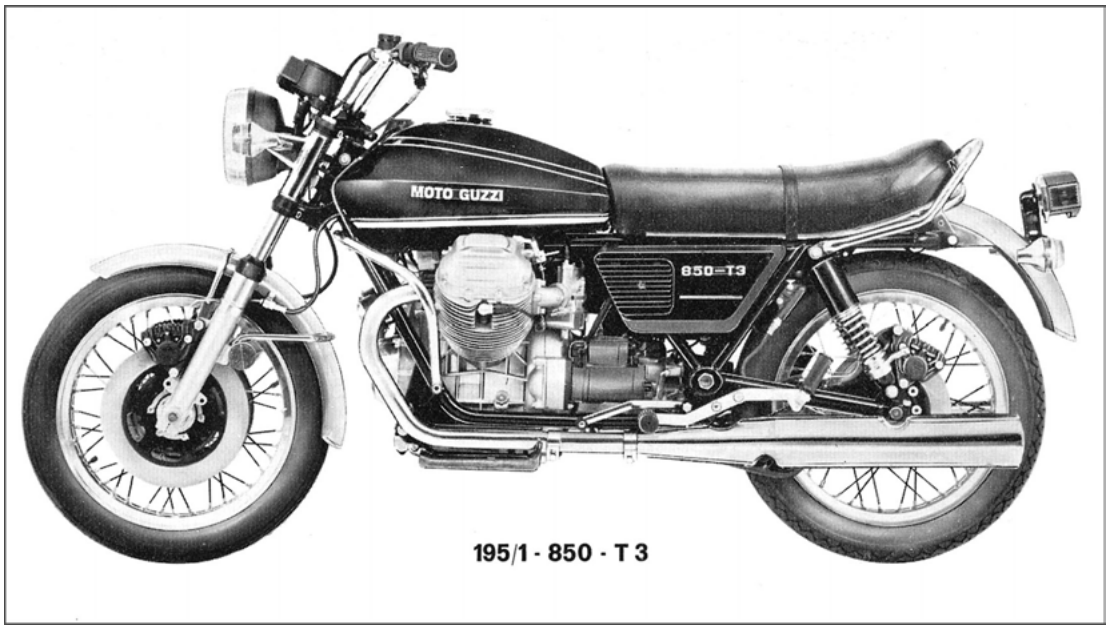
La liste de discussion/diffusion sur laquelle le lecteur est convié est : http://fr.groups.yahoo.com/group/guzzitek

N'oubliez pas de visiter le site historique le plus complet de Moto Guzzi : http://perso.wanadoo.fr/rolcat.vm/guzzi

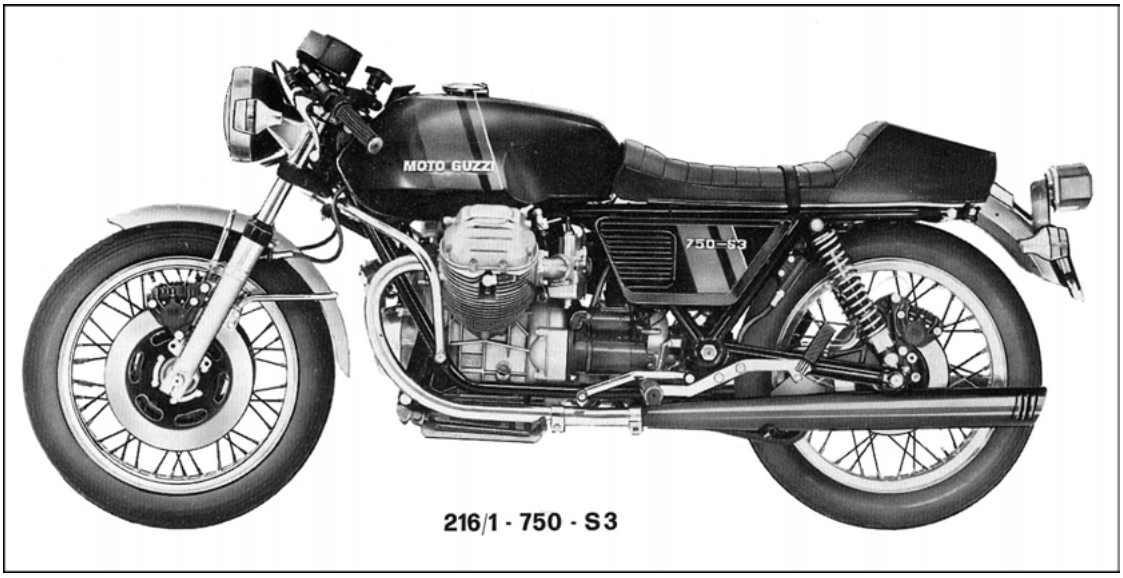
Merci à la Scuderia Guzzi : http://www.scuderiaguzzi.org

Merci à tous ceux qui contribuent à la Guzzithèque

Document édité le 8 mars 2004.



195/1 - 850 - T 3



216/1 - 750 - S 3

Note à l'attention du lecteur :

Le manuel original fait référence au manuel "V7 Sport-750S-850T" mais est très imprécis quant aux spécificités de chaque machine.
Il semble sûr que ce manuel s'adresse plus à la 850 T3 qu'à la 750 S3.

Par sécurité, le lecteur aura intérêt à se reporter au manuel "V7 Sport-750S-850T" et ne relèvera que les informations mineures présentes dans cette partie.

Seules les figures se rapportant au texte sont présentes.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES **PAGE 4**

CYLINDRES - PISTONS - SEGMENTS **PAGE 7**

DISTRIBUTION **PAGE 7**

ALIMENTATION **PAGE 7**

LUBRIFICATION PAR FILTRE À CARTOUCHE **PAGE 9**

GRAISSAGE DE LA TRANSMISSION ARRIÈRE **PAGE 10**

PERTE D'HUILE ENTRE BOÎTE DE VITESSES ET BLOC MOTEUR **PAGE 11**

SUSPENSION AR **PAGE 12**

ROUES ET FREINS **PAGE 12**

ALLUMAGE **PAGE 18**

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE **PAGE 19**

SCHÉMA ÉLECTRIQUE **PAGE 20**

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Bicylindre.....à 4 temps
Disposition des cylindres .....en V à 90°
Alésage **850 T3**.....83 mm
Alésage **750 S3** .....82,50 mm
Course **850 T3** .....78 mm
Course **750 S3**.....70 mm
Cylindrée **850 T3**.....844 cm^3
Cylindrée **750 S3** .....748 cm^3
Taux de compression **850 T3**.....9,5
Taux de compression **750 S3** 9,8
Puissance maximum **850 T3** .....68,5 CV SAE

DISTRIBUTION

À soupapes en tête avec tiges et culbuteurs.

ALIMENTATION

2 carburateurs «Dell'Orto» VHB 30 CD (à droite) VHB30CS (à gauche).

GRAISSAGE

Graissage sous pression par pompe à engrenage.
Crépine et filtre à cartouche montés dans le carter inférieur.
Pression normale de graissage : 3,8 à 4,2 kg/cm^2 (réglable par un clapet situé dans le carter inférieur).
Témoin électrique signalant l'insuffisance de pression.

ALTERNATEUR

Monté en bout de vilebrequin (14V - 20 A).

ALLUMAGE

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

DONNÉES D'ALLUMAGE

Avance fixe .....0° à 2°
Avance automatique .....31°
Avance totale .....31° à 33°
Distance entre les grains du rupteur.....0,37 à 0,43 mm.

BOUGIES

Marelli CV7L - Bosch W225T2 - AC 44 XL.
Écartement des électrodes .....0,6 mm.

BOBINES

2 montées au-dessus du moteur.

DÉMARRAGE

Démarreur électrique (12V - 0,6 CV) commandé par relais.
Couronne dentée fixée au volant moteur.
Commande par bouton poussoir (Start) à droite du guidon.

TRANSMISSION

EMBRAYAGE

À sec, à 2 disques menés. Situé sur le volant moteur. Commande par levier placé sur le guidon (coté gauche).

TRANSMISSION PRIMAIRE

5 rapports avec engrenage toujours en prise à enclenchement frontal. Dispositif anti-à-coups incorporé.
Commande par levier à pédale situé sur le coté gauche du véhicule.
Rapports totaux de transmission:
1re.....(Z = 14/28) = 1 : 1,200
2e.....(Z = 18/25) = 1 : 1,338
3e.....(Z = 21/22) = 1 : 1,047
4e.....(Z = 23/20) = 1 : 0,869
5e.....(Z = 28/21) = 1 : 0,750

TRANSMISSION SECONDAIRE :

À cardan
Rapports .....(Z = 7/33) = 1 :4,714
Rapports total (moteur-roue) :
1re .....1 : 11,643
2e .....1 : 8,080
3e .....1 : 6,095
4e .....1 : 5,059
5e .....1 : 4,366

CADRE

Double berceau à structure tubulaire.

SUSPENSIONS

AV
Fourche télescopique à amortisseurs incorporés
AR
Bras oscillant avec ressorts réglables et amortisseurs hydrauliques incorporés

ROUES

AV et AR à rayons avec jante WM 3/2,15-18".

PNEUMATIQUES

AV .....3,50 H 18
AR .....4,10 H 18

FREINS

Système de freinage intégral.
AV :
2 disques Ø 300 mm avec étrier à 2 pistons Ø 38 mm
AR :
1 disque Ø 242 mm avec étrier à 2 pistons Ø 38 mm
La pédale commande le disque AV gauche et le disque AR.
Le levier au guidon commande le disque AV droit.

COTES ET POIDS

Empattement .....1,470 m
Longueur hors tout .....2,200 m
Largeur hors tout **850 T3** .....0,780 m
Largeur hors tout **750 S3** .....0,680 m
Hauteur maximum **850 T3** .....1,060 m
Hauteur maximum **750 S3** .....1,020 m
Garde au sol .....0,150 m
Poids en ordre de marche sans accessoires **850 T3**.....243 kg environ
Poids en ordre de marche sans accessoires **750 S3** .....230 kg environ

PERFORMANCES

Vitesse maxi pour chaque rapport (en solo)
1re .....71,837 km/h
2e .....103,502 km/h
3e .....137,339 km/h
4e .....165,329 km/h
5e .....195 km/h
Consommation (normes CUNA) .....6 litres aux 100 km

REMPLISSAGES

Élément	Litres	Type de carburant et différentes huiles
Réservoir	24	Super 98/100 NO-RM
Réserve	4	
Moteur	3	«Agip Sint 2000 SAE 10W50»
Boîte de vitesses	0,750	«Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
Pont	0,230	«Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
	0,020	«Agip Rocol ASO/R»
Fourche (par fourreau)	0,070	«Agip F.1 ATF Dexron»
Circuit de freinage		«Agip F.1 Brake Fluid»

Si l'on ne peut pas disposer de produits Agip, on peut employer les produits des autres Marques avec les mêmes spécifications SAE.

CYLINDRES - PISTONS - SEGMENTS

Se reporter au manuel "V7 Sport-750S-850T". Pour la 750 S3, voir 750 S et pour la 850 T3, voir 850 T.

Spécificité 750 S3 :
Segments : jeu à la coupe .....0,040 à 0,062 mm

DISTRIBUTION

Le diagramme de distribution est le même pour les 2 machines et reprend celui de la 850 T.

Jeu au culbuteur pour calage de la distribution : 1,5 mm.

Admission
A.O.A. .....20°
R.F.A. .....52°
Échappement
A.O.E. .....52°
R.F.E. .....20°

Réglage des culbuteurs moteur froid:
Admission .....0,22 mm
Échappement.....0,22 mm

ALIMENTATION

CARBURATEURS

2 carburateurs du type Dell'Orto «VHB 30 CD» (à droite) et «VHB 30 CS» (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 enlevé.

N.B. - Vérifier que sur la position «**B**» la gaine des câbles de starter a un jeu de 3 mm au niveau des barillets tendeurs des carburateurs.

RÉGLAGES

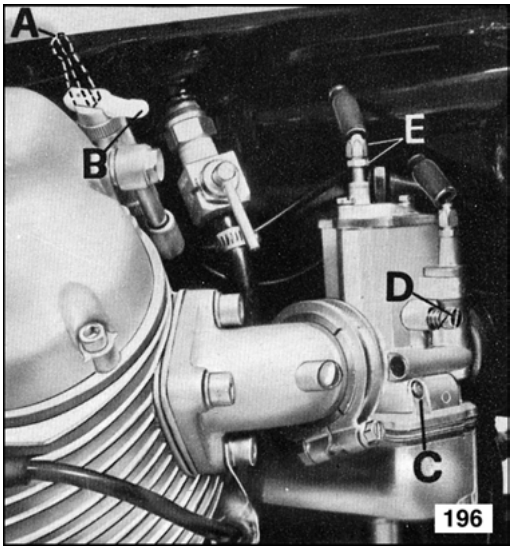
Passage .....Ø 30 mm
Boisseaux de gaz 40
Diffuseur 265
Gicleur principal 120
Gicleur de démarrage 80
Gicleur de ralenti 50
Aiguille ..... V9 (2e cran)
Flotteur .....10 g

RÉGLAGE DE LA CARBURATION SANS DÉPRESSIOMÈTRE

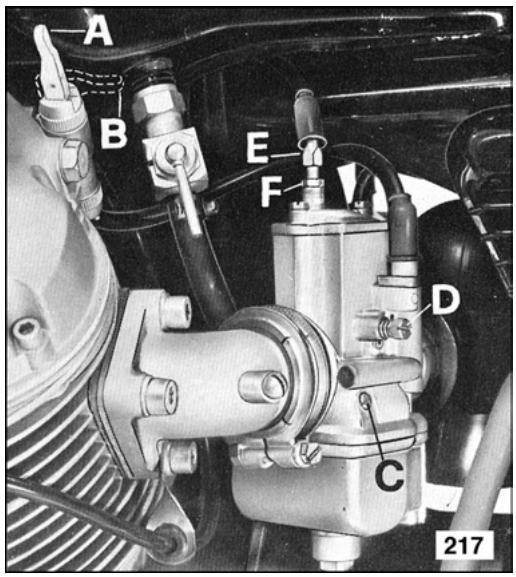
Opérer comme suit :
1. Faire chauffer le moteur.
2. Visser à fond sans forcer les vis «**C**» et les desserrer d'un tour 1/2.
3. Mettre le ralenti entre 900 et 1000 tours à l'aide des vis «**D**» en faisant attention d'avoir la même pression d'échappement sur chaque cylindre en sortie des silencieux (dévisser la vis du cylindre qui a une pression supérieure ou visser la vis du cylindre qui a une pression inférieure).
4. Trouver le régime maximum de chaque cylindre en agissant sur la 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 le cas, agir sur la 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 900 et 1000 t/m en vissant ou dévissant les vis «**D**» de la même fraction de tour.
7. Vérifier que le jeu entre la gaine et les barillets tendeurs de la poignée de gaz est de 1 à 1,5 mm.

8. Contrôler la synchronisation de l'ouverture des boisseaux. Pour cela faire appel à quelqu'un qui tournera doucement la poignée de gaz. Les pressions d'échappement doivent être égales pendant la montée en régime. Si l'une d'elles est inférieure retendre le câble correspondant.

850 T3



750 S3



RÉGLAGE DE LA CARBURATION AU DÉPRESSIOMÈTRE

Se reporter à ce chapitre page 55 du manuel "V7 Sport-750S-850T"

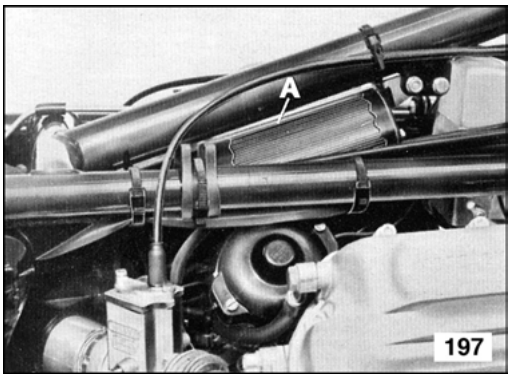
CARTOUCHE DE FILTRE À AIR (FIG. 197)

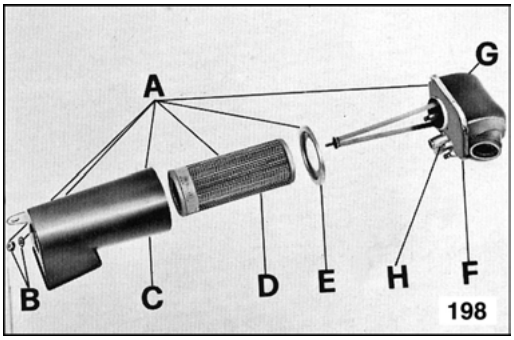
Ne concerne pas la 750 S3

Tous les 10.000 kms environ changer la cartouche. Cette cartouche est située dans un boîtier commun au reniflard situé sous le réservoir de essence.

Pour enlever la cartouche «**D**» du boîtier «**A**» opérer de la façon suivante (fig. 198) :

- Soulever la selle et la mettre sur sa béquille
- Déposer la boîte à outils après avoir dégrafé sa sangle
- Dégrafer la sangle du réservoir, débrancher les tuyaux d'essence et déposer le réservoir
- Débrancher les fils batterie et déposer celle-ci
- Dégrafer les ressorts des pattes «**F**» et débrancher le raccord caoutchouc «**G**» des carburateurs
- Dévisser l'écrou «**B**» maintenant le reniflard «**H**» préalablement débranché des tuyaux
- Déposer la cartouche «**D**» et la rondelle «**E**».
- Pour la repose, procéder dans l'ordre inverse de la dépose.



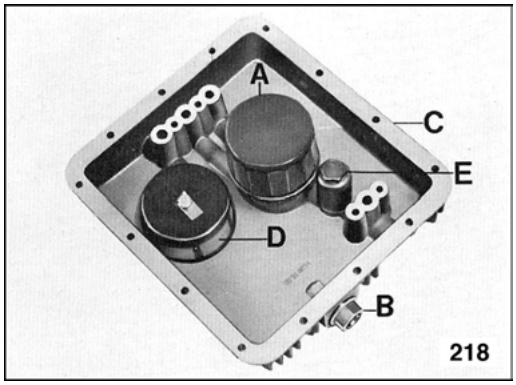


LUBRIFICATION PAR FILTRE À CARTOUCHE

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. Ceci permet un filtrage presque intégral avant le passage par la pompe et le circuit de graissage.

CARTER D'HUILE (FIG. 218)

«**A**» Filtre à cartouche démontable
«**B**» Bouchon de vidange
«**D**» Crépine
«**E**» Clapet de décharge



FILTRE A CARTOUCHE DÉMONTABLE (FIG. 218)

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 le filtre «**D**» et de remplacer le joint entre carter d'huile et carter moteur.

Contenance : 3 litres d'huile Agip Sint 2000 SAE 10W50 après mise en place du bouchon «**B**».

CRÉPINE (VOIR «D» FIG. 218)

A 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. 218)

II est monté sur le carter d'huile et permet maintenir une pression d'huile de 3,8 à 4,2 kg/cm^2.

CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE

Tous les 500 km vérifier le niveau de l'huile dans le carter moteur à l'aide du bouchon-jauge.
Le niveau idéal se trouve presque à l'encoche du niveau maximum.
Le bouchon-jauge pour ce contrôle doit être vissé.

GRAISSAGE DE LA TRANSMISSION AR

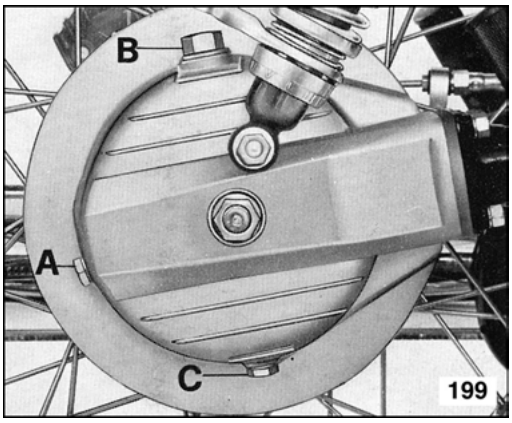
CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE

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.

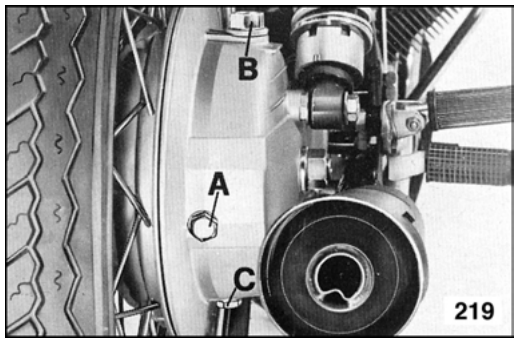
VIDANGE

Tous les 1000 km, vidanger l'huile du pont.
Cette opération doit être effectuée après avoir effectué quelques km.
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 litre d'huile dont :
0,230 litre d'huile «Agip F.1 Rotra MPSAE90»
0,020 litre d'huile «Agip Rocol ASO/R»

850 T3



750 S3



PERTE D'HUILE ENTRE BOÎTE DE VITESSES ET BLOC MOTEUR

Pour déceler les pertes d'huile entre la boîte de vitesses et le bloc moteur, procéder de la façon suivante :
Assurez-vous tout d'abord de l'origine de l'huile : elle provient soit de la boîte de vitesses, soit du bloc moteur. Il est relativement facile de procéder à ce contrôle car l'huile sortant de la boîte est de nature plus visqueuse et est plus odorante que l'huile moteur qui a un degré de viscosité inférieur et est inodore

Si l'huile provient de la boîte de vitesses, la cause peut être :

1. Mauvaise étanchéité entre la tige d'embrayage (14 08 57 00) et le joint tubulaire interne à l'arbre d'embrayage (12 08 59 02). Vérifiez que la tige est bien lubrifiée et coulisse librement dans l'arbre d'embrayage (afin que l'étanchéité soit parfaitement réalisée, la tige doit forcer sur le tube qui lui-même doit forcer sur l'arbre). Dans ce cas, il est souhaitable de vérifier que les disques ne sont pas gras.
2. Mauvaise étanchéité du joint spi (boîte de vitesses côté volant). Vérifiez son élasticité ainsi que son usure. En cas d'usure trop prononcée, examinez la surface de la noix d'embrayage qui ne doit pas être rugueuse ni présenter de partie écrasée ou de rayures.
3. Si la partie du joint sur la noix d'embrayage contient de l'huile, s'assurer que les deux joints toriques situés entre la noix et l'arbre n'ont pas été détériorés (90 70 62 35 et 90 70 62 03).
4. Porosité au niveau de la boîte de vitesses : pour la mettre en évidence procéder de la façon suivante :
   - Mettre la boîte de vitesses sur l'établi, le carter d'embrayage en haut.
   - Remplissez le carter avec de l'eau et insufflez de l'air comprimé à kg/cm^2 par l'intermédiaire du reniflard.
   - En cas de porosité importante, de petites bulles seront visibles dans l'eau. Eliminez cette porosité en utilisant de l'Araldite ou du Devcon.

Si l'embrayage patine à cause de fuites d'huile entre le bloc moteur et la boîte de vitesses, et que l'huile s'infiltre entre la tige d'embrayage et le joint tubulaire, on peut être certain que l'huile provient du carter moteur. La cause peut être :

1. Fuite d'huile par le joint spi du palier arrière. Vérifiez l'élasticité du joint et son usure. Si l'usure est importante, vérifiez la surface du carter en contact avec le joint : cette dernière doit être parfaitement lisse.
2. Porosité éventuelle du carter moteur. Afin de la mettre en évidence, mettez le moteur sur l'établi, côté volant en haut. Déposer le volant du bloc moteur et remplir le carter avec de l'eau, puis insuffler de l'air comprimé à 4 kg/cm^2 par l'intermédiaire du reniflard. En cas de porosité importante, de petites bulles seront visibles dans l'eau. Eliminez cette porosité en utilisant de l'Araldite ou du Devcon.
3. Si les colliers assurant le serrage des durits du reniflard sont desserrés, l'huile peut passer entre les tuyaux et les durits qui vont de la boîte de reniflard au bloc moteur.
4. Vérifiez que les deux boulons inférieurs maintenant le palier, côté volant du carter moteur sont bien secs. S'ils ne le sont pas, utilisez du Teflon ou du Loctite oléoétanche sur leur filetage.
5. Vérifiez que le goujon inférieur maintenant la boîte de vitesses au bloc moteur n'est pas gras (côté gauche) ; s'il l'est, utilisez du Teflon ou du Loctite oléoétanche sur son filetage.

SUSPENSION AR

Ce type de machine peut être équipé de 2 façons différentes :
Amortisseur à 5 ou 3 réglages de ressorts.
Caractéristiques d'un ressort:
Longueur libre .....270 mm
Longueur sous charge de 61 kg .....230 mm
Longueur sous charge de 122 kg .....190 mm
Longueur sous charge de 235 kg .....116 mm

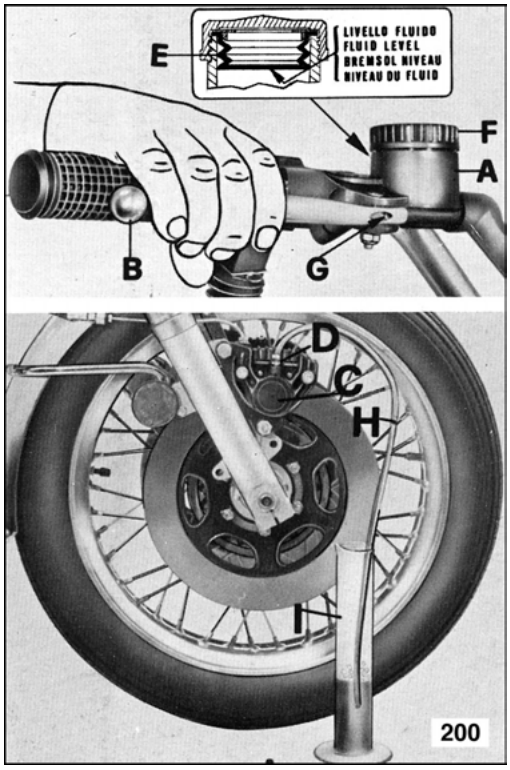
ROUES ET FREINS

Le modèle 850 T3 est équipé de 3 freins à disque hydrauliques.
Les caractéristiques du maître cylindre, étriers et disques sont en pages 108 à 112 du manuel "V7 Sport-750S-850T".

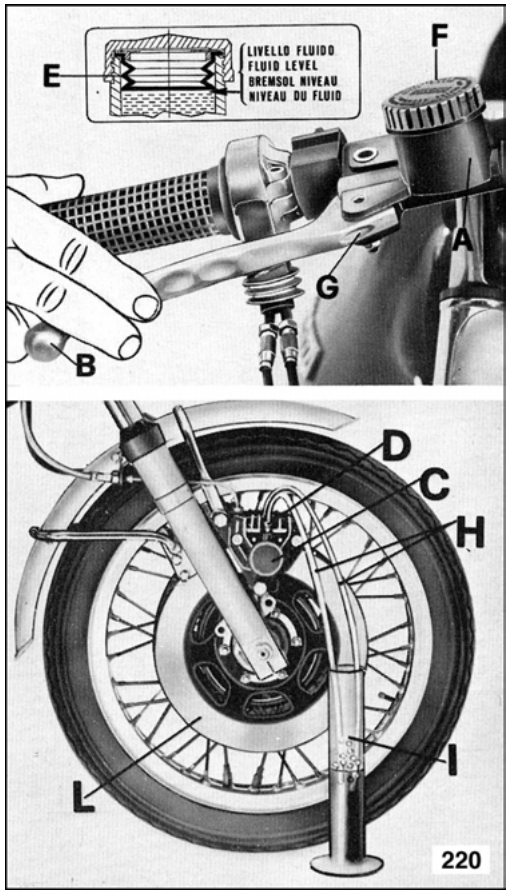
RÉGLAGE DU LEVIER DE FREIN AV

Contrôler que le jeu est correct (0,05 à 0,15 mm) entre le maître-cylindre et l'extrémité du levier de commande sur le guidon. Si nécessaire le régler au moyen de la vis de réglage «**G**».

850 T3



750 S3



CONTRÔLE DE L'USURE DES PLAQUETTES

Tous les 5000 km, contrôler l'usure des garnitures.
L'épaisseur d'une garniture neuve est de 9 mm. Une garniture à la limite d'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. 200 et 220) du guidon de façon répétée jusqu'à ce que les pistons 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

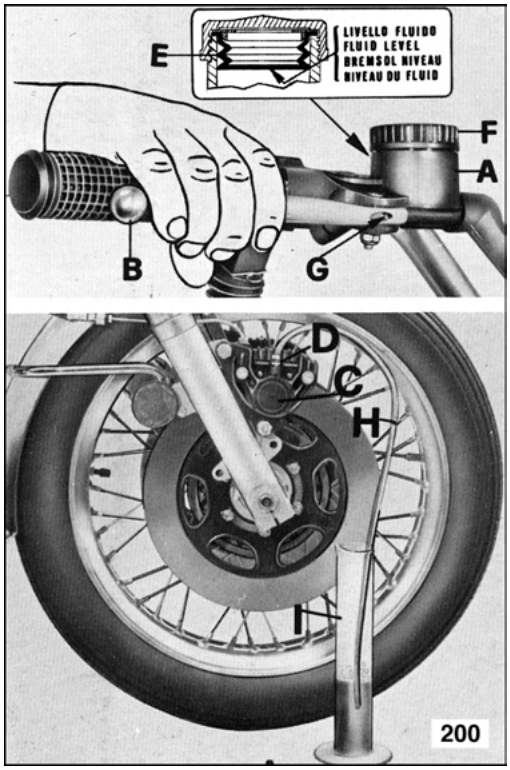
Le disque de frein doit être parfaitement propre. Il ne doit pas y avoir d'huile, de graisse ou d'autres impuretés ni de profondes rayures. Lors du remplacement ou de la révision du disque, s'assurer qu'il n'est pas «voilé». Ce contrôle s'effectue au moyen d'un comparateur : l'écart maximum ne doit pas dépasser 0,2 mm. Si le voile 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 à 2,4 kgm.

CONTRÔLE DE NIVEAU ET VIDANGE

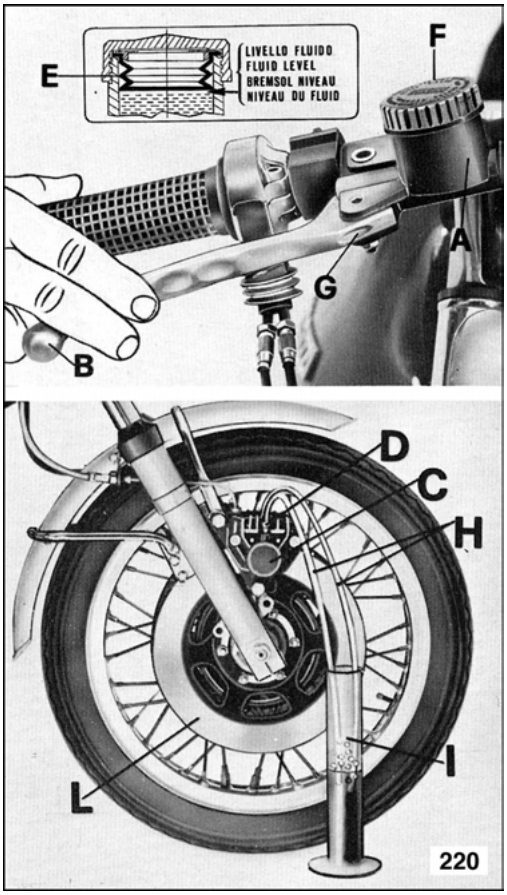
Pour obtenir un bon fonctionnement, respecter scrupuleusement les règles suivantes :

- Vérifiez fréquemment le niveau du liquide (il doit être à la hauteur de la membrane à soufflet «**E**» du réservoir «**A**»). Il ne doit jamais descendre à plus de 8 mm en dessous du niveau maximum
- Refaire périodiquement (ou quand cela est nécessaire) le niveau du liquide dans le réservoir «**A**» après avoir dévissé le bouchon «**F**» et ôté la membrane «**E**».
- N'utiliser que du liquide du type prescrit et dont la boîte ne sera ouverte qu'au moment de l'utilisation.
- Tous les 15.000 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.

850 T3



750 S3



PURGE DES CIRCUITS DE FREINAGE

La purge du circuit de freinage s'avère nécessaire lorsque la course du levier est longue et élastique, en raison de la présence de bulles d'air dans le circuit.
Pour les éliminer, procéder de la façon suivante :

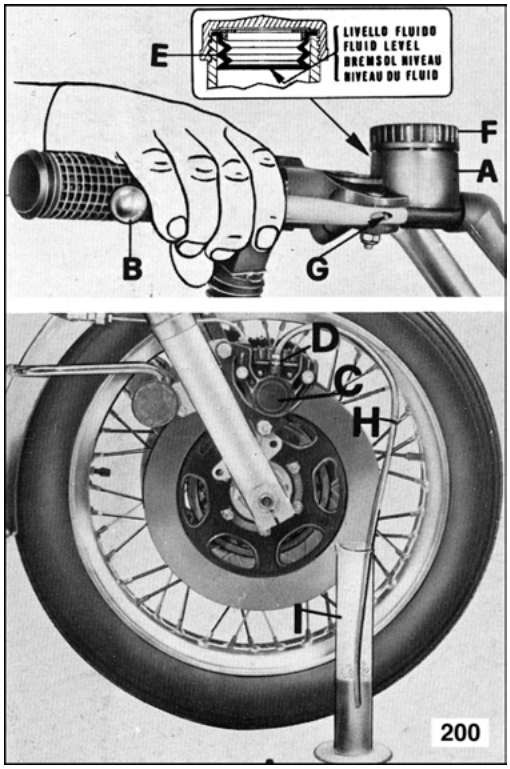
CIRCUIT DU FREIN AV DROIT

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 «**A**» en veillant à ce que le liquide ne descende pas en dessous de 8 mm du niveau maxi pendant l'opération de purge.
Purger en agissant sur chaque demi étrier «**C**» séparément :

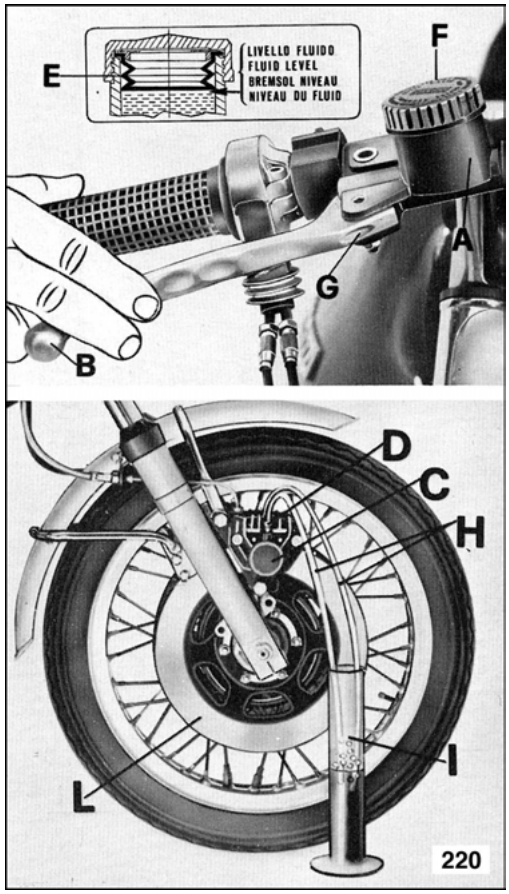
- Retirer le capuchon en caoutchouc et adapter sur le bouchon de purge «**D**» un flexible transparent «**H**» dont l'autre extrémité aboutira dans un récipient transparent «**I**» contenant du liquide de même type
- Dévisser le bouchon de purge «**D**»
- Tirer à fond le levier de commande du frein «**B**» 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 «**H**»
- Maintenir le levier de commande «**B**» tiré à fond et bloquer le bouchon de purge «**D**» puis retirer le tuyau «**H**» et remonter le capuchon en caoutchouc sur le bouchon de purge.

Si cette purge a été effectuée correctement, immédiatement après les premières courses 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.

850 T3



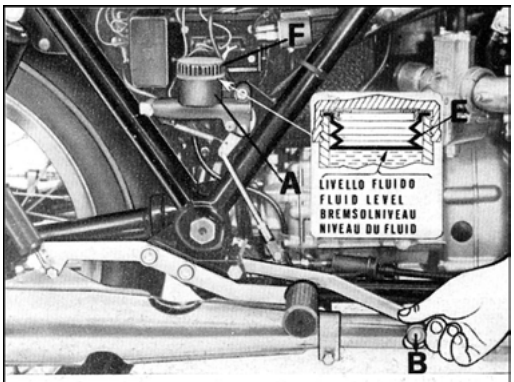
750 S3

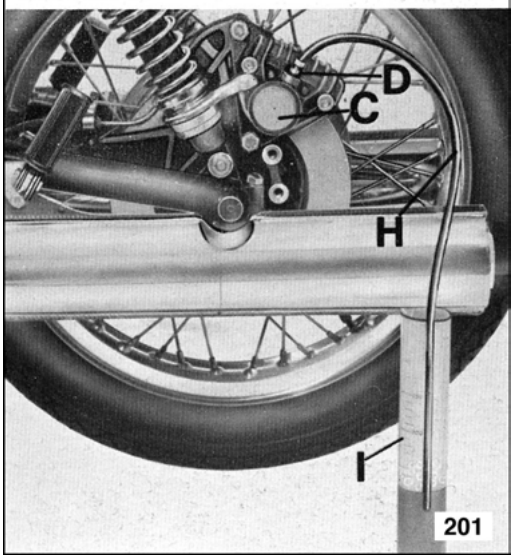


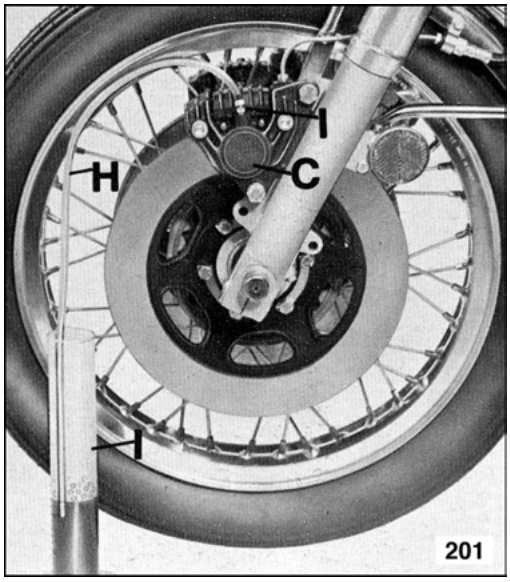
CIRCUIT DU FREIN AR ET DU FREIN AV GAUCHE

Comme au paragraphe précédent avec la pédale «**B**»

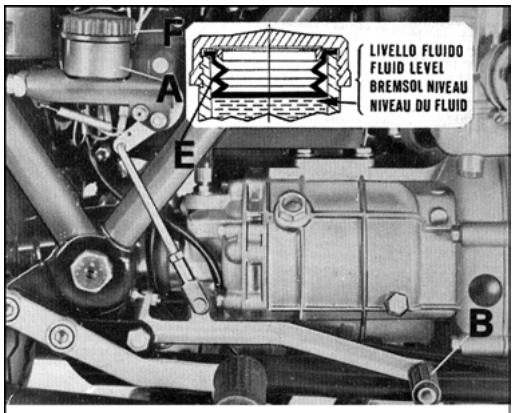
850 T3

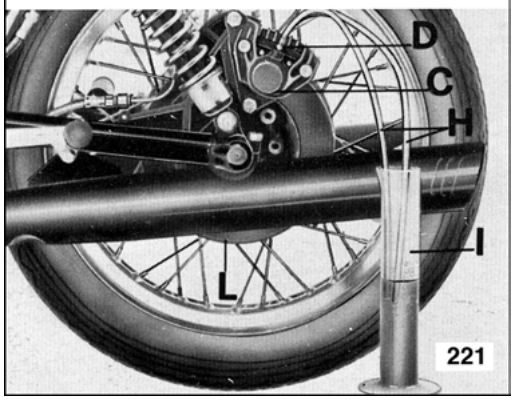


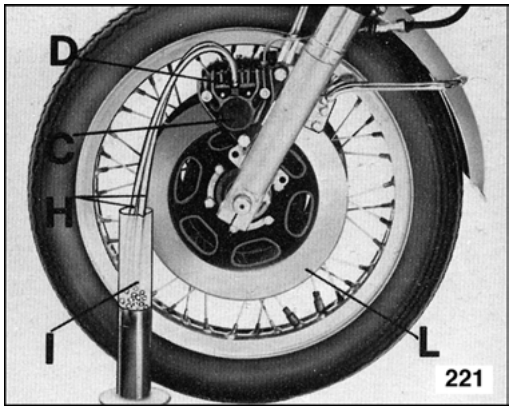




750 S3





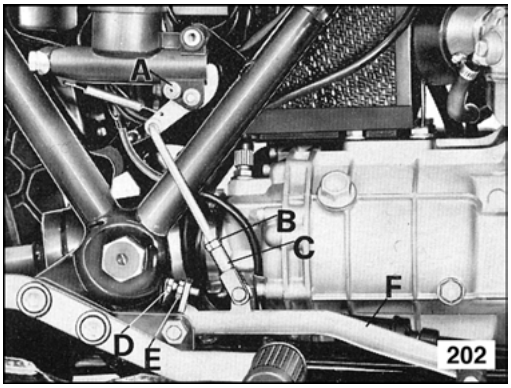


RÉGLAGE DE LA PÉDALE DE FREIN

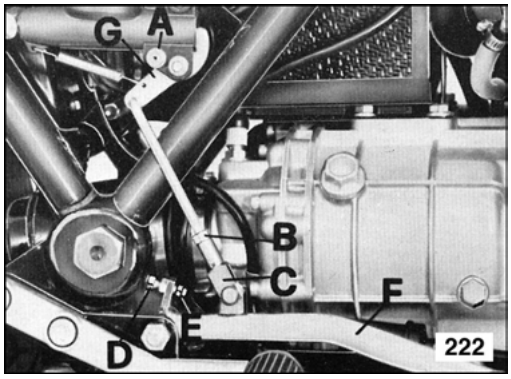
Régler le jeu entre le maître-cylindre et le levier de commande de la manière suivante :
- Agir sur l'excentrique «**A**». Le jeu doit être compris entre 0,05 et 0,15 mm.

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 chape «**C**».
- Après avoir trouvé la position idéale de la pédale «**F**» remonter l'axe et la goupille
- Puis débloquer le contre-écrou «**E**»
- Régler la vis de butée «**D**».

850 T3



750 S3



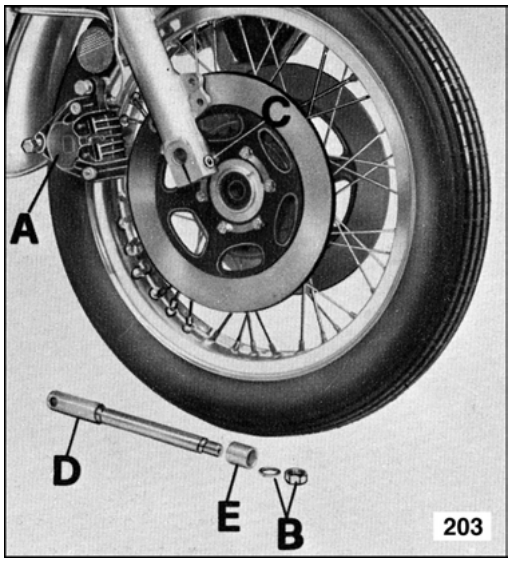
DÉMONTAGE DES ROUES

ROUE AV

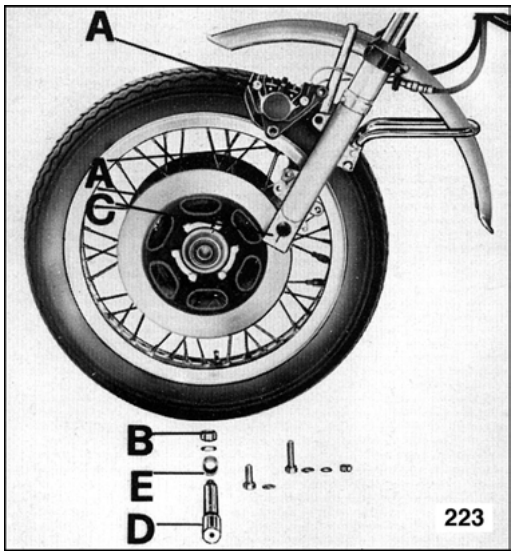
Pour démonter la roue avant, procéder comme suit :
- Déposer l'étrier «**A**» du fourreau droit sans débrancher la durit
- Dévisser l'écrou de blocage de l'axe sur le fourreau gauche «**B**»
- Desserrer les vis de blocage de l'axe dans les fourreaux «**C**», retirer l'axe «**D**» en repérant le montage de l'entretoise «**E**»
- Soulever le véhicule de façon à pouvoir retirer les disques de frein de la pince fixée au bras gauche de la fourche (utiliser le support moteur).

Pour remonter la roue, effectuer les opérations en sens inverse.

850 T3



750 S3



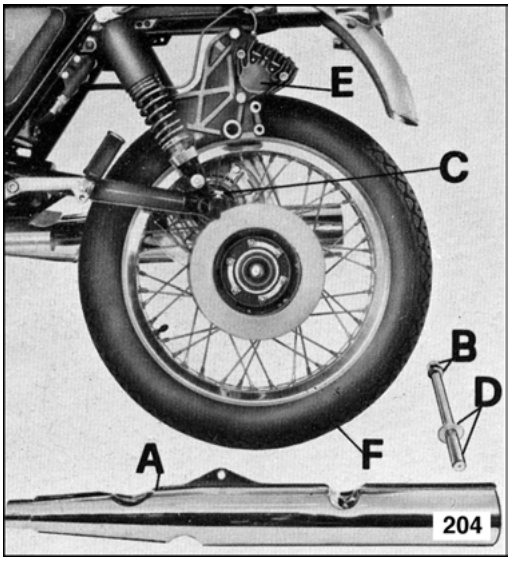
ROUE AR

Les renvois font référence à la 850 T3 (fig. 204). Le dégagement de la roue AR de la 750 S3 (fig. 224) se fait après avoir relevé le garde-boue AR.

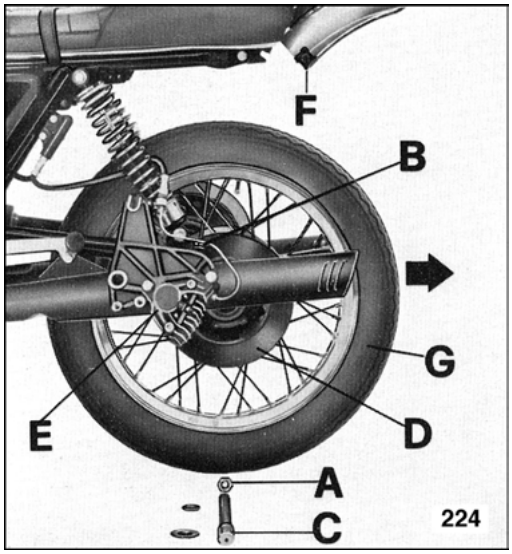
- Dévisser l'écrou d'axe «**B**» côté pont
- Desserrer la vis de blocage de l'axe «**C**» côté gauche
- Déposer l'axe «**D**»
- Dégager le disque de l'étrier «**E**»
- Dégager la plaque supportant l'étrier et fixer cette plaque au levier de béquillage de la machine
- Incliner la machine côté droit jusqu'à 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.

850 T3



750 S3



RÉGLAGE DES RAYONS DE ROUES

Contrôler que tous les rayons sont tendus et que la roue n'est pas excentrée. Pour effectuer ce contrôle, procéder comme suit :

- Faire tourner la roue et vérifier son centrage à l'aide d'une cale.
- Si nécessaire modifier la tension des rayons droits et gauches jusqu'à ce que la roue tourne correctement.

Ce contrôle doit être effectué après les premiers 500 km et ensuite tous les 1500 km environ.

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 :

- Après avoir démonté la roue, s'être assuré que tous les rayons sont bien tendus et que la roue n'est pas excentrée, 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 sur le rayon à l'opposé de ce point
- Recommencer ensuite l'opération jusqu'à ce que l'équilibrage de la roue soit correct
- Puis fixer les contrepoids aux rayons avec une pince.

PNEUS

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.
Une mauvaise pression des pneus peut provoquer des défauts de stabilité et une usure excessive des pneus.
Les pressions de gonflage sont :
Roue avant, en solo ou en duo .....2,0 kg/cm^2
Roue arrière, en solo.....2,3 kg/cm^2
Roue arrière, en duo .....2,5 kg/cm^2
Les valeurs ci-dessus ont été indiquées pour une utilisation normale (tourisme). Pour une utilisation prolongée à vitesse élevée (parcours autoroutier) il est recommandé d'ajouter 0,2 kg/cm^2 aux valeurs indiquées.

ALLUMAGE

RUPTEURS

Écartement .....0,37 à 0,43 mm
Angle d'ouverture.....180° ± 5%
Angle de fermeture .....180° ± 5%
Degré Dwell.....50%

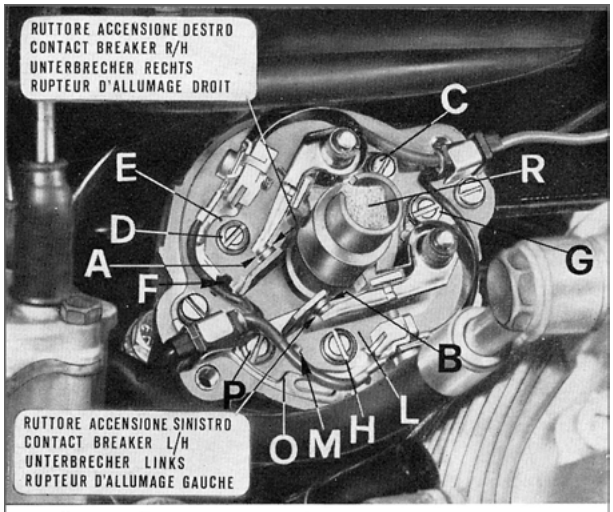
CALAGE

Voir pages 121 à 123 du manuel "V7 Sport-750S-850T".

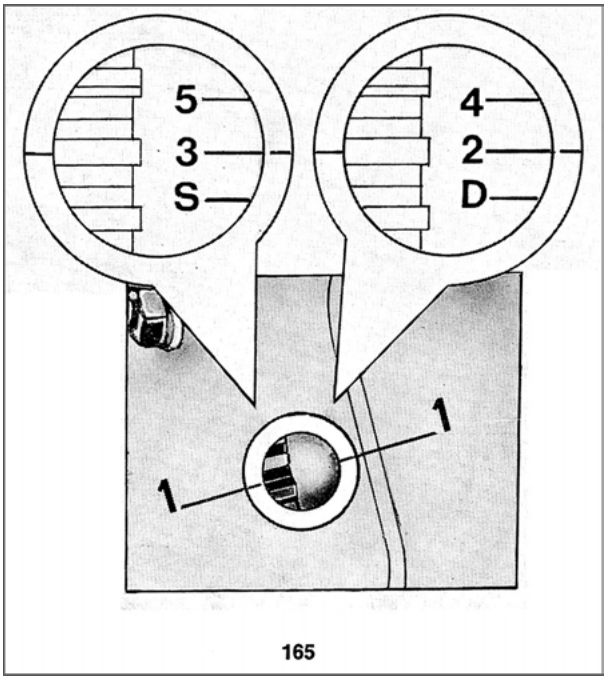
Les données ci-dessous se rapportent à la 850 T3. Pour la 750 S3, se reporter aux pages 121 à 123 du manuel "V7 Sport-750S-850T".

L'avance fixe est de 2°. Le repère «**2**» (fig. 165) se trouve à 2° du PMH «D» et doit correspondre au début d'ouverture des grains du rupteur «**A**» (fig. 164) pour le cylindre droit.
Le repère «**3**» (fig. 165) se trouve à 2° du PMH «S» et doit correspondre au début d'ouverture des grains du rupteur «**B**» (fig. 164) pour le cylindre gauche.

Contrôle au stroboscope :
avance fixe .....2°
avance automatique .....31°
avance totale .....33°



164



165

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

BOUGIES

Types ..... Marelli CW 7 L, Bosch W 225 TZ, AC 44 XL

ALTERNATEUR

Caractéristiques générales :
Type .....Bosch (G1 14V - 20 A)
Puissance maxi .....280 W - 14V
Intensité maxi..... 20 A
Début charge .....1.000 trs/m
Nombre de tours maxi .....10.000 trs/m

DÉMARREUR

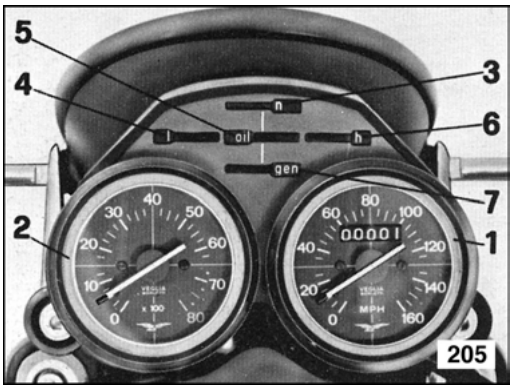
Type ..... Bosch DF - 12V
Tension..... 12V
Puissance.....0,6 CV
Intensité..... 35 A

ESSAIS

Fonctionnement	Tension (V)	Intensité (A)	Vitesse (trs/mn)	Couple (kgm)
À vide	11,5	20 à 40	6500 à 8500	—
En charge	9	170	3200 à 3500	0,15
En court circuit	8	280 à 360	—	0,75

TABLEAU DE BORD

850 T3



750 S3

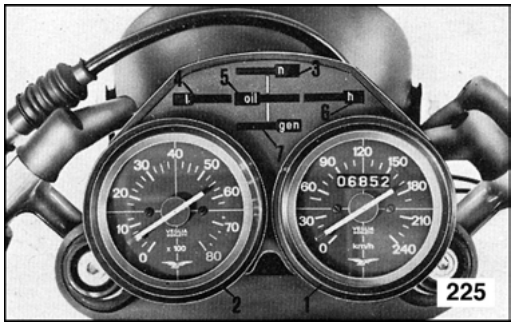


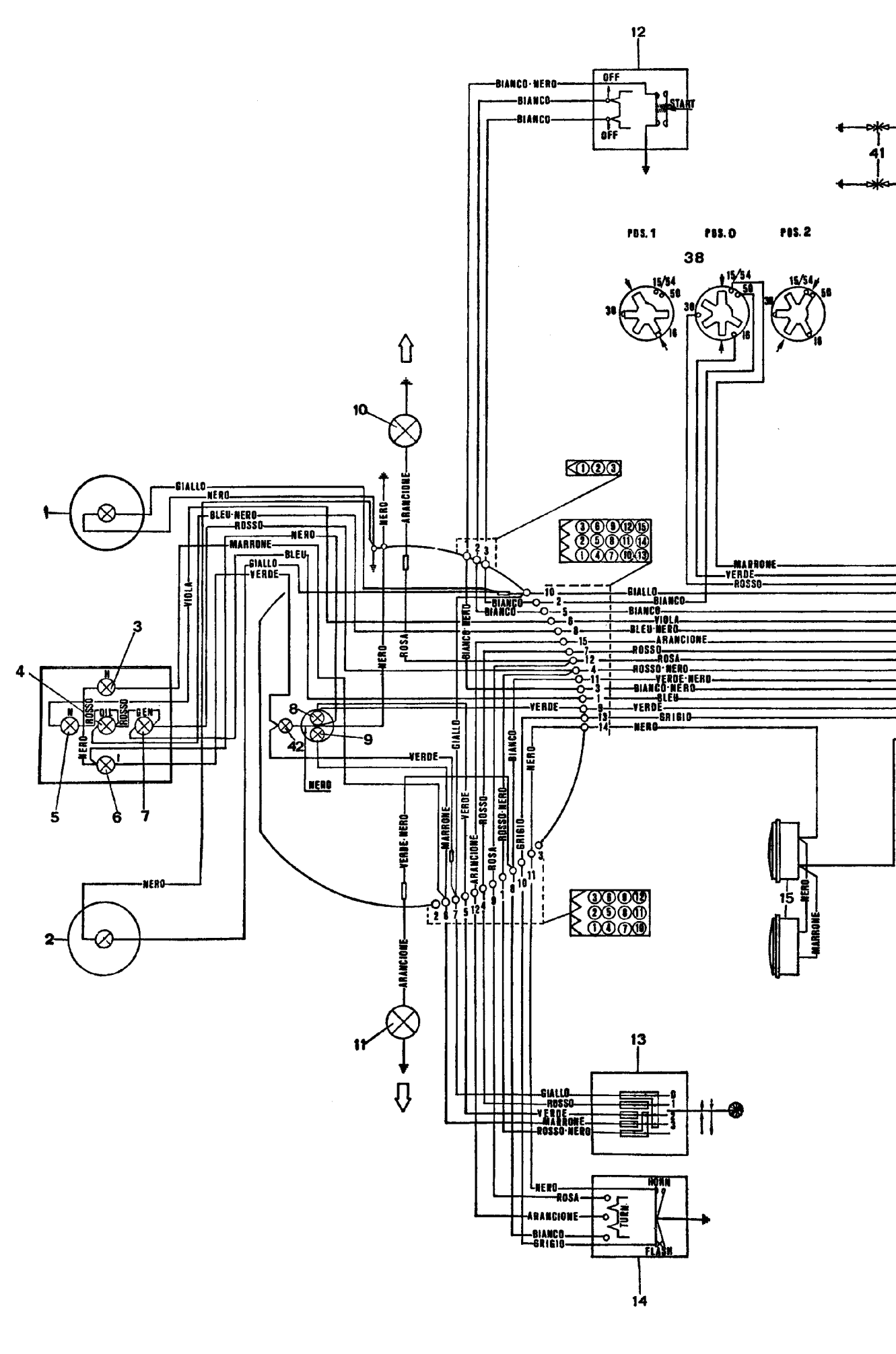
SCHÉMA ÉLECTRIQUE

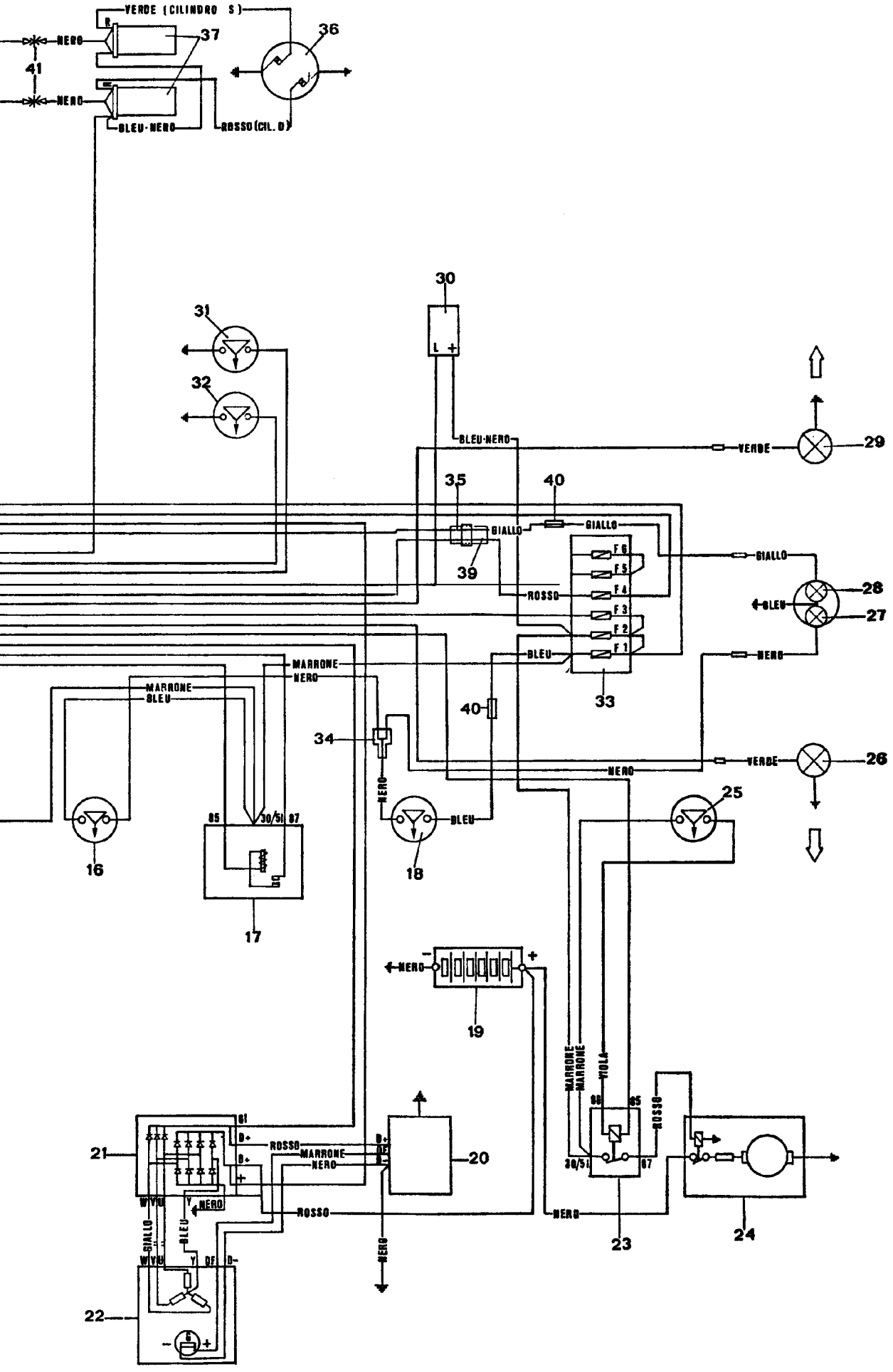
LÉGENDE

1. Compteur
2. Compte-tours
3. Témoin de feu de route
4. Témoin de pression d'huile
5. Témoin de point mort
6. Témoin d'éclairage
7. Témoin de charge
8. Feu de croisement
9. Feu de route
10. Clignotant avant droit
11. Clignotant avant gauche
12. Boutons de démarreur et d'arrêt moteur
13. Commutateur d'éclairage
14. Commande de clignotant, démarreur, avertisseur et appel de phare
15. Avertisseur (consommation 7 A)
16. Manocontact de frein AV
17. Relais d'appel de phare
18. Contacteur de frein AR
19. Batterie (12V - 32 Ah)
20. Régulateur
21. Redresseur
22. Alternateur (14V - 20 A)
23. Relais de démarreur
24. Démarreur (12V - 0,7 CV)
25. Compte circuit sur câble d'embrayage
26. Clignotant arrière gauche
27. Stop
28. Éclairage de phare et feu AR
29. Clignotant arrière droit
30. Centrale clignotante
31. Manocontact de pression d'huile
32. Contacteur de point mort
33. Plaquette porte fusible (16 A)
34. Connecteur à 3 voies
35. Connecteur à 4 voies mâle (AMP)
36. Rupteurs
37. Bobines
38. Interrupteur d'allumage (3 positions)
39. Connecteur à 4 voies femelle (AMP)
40. Connecteur à 2 voies
41. Bougies
42. Feu de position AV

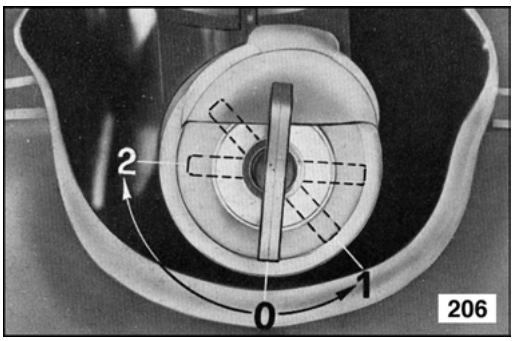
COULEURS

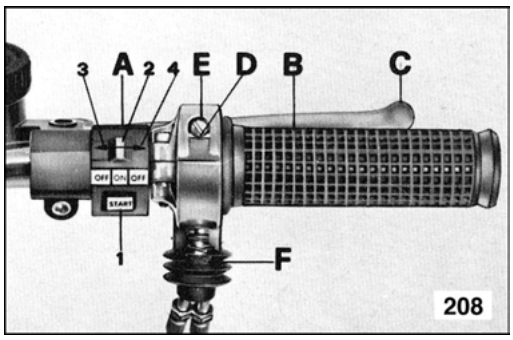
Verde = Vert
Rosso = Rouge
Giallo = Jaune
Nero = Noir
Marrone = Marron
Viola = Violet
Azzurro = Bleu
Bianco = Blanc
Rosa = Rose
Grigio = Gris
Arancione = Orange
Rosso/Nero = Rouge/Noir
Azzurro/Nero = Bleu/Noir
Verde/Nero == Vert/Noir
Bianco/Nero = Blanc/Noir
Giallo/Nero = Jaune/Noir
Grigio/Nero = Gris/Noir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

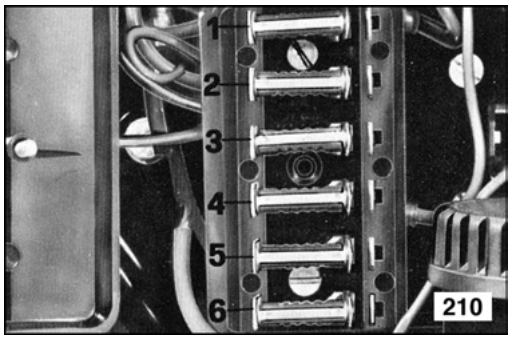

12
OFF
START
OFF
BIANCO·NERO
BIANCO
BIANCO
41
POS. 1
POS. 0
POS. 2
38
15/54
50
30
16
10
GIALLO
NERO
BLEU·NERO
ROSSO
MARRONE
BLEU
VERDE
VIOLA
ARANCIONE
ROSA
ROSSO·NERO
VERDE·NERO
GRIGIO
3
4
5
6
7
8
9
42
N
OIL
GEN
I
2
11
13
14
HORN
TURN
FLASH

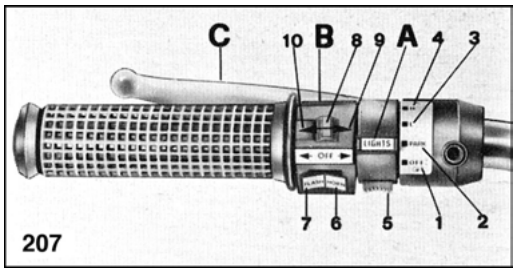

VERDE (CILINDRO S)
NERO
37
36
41
NERO
BLEU-NERO
ROSSO (CIL. D)
30
L +
31
32
BLEU-NERO
VERDE
29
35
40
GIALLO
GIALLO
39
GIALLO
F 6
F 5
F 4
F 3
F 2
F 1
ROSSO
28
BLEU
27
BLEU
NERO
33
MARRONE
NERO
MARRONE
BLEU
40
34
VERDE
26
NERO
NERO
25
BLEU
85
30/51
87
16
18
17
NERO
19
MARRONE
MARRONE
VIOLA
86
85
ROSSO
21
81
B+
ROSSO
MARRONE
NERO
B+
B+
20
30/51
87
NERO
ROSSO
NERO
23
24
GIALLO
BLEU
NERO
22

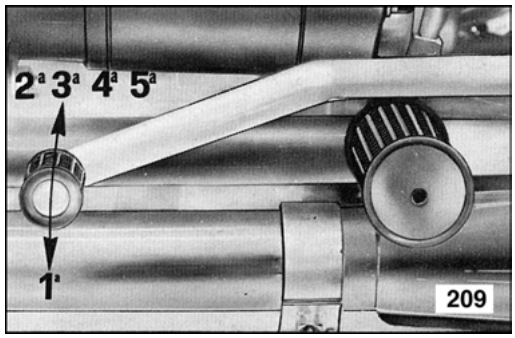
FIGURES NON DOCUMENTÉES

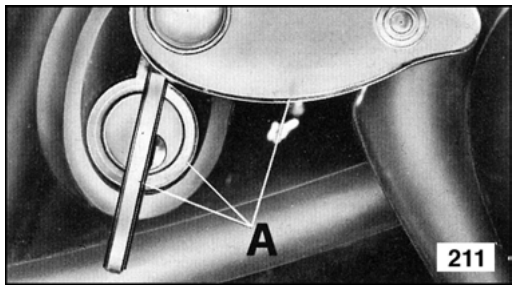


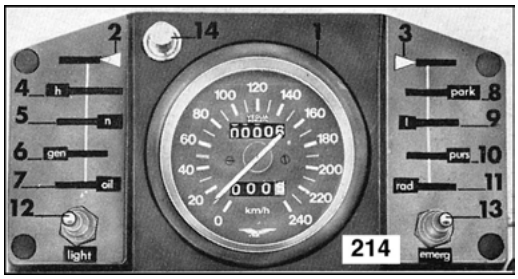


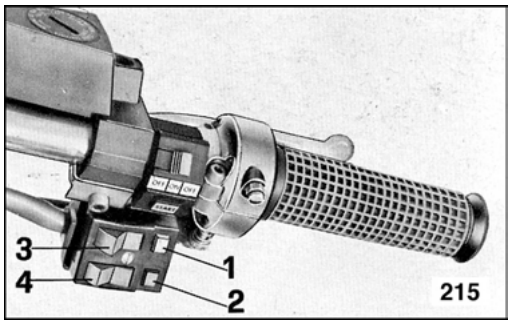


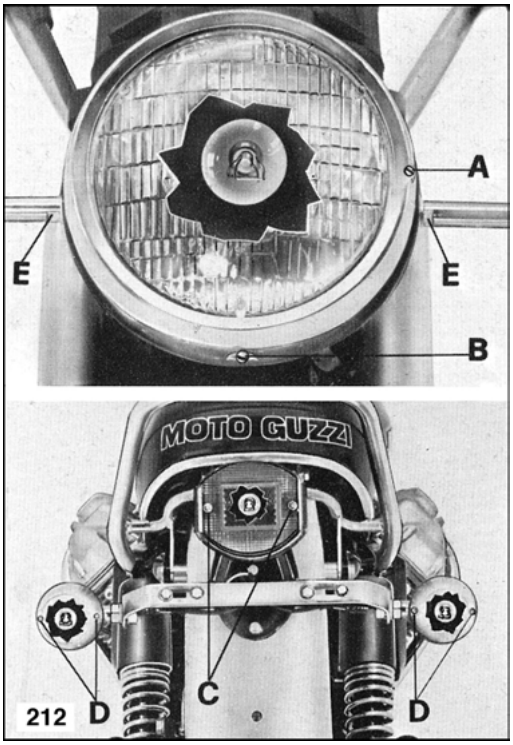


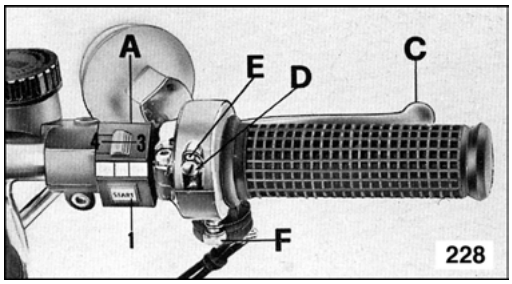


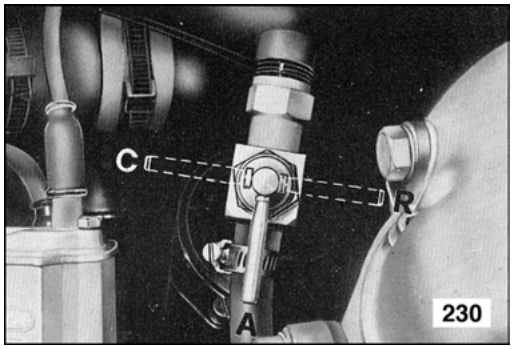


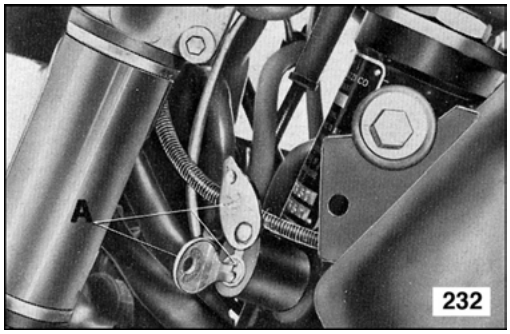


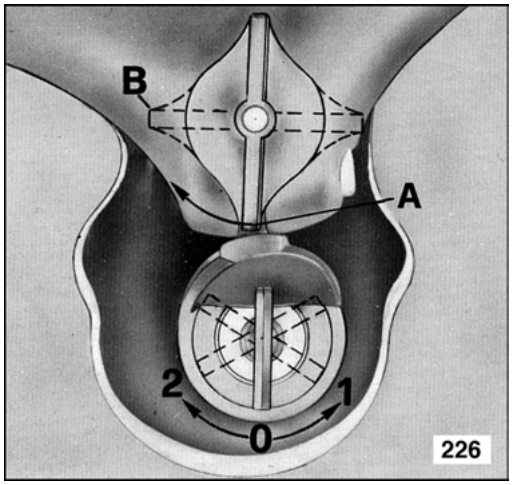


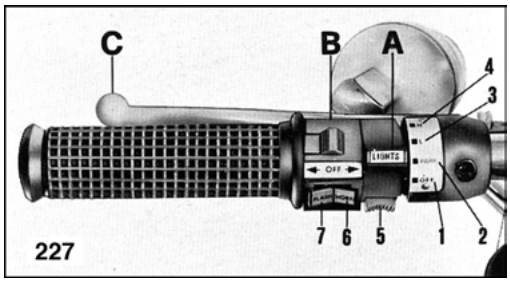

A
E
E
B
MOTO GUZZI
C
D
D
212

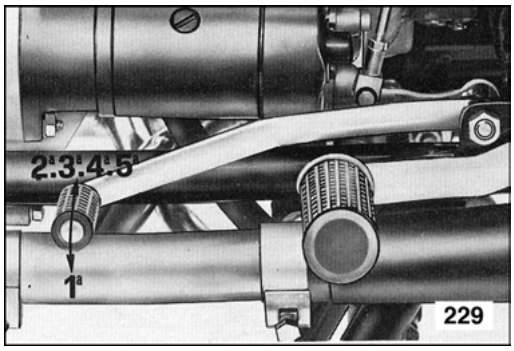

A
E
D
C
4
3
1
F
228

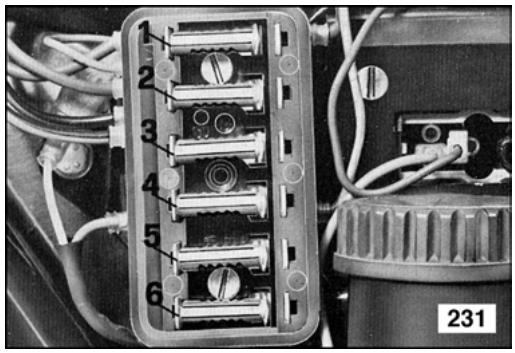

C
R
A
230

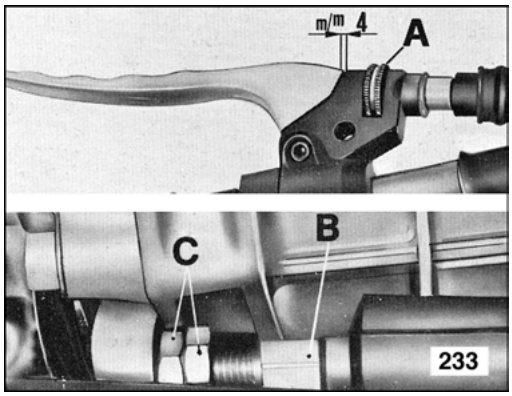

A
232

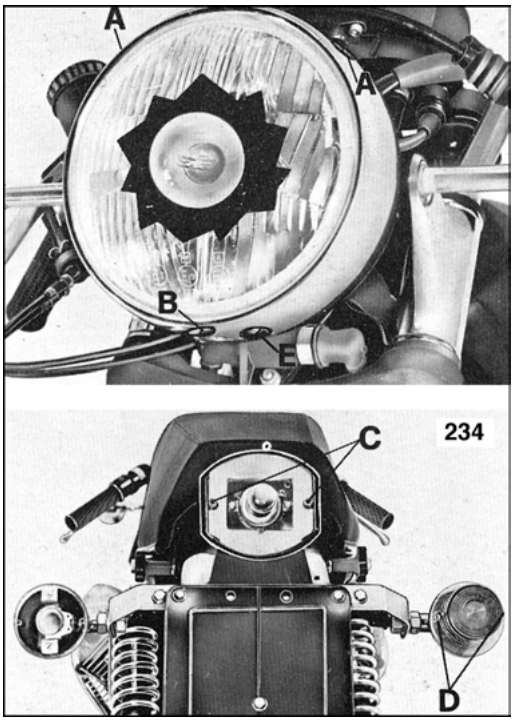

B
A
2
1
0
226


C
B
A
4
3
OFF
LIGHTS
7
6
5
1
2
227


2.3.4.5
1
229


1
2
3
4
5
6
231


m/m 4
A
C
B
233


A
A
B
E
234
C
D