

- MOTO GUZZI V7 e derivate -

Modifiche impianto elettrico

(V700, V7 Special, 850 GT)

di

- P. A. N. -

Illustro le modifiche apportate all'impianto elettrico del mio V7 850 GT.

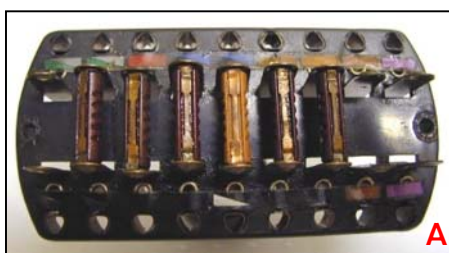
Le stesse modifiche possano essere operate su tutte le versioni dei V7, in quanto gli elementi base dell'impianto e convenzionalmente i colori, sono solitamente gli stessi per tutte le Guzzi dell'epoca (1965/75)

Quanto segue, è semplice e poco costoso (15/20 euro). E' un primo lavoro che mette l'impianto elettrico in sicurezza, ammodernando la centralina di smistamento alloggiata nel faro e che consentirà, di operare in modo più chiaro, quando necessaria, la sostituzione di cavi e guaine.

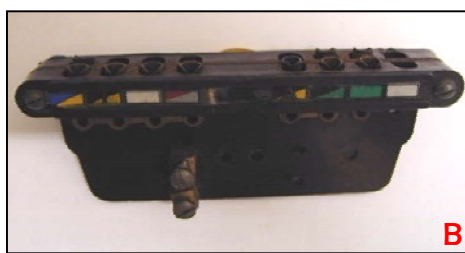
Sul mio V7 non ho ritenuto di sostituire completamente tutto l'impianto. I fili e le guaine erano in buono stato. Quindi ho controllato tutti i collegamenti di alimentazione ai vari "servizi", sostituendo i contatti, e i capicorda, ove necessario, e controllando gli isolamenti.

Mi sono poi concentrato sull'interno del faro, che è il cuore dell'impianto dove, so (per l'esperienza diretta) che possono nascere problemi sia dalla piastra portafusibili, che dalla lunetta inferiore che alloggia i contatti delle luci.

Dopo l'esame di questi pezzi, ho deciso di sostituirli con materiali più moderni e affidabili.



A) La piastra portafusibili si presentava così

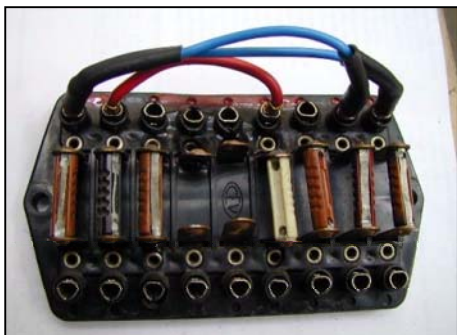


B) Questa era la lunetta dei contatti luci

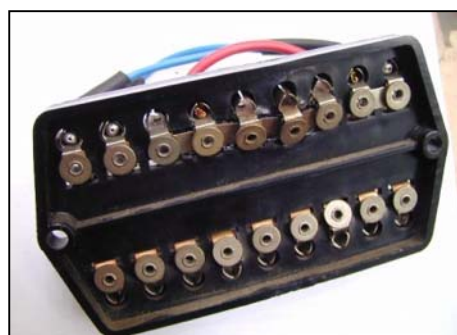
Entrambi i pezzi non erano particolarmente ammalorati, ma precedenti, davvero "indimenticabili", esperienze di viaggio (al buio, nella notte!!!) mi rammentavano i punti deboli soprattutto della piastra portafusibili:

- I fusibili sono molto instabili, causa le mollettine che col tempo e le vibrazioni perdono elasticità
- In caso di sovraccarico o contatti "sporchi" e conseguente effetto "arco voltaico", la piastra si surriscalda e fonde, non garantendo più buoni contatti o perdendoli completamente

Ecco la foto di una piastra molto simile, parzialmente fusa, montata su una mia moto (Nuovo Falcone)



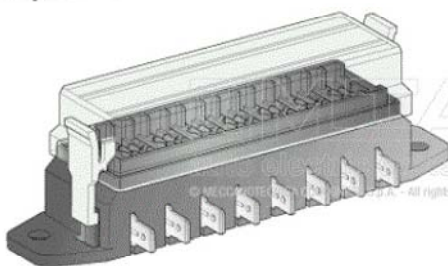
Sono visibili i due attacchi dei fusibili centrali, fusi e in alto, alcuni by-pass di fortuna, necessari per dare corrente a tutti i contatti.



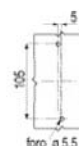
Nella foto sotto, il retro della piastra, dove la fusione causa la perdita dei contatti

La nuova piastra con fusibili a staffa di più recente concezione é prodotta dalla ditta [MTA S.p.A.](http://www.mta.it) di Codogno - MI, (vedi il sito per i rivenditori). Il Portafusibili a 8 vie, Cod. 0100590 – Costa ca. 8 Euro

8 ways



Fixings (mm)



foro ø 5,5

Contents

Corpo	1 pcs
Coperchio + Guarnizione	1 pcs
Terminali	16 pcs
Housing	1 pcs
Cover + Gasket	1 pcs
Terminals	16 pcs

Ho scelto questo tipo di portafusibili in quanto consente otto posizioni a contatti separati.

Nel caso specifico ho unito, con ponticelli, sette degli otto contatti, lasciandone uno indipendente. Questa soluzione, consentirà di operare con facilità eventuali modifiche (solo spostando le spinette).

I due fori laterali della piastra, con una piccola limatura, si adattano esattamente alla distanza delle due viti di fissaggio, predisposte, all'interno del faro del V7, per la piastra originale.

Materiale necessario

Una piastra portafusibili a 8 vie prodotta dalla ditta MTA S.p.A, Cod. 0100590 – Costo ca. 8 Euro

Terminali pre-isolati cilindrici, maschi e femmine (si trovano sciolti a pochi centesimi). Ho preferito questo tipo ai tradizionali “fastom” piatti, in quanto garantiscono migliore impermeabilità.

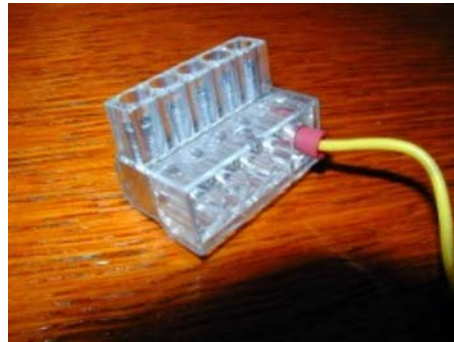
Terminali pre-isolati piatti, tipo “fastom”, femmina con protezione (20)

3 Fermafili/contatti a 5 posizioni, isolati (costo 1,60 euro cad. – visibili nell’immagine seguente)

Fusibili a staffa da 10 / 15 / 20 Ah (ca. 30 centesimi ciascuno).



La piastra predisposta, pronta da montare



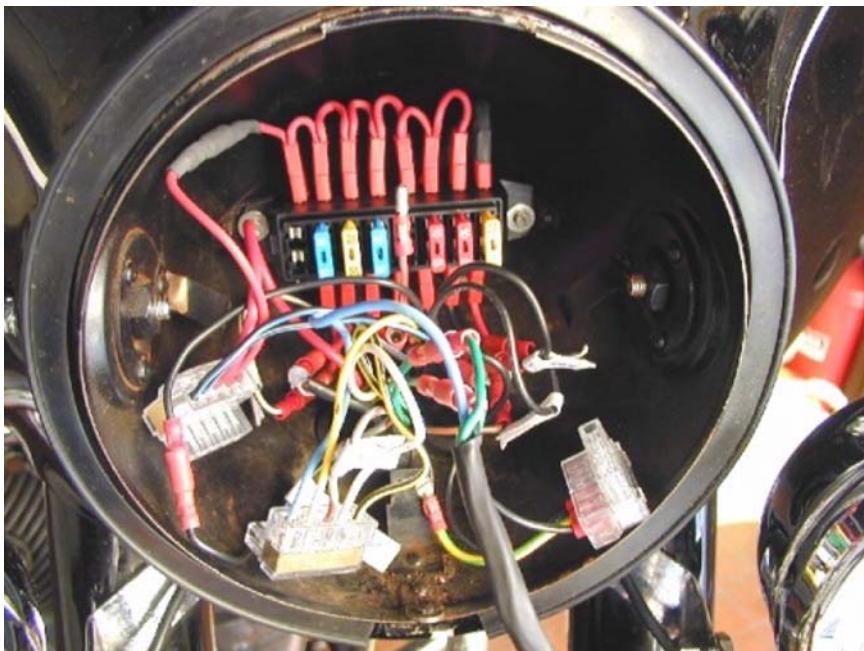
Il fermafili/contatti a 5 posizioni

COLLEGAMENTI

Come dicevamo il “cuore” dell’impianto elettrico è il faro della moto...
“Capire” questo impianto è semplice, considerato che al faro arrivano:

un filo principale, Rosso, grosso che viene dalla batteria, passando dal blocchetto chiave/contatto sul cruscotto (da questo filo, ripartono tutti i servizi motore-acceso)

un filo di servizio “luce”, Marrone, pure proveniente dal blocchetto chiave (da questo filo, ripartono i servizi luce, funzionanti sia a motore acceso che in posizione “parcheggio”).



Posizioni della chiave sul cruscotto:

- **centro**: tutto spento
- **sinistra "luce parcheggio"**: è alimentato solo il filo marrone (luci)
- **destra "avviamento"**: tutto collegato (sia il rosso principale che il filo di servizio "luci" marrone)

Quindi, nel faro, abbiamo solo due fili positivi in entrata:

Entrata principale positivo: Rosso grosso; che darà corrente al motore e ai servizi di marcia

Entrata di servizio luci: Marrone; che darà corrente a tutte le luci

Uscite in polarità positiva :

dallo smistamento di placca e fermafilari, dal faro, sono le seguenti:

Bobina / Motore – Azzurro rigato nero grosso (nessun fusibile)

Pulsante avviamento – Azzurro rigato nero grosso (nessun fusibile)

(fusibile) **Klaxson** – Nero

(fusibile) **Luci** * Marrone; all'interruttore sul manubrio, da cui ritornano 3 fili: luci/abb/anabb (oltre al filo negativo Klaxson, dal pulsante di massa sull'interruttore)

(fusibile) **Frecce** (se montate); all'intermittenza, lato destro batteria

(fusibile) **Luce di stop posteriore** - Nero; agli interruttori freni posteriore e anteriore

(fusibile) **Spie cruscotto** – Bianco rigato nero

(fusibile) **Fari supplementari** (se montati); all'interruttore sul manubrio o altra posizione.

Entrate di ritorno:

Dall'interruttore luci *: luci posizione (grigio rigato rosso), abbagliante (verde rigato nero), anabbagliante (verde), Klaxson negativo (nero) che nuovamente esce al dispositivo (nero)

ORDINE DI MONTAGGIO

Consiglio di seguire il seguente ordine di lavoro:

- **Aprire il faro, ed identificare tutti i collegamenti elencati sopra. Scollegare separatamente i fili in uscita dai fusibili (in basso), sulla vecchia piastra, verificando il NON funzionamento di ciascun impianto: identificarli e verificarne i colori (per ritrovarli facilmente, consiglio di apporre dei cartellini identificativi).**
- Scollegare i cavi connessi al polo positivo dalla batteria.
- Ad un “fermafili” a 5 posizioni, collegare il filo (rosso) in arrivo dalla chiave e i due fili, in uscita, di alimentazione bobina e al pulsante di avviamento (entrambi, azzurro rigato nero).
- Allo stesso fermafili, collegare un filo grosso (rosso) di collegamento alla piastra portafusibili e, sulla stessa, predisporre i ponticelli, in modo da alimentare sette degli otto contatti.
- Togliere la piastra originale e montare la nuova, dopo averla adattata agli attacchi (serve una lima grossa o un tronchese per smussare gli angoli vicino ai due fori laterali).
- Collegare il filo marrone (chiave/luci), al contatto ancora libero sulla piastra.
- Montare i fusibili (indicativamente 10, 15 o 20 Ah in base all’assorbimento previsto

A questo punto, se siete almeno un po’ esperti, potete ricollegare la batteria, in quanto l’impianto è già in “sicurezza fusibili” e verificare l’accensione del motore, che dovrà effettuarsi regolarmente

- In uscita dai 7 fusibili (agli attacchi predisposti in basso), collegare:
 - positivo klaxson (al dispositivo),
 - frecce (all’intermittenza),
 - spie cruscotto,
 - luce stop posteriore (ai contatti freni),
 - eventuali fari supplementari (all’interruttore sul manubrio o altrove)
 - altri eventuali impianti.

- MOTO GUZZI V7 e derivate – **Modifiche impianto elettrico** – P. A. N-

- Collegare il filo luci posizione di ritorno dall'interruttore luci (grigio rigato rosso) ad un "fermafili" a 5 posizioni , ed allo stesso, collegare i fili (già precedentemente collegati alla piastrina a lunetta, dopo averla asportata):
 - luce strumenti (bianco),
 - spia luci (giallo rigato nero),
 - luce città parabola (azzurro),
 - luce targa/posizione posteriore (giallo),
 - alti eventuali impianti (il cui funzionamento si voglia far dipendere dall'accensione luci)
- Creare due contatti volanti, con terminali pre-isolati, maschio/femmina collegando i ritorni, dall'interruttore luci, ai relativi fili sulla parabola, di abbagliante e anabbagliante .
- Creare un contatto volante, con terminali pre-isolati maschio/femmina collegando il negativo klaxson proveniente dall'interruttore luci, alla relativa uscita al dispositivo (entrambi, neri).
- Creare un "Punto Negativo" con un fermafili" a 5 posizioni: la massa si può collegare, con un ponticello, ad una delle viti cui era fissata la lunette piccola inferiore (vedi foto in alto, dell'interno faro); a questo fermafili andrà collegato il filo di massa alla parabola; le restanti tre posizioni resteranno libere per l'installazione di dispositivi supplementari.
- Ordinare i fili e radunarli con fascette. Per evitare vibrazioni, consiglio di porre, nella parte bassa del faro, all'interno, qualche pezzo di gomma antivibrazione, tagliato in misura.

NOTA IMPORTANTE:

I colori citati, sono quelli indicati nello "Schema imp. elettrico V7-750 cc Special – 2a Serie" (riprodotto a fig. 157, pag. 134 del "Manuale per le Riparazioni").

I colori base solitamente non sono variati dalle produzioni precedenti alle successive. Tuttavia, è indispensabile verificare la corrispondenza dei colori indicati, come raccomandato al punto 1)

Allegato 1:

schema elettrico originale

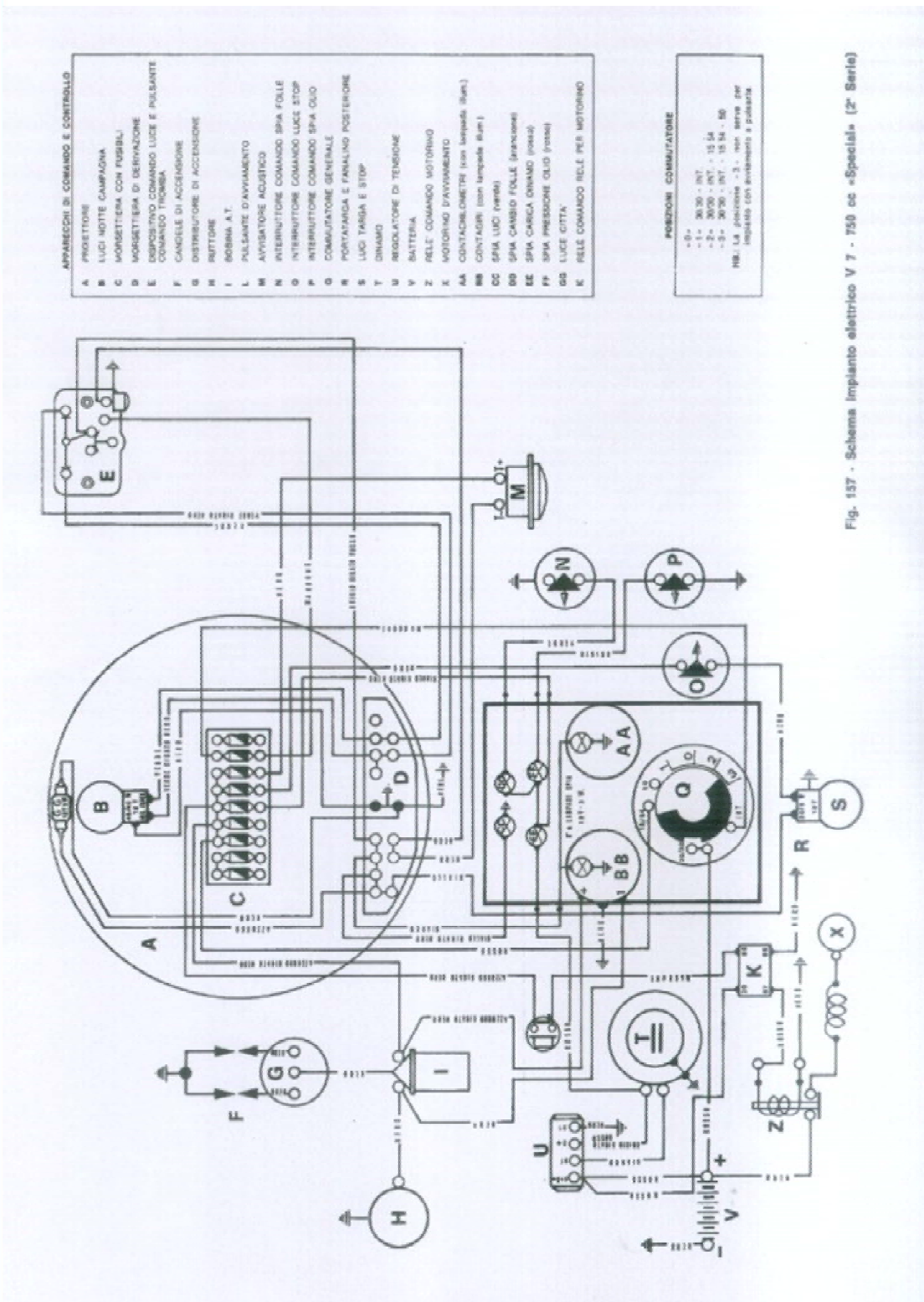


Fig. 137 - Schema impianto elettrico V - 750 cc «Special» (2ª Serie)

Allegato 2:

schema del mio 850 GT, con frecce e fari supplementari con intermittenza

