
SILENCIADORES DE ESCAPE

Asunto: silenciadores de escape

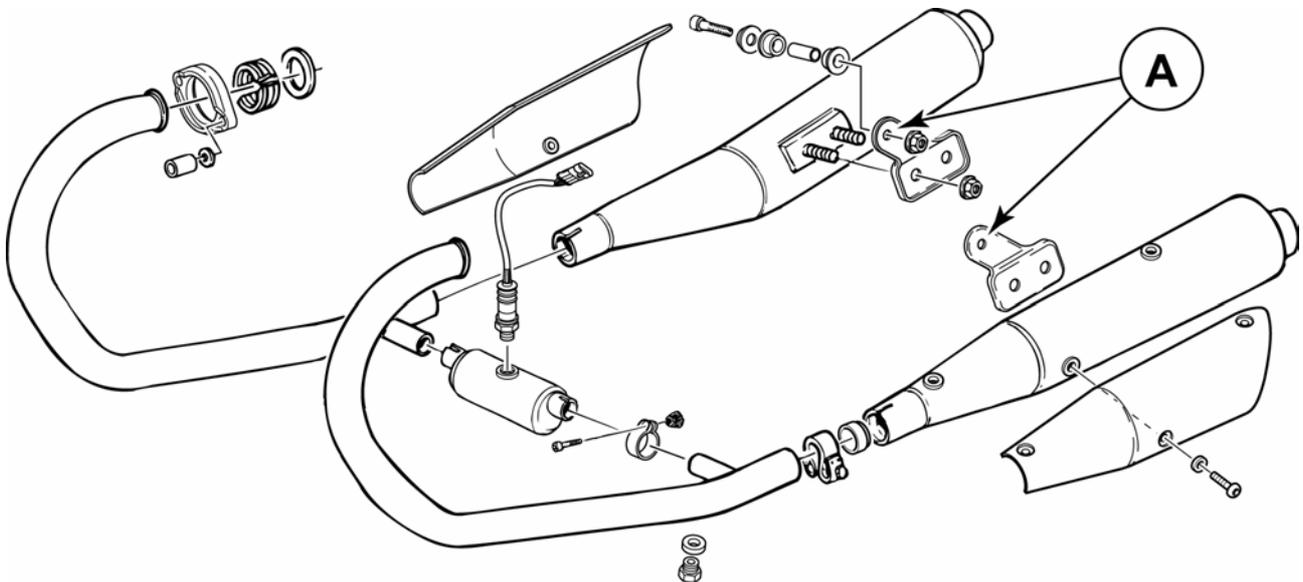
Modelo: Brevia 750

Descripción del problema:

Debido a la inadecuada longitud de los conductos de escape, los silenciadores de escape salen de su alojamiento.

Solución:

Ha sido modificada la longitud de los conductos de escape para las motos de nueva producción. Para las motos ya existentes, se resuelve el problema ojalando los sostenes de los silenciadores (A).



Modelo : Breva 750

Objeto: Bolsas laterales

Después de montar las fijaciones bolsas laterales, es necesario controlar que entre el punto superior del silenciador de escape y la parte inferior de la bolsa se respete una distancia de al menos 15 mm.



15 mm MÍNIMO

En caso de que dicha distancia resulte inferior, es posible levantar las fijaciones bolsa reduciendo de 10 mm los casquillos interpuestos entre las fijaciones y el bastidor de la moto.



10 mm

El descuido de la cuota mínima de 15 mm podría comportar daños en las bolsas debidos al calor producido por los escapes.

CAJA FILTRO AIRE

Asunto: aceite en la caja filtro aire

Modelo: Brevia 750

Descripción del problema:

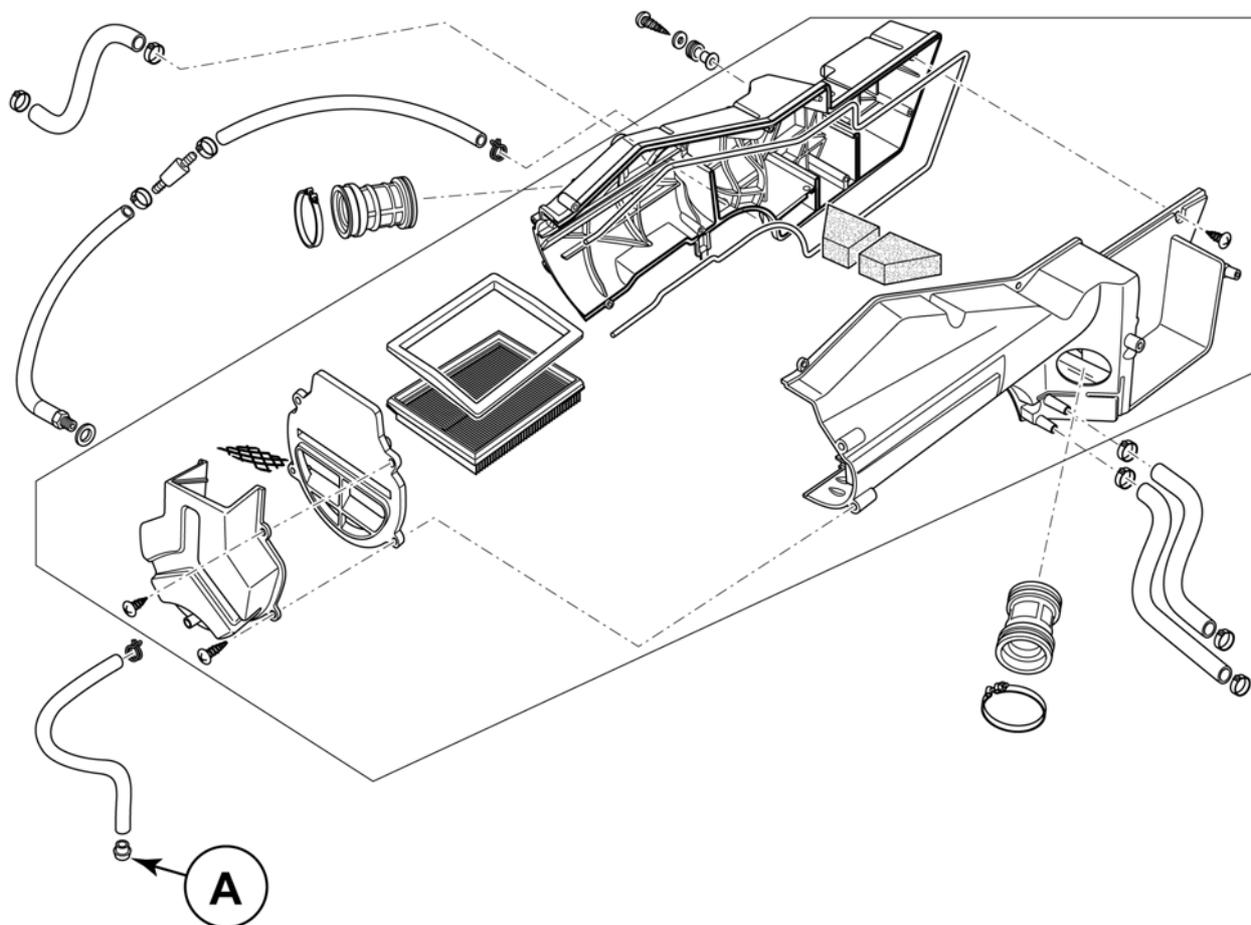
El aceite que entra en la caja filtro, decanta en la parte inferior de la caja y sale por las uniones o por el tapón (A) colocado en la extremidad del tubo de drenaje.

El problema se ha manifestado solo en los vehículos demo o de primerísima producción.

Solución:

La estanqueidad de la caja filtro se debe controlar, antes del montaje en el vehículo, sometiéndola a una prueba de presión con aire.

El tapón (A) ha sido sustituido por un tapón de cierre hermético.



COMUNICACIÓN TÉCNICA NR. 02-2003

17 de Abril del 2003

Asunto: nivel aceite motor

Modelo: Breda V750 i.e.

Bastidores implicados: todos

Estimado Concesionario,

en caso de que se registre una presencia anómala de aceite motor en la caja del filtro y en el tubo respiradero del aceite motor, le recomendamos que compruebe la cantidad de aceite contenida en el motor.

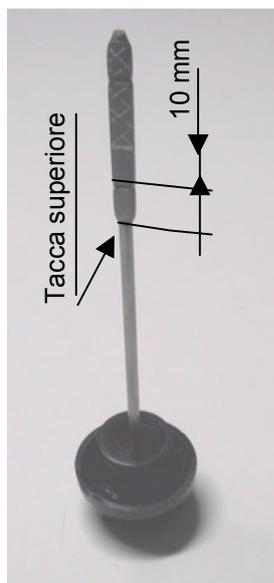
El aviso atañe a todos los vehículos producidos

Defecto registrado en el vehículo: excesiva cantidad de aceite extraída del circuito de recuperación aceite.

Causa principal: excesiva cantidad de aceite motor.

Solución técnica: control y restablecimiento de la correcta cantidad de aceite motor (1,8 kg).

Una excesiva cantidad de aceite motor puede causar un aumento de la cantidad de aceite extraído del circuito de recuperación de los gases de la base. En casos excepcionales se observa una anómala presencia de aceite en el tubo de recuperación transparente que, de la caja del filtro se extiende hasta la unión trasera se la semicuna derecha.



Para evitar este inconveniente, es aconsejable controlar el correcto nivel del aceite motor.

La operación de control puede efectuarse fácilmente utilizando la varilla de control del tapón del reabastecimiento de aceite. La cantidad de aceite es correcta si la varilla está mojada hasta unos 10-11 milímetros por debajo de la muesca de referencia del nivel máximo. La parte delineada en la foto indica la parte de la varilla que debe estar mojada en el aceite. El control tiene que realizarse con el motor caliente, al cabo de 20 minutos de funcionamiento aproximadamente.

Para facilitar el control durante las sustituciones periódicas del aceite motor, se puede efectuar una muesca de referencia en la cota indicada.

Le enviaremos un adhesivo a colocar en el libretto de uso y mantenimiento con el procedimiento correcto de medida nivel aceite motor.

Atentamente



TESTIGOS SALPICADERO

Asunto: TESTIGOS SALPICADERO (solo las primeras 100 motos)

Modelo: Breva 750

Descripción del problema:

los plásticos del salpicadero tocan un transistor que enciende o apaga de manera anormal algunos testigos.

Solución:

sustitución del salpicadero.



PÉRDIDA DE LA POSICIÓN MARIPOSA

Asunto: Pérdida de la posición mariposa

Modelo: Breva 750

Descripción del problema:

El motor no funciona correctamente y tiende a apagarse el parámetro "**Pos mariposa correcta**" leído con Axone indica **2,3 °** (normalmente debe estar comprendido entre **2,7°** y **3,5°**).

Solución:

realizar la puesta en cero de la mariposa con Axone.

Efectuar el procedimiento de equilibrado cilindros y reglaje mínimo.

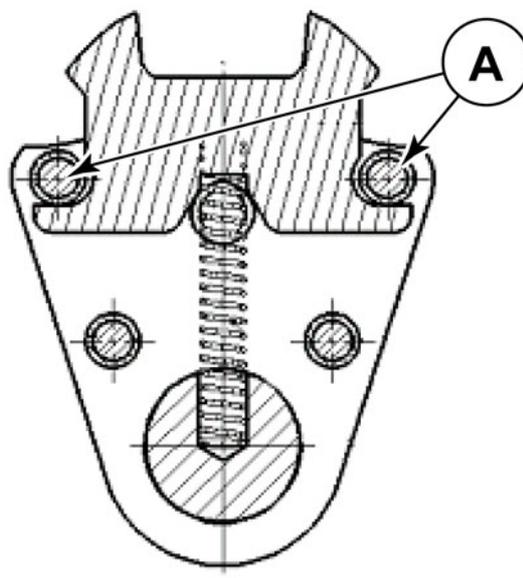
PRESELECTOR CAMBIO

Asunto: bloqueo preselector cambio

Modelo: Brevia 750

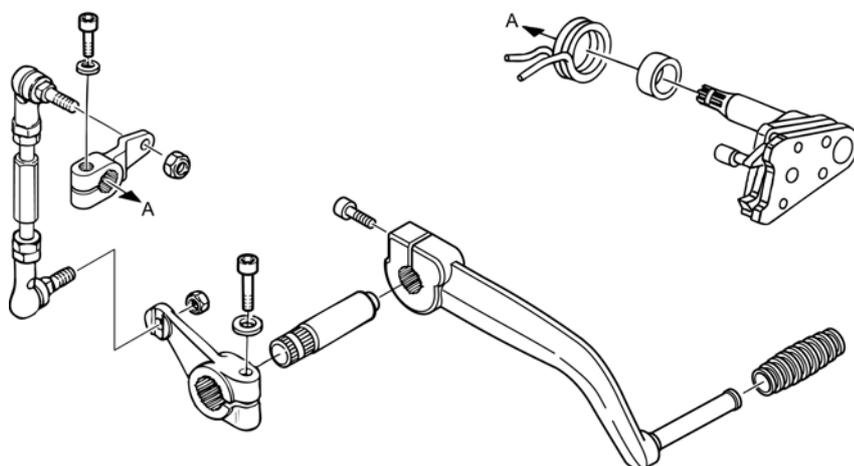
Descripción del problema:

la corredera dentro del preselector se puede bloquear en contacto con los dos pernos (A).



Solución:

ha sido **aumentado el diámetro de los pernos** (de 7.0 mm a 7.2 mm), y ha sido disminuida la tolerancia de concentricidad.



CAMBIO MARCHAS

Asunto: Acoples cambio

Modelo: Nevada 750

Descripción del problema:

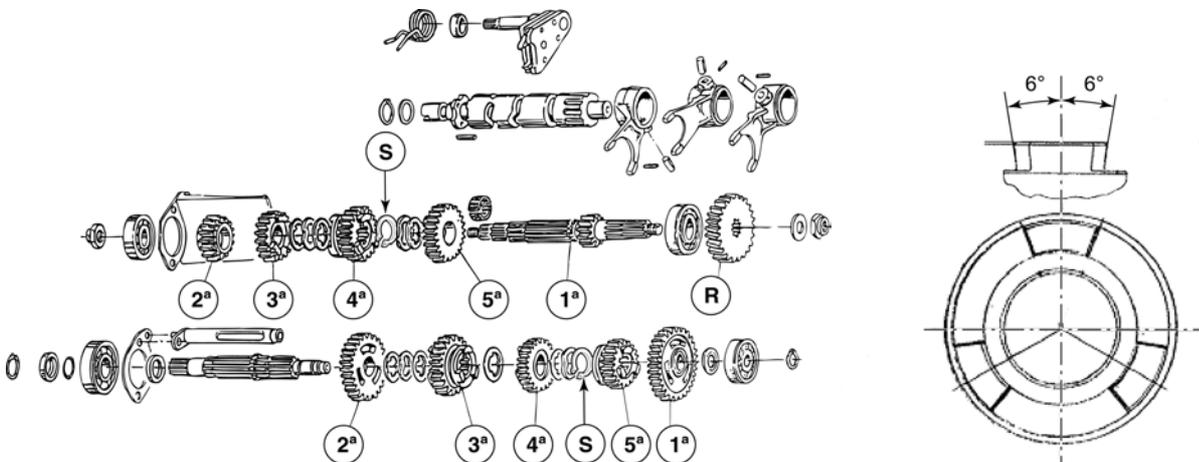
la 3ª y 4ª marcha se desembragan.
Han sido individualizadas dos causas:

1. Los seeger (**S**) no sujetan las arandelas de espesor.
2. Controlando los acoples en los engranajes de la 3ª y 4ª velocidad, no se detecta el ángulo correcto de 6° por un error de elaboración o porque se intercambió con el cambio de la Breva 750.

Solución:

1. Ha sido montado el seeger del cambio Breva (**diámetro interno disminuido en 0,5 mm** cód. **90271124**).
2. Sustitución de los engranajes que no resulten conformes con el diseño.

N.B. : El engranaje del cambio Nevada 750 está marcado con el número 6





www.servicemotoguzzi.com

COMUNICACIÓN TÉCNICA Núm. 10 - 2003

20 de noviembre de 2003

Modelo: Nevada 750

Objeto: Válvula gasolina

En caso de supuestas anomalías de la válvula gasolina, antes de efectuar la sustitución de la pieza les recomendamos efectúen los controles señalados a continuación.

Asistencia Técnica Moto Guzzi

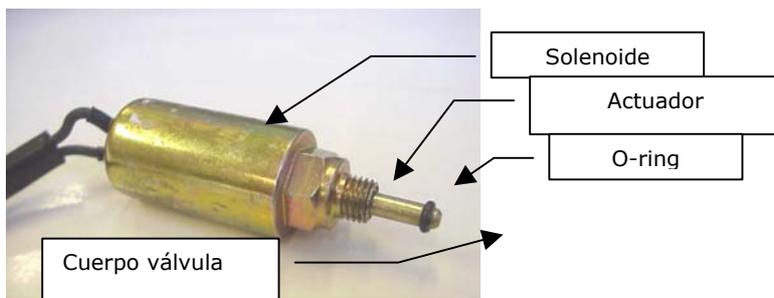
FICHA DE DIAGNÓSTICO PARA VÁLVULA GASOLINA ELECTROACTUADA NEVADA 750



1. Generalidades

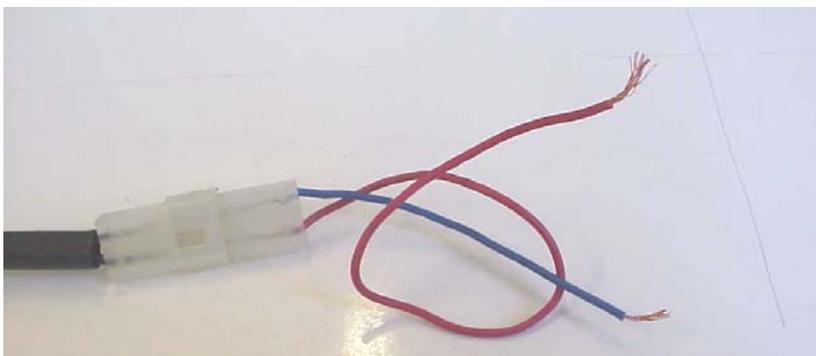
La válvula gasolina electroactuada se constituye esencialmente de:

- cuerpo de la válvula
- actuador eléctrico (a su vez compuesto por un solenoide y un actuador mecánico que tiene un pequeño o-ring en la extremidad)



2. Como probarlo

Para efectuar la prueba de manera más cómoda, conectar una contraparte cableada conector de la válvula.



Conectar un tester entre los dos conductores y colocar el tester en modalidad Ω (medida de resistencia).

La resistencia debe ser $33 \pm 2 \Omega$

Soplando en la alimentación debe oír que la válvula no deja pasar aire.
Utilizando una fuente de alimentación externa continua a 12V (alimentador en corriente continua o batería) alimentar la válvula. La polaridad no es importante.
Se debe oír el “clic” del actuador.
Soplando en la alimentación de la válvula se debe oír que la válvula está abierta.

3. Solución del problema más común

Bajo determinadas circunstancias (por ejemplo después de un largo periodo sin utilizarse) la válvula queda bloqueada en la posición “cerrada”, impidiendo el funcionamiento del motor.

La fuerza del solenoide no es suficiente para accionar la válvula.

Para desbloquearlo es suficiente aflojar de una/dos vueltas el solenoide respecto al cuerpo de la válvula. De todas maneras, se aconseja desmontar el solenoide y sustituir el O-ring cuyo repuesto está disponible con el código 90706020.

CAJA FILTRO AIRE

Asunto: aceite en la caja filtro aire

Modelo: Nevada 750

Descripción del problema:

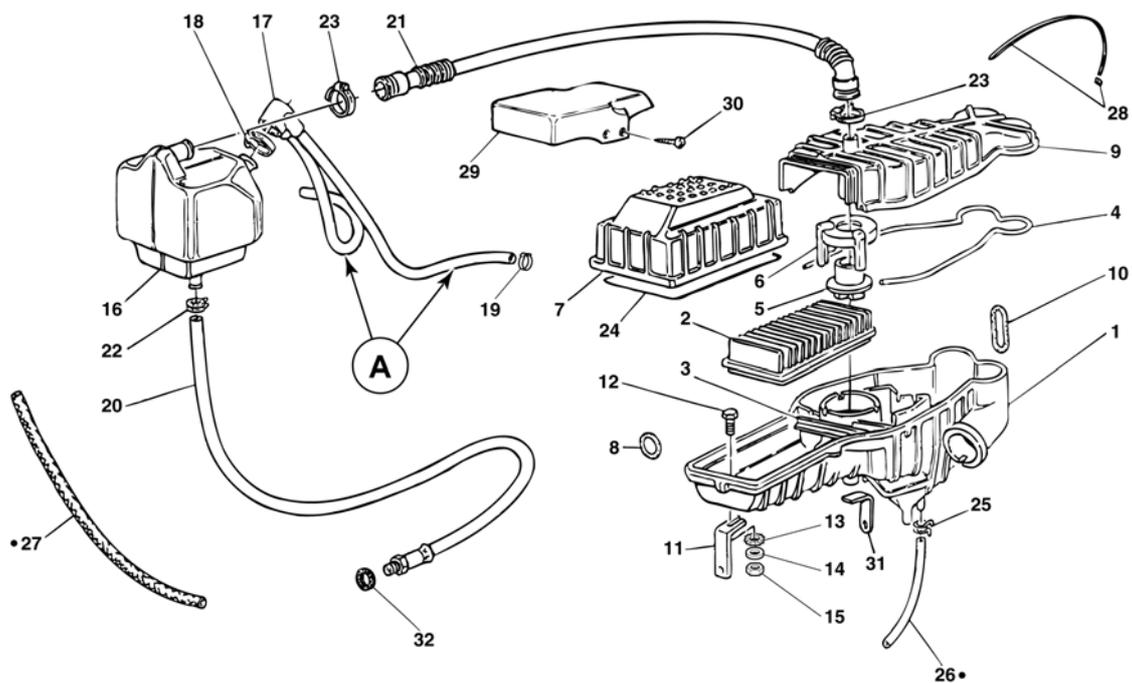
presencia de excesiva cantidad de aceite en la caja filtro

Causas y soluciones:

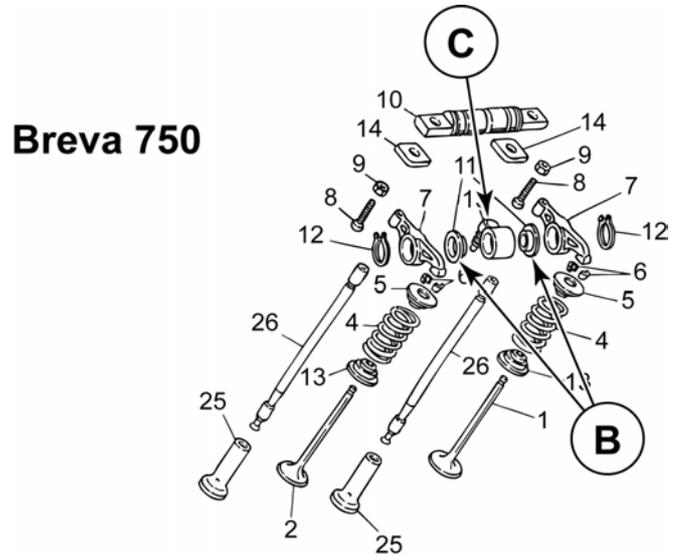
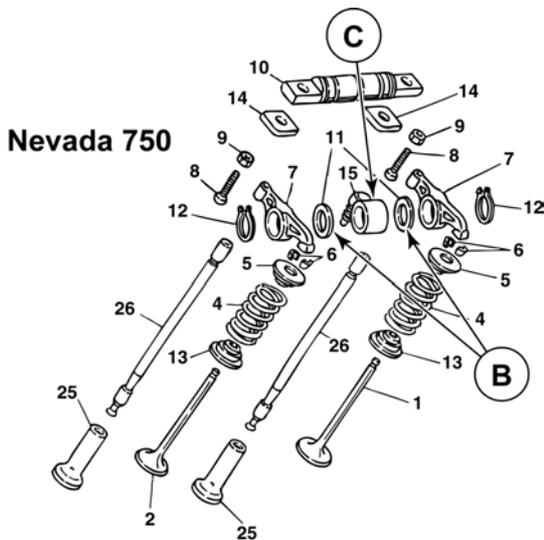
La presencia de aceite en la caja decantadora y, siguiendo el circuito de vapores aceite, en la caja filtro tiene principalmente dos causas:

- nivel de aceite muy alto
- elevada presión de los gases dentro de los cárter motor

En referencia al nivel del aceite motor es importante leer la com. téc. 002-2003 del 17/04/2003 referida al vehículo Brevia 750.



- Controlar que los dos tubos (A) que llevan los vapores de aceite de las tapas de las culatas al decantador no estén dañados debido a su escasa rigidez; en tal caso sustituirlos con tubos con malla de tela más rígidos.
- Sustituir el manguito (C) y los espesores (B) con los correspondientes al modelo Brevia 750 (para vehículos producidos antes del año 2003).



- Si el problema persiste, sustituir los aros.
- Se fuese necesaria la sustitución de los pistones, se recomienda sustituirlos por los del modelo Brevia.

COMUNICACIÓN TÉCNICA NR. 02-2003

17 de Abril del 2003

Asunto: nivel aceite motor

Modelo: Breda V750 i.e.

Bastidores implicados: todos

Estimado Concesionario,

en caso de que se registre una presencia anómala de aceite motor en la caja del filtro y en el tubo respiradero del aceite motor, le recomendamos que compruebe la cantidad de aceite contenida en el motor.

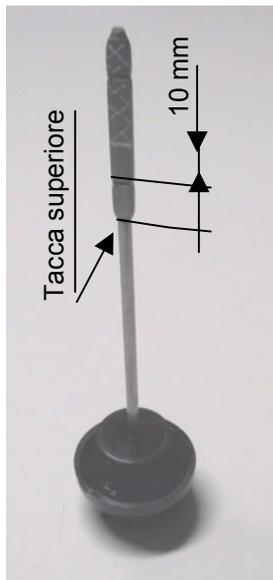
El aviso atañe a todos los vehículos producidos

Defecto registrado en el vehículo: excesiva cantidad de aceite extraída del circuito de recuperación aceite.

Causa principal: excesiva cantidad de aceite motor.

Solución técnica: control y restablecimiento de la correcta cantidad de aceite motor (1,8 kg).

Una excesiva cantidad de aceite motor puede causar un aumento de la cantidad de aceite extraído del circuito de recuperación de los gases de la base. En casos excepcionales se observa una anómala presencia de aceite en el tubo de recuperación transparente que, de la caja del filtro se extiende hasta la unión trasera se la semicuna derecha.



Para evitar este inconveniente, es aconsejable controlar el correcto nivel del aceite motor.

La operación de control puede efectuarse fácilmente utilizando la varilla de control del tapón del reabastecimiento de aceite. La cantidad de aceite es correcta si la varilla está mojada hasta unos 10-11 milímetros por debajo de la muesca de referencia del nivel máximo. La parte delineada en la foto indica la parte de la varilla que debe estar mojada en el aceite. El control tiene que realizarse con el motor caliente, al cabo de 20 minutos de funcionamiento aproximadamente.

Para facilitar el control durante las sustituciones periódicas del aceite motor, se puede efectuar una muesca de referencia en la cota indicada.

Le enviaremos un adhesivo a colocar en el libretto de uso y mantenimiento con el procedimiento correcto de medida nivel aceite motor.

Atentamente

CARBURACIÓN

Asunto: carburación

Modelo: Nevada 750 / 750 Club

Descripción del problema:

El problema se puede presentar con distintos efectos durante la conducción.

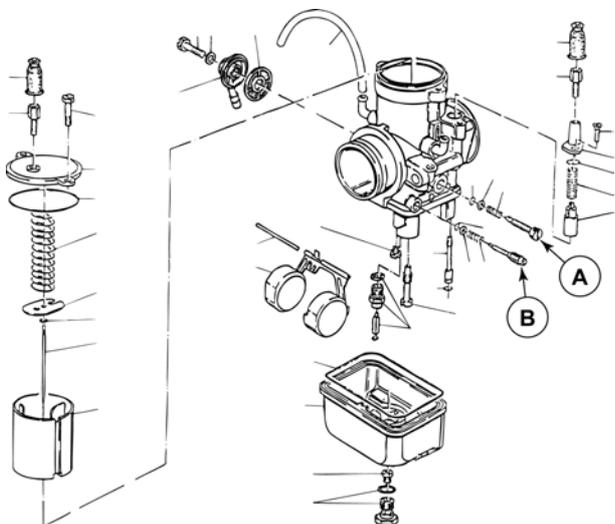
- Explosiones en la desaceleración.
- Mínimo irregular luego de una aceleración
- Burbujeos de aire en la caja filtro

Solución:

Debido a la imposibilidad de comprobar el CO con el analizador por falta de las específicas tomas individuales en los conductos de escape y por la presencia del compensador, se debe proceder de la siguiente manera:

Operaciones preliminares

- Controlar que la válvula de aguja del flotador (carburador) esté enroscada. En este caso, antes de enroscarla nuevamente, cambiar la junta consultando la com. téc. 001-2003 del 16/01/2003.
- Conectar las tomas de los conductos de aspiración a un vacuómetro.
- Arrancar la moto y mantener la temperatura de ejercicio.
- Regular el régimen mínimo a 1150 ± 50 rev/min.
- Realizar el equilibrado de los cilindros manteniendo constante el régimen mínimo; los tornillos que regulan el mínimo (**A**) son los mismos que sirven para equilibrar la depresión en los conductos de aspiración, por lo tanto, acelerar ligeramente, usando el mando del acelerador, y equilibrar la depresión en los conductos de aspiración utilizando los reguladores roscados. Controlar que en el régimen mínimo, el cable del mando acelerador disponga de un juego de 1 mm.



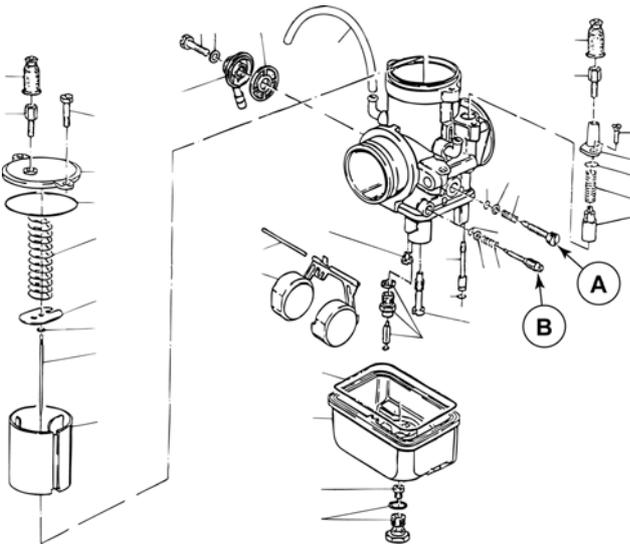
Vergasung

Durch Betätigen der Mischschrauben (**B**) die Vergasung einstellen.
Der korrekte Ausgleich ist dadurch erkennbar, wenn der Motor nach einer Beschleunigung wieder auf die festgelegte Standgasdrehzahl zurückkehrt.
Sollte es nach einer aufmerksamen Einstellung nicht möglich sein einen regulären Drehzahlbereich zu erhalten, muss die Abdichtung der Ventile im Zylinderkopf überprüft werden.

Kontrolle der Ventilabdichtung

Für die Kontrolle der Ventilabdichtung muss man die Zündkammer unter einen Druck von 5 bar setzen und unter Anwendung des SUN-TEST (BOSCH) die Kontrolle durchführen.
Sollte man nicht über die entsprechende Ausstattung verfügen, kann man sich mit selbst gebauten "falschen" Zündkerzen mit Druckluftanschluss abhelfen. Diese Zündkerzen müssen dann anstelle der echten Zündkerzen auf die Zylinderköpfe montiert werden.
Den Kolben des zu überprüfenden Zylinderkopfs an den OT (geschlossene Ventile) bringen.
Nun den Zylinderkopf mit auf 5 bar regulierter Druckluft versorgen und kontrollieren, ob es am Ein- oder Auslassventil zu Luftentweichungen kommt.

Das System SUN-TEST verfügt über ein Manometer für die Kontrolle des Versorgungsdrucks und ein zweites Manometer, das den am Zylinderkopf anliegenden Druck angibt. Die sich dabei immer ergebende Differenz darf jedoch den Wert von 20% nicht überschreiten.
Sollte der Test negativ ausfallen, muss der Ventilsitz nachgearbeitet werden.





CUENTARREVOLUCIONES

Asunto: cuentarrevoluciones

Modelo: Nevada 750

Descripción del problema:

cuentarrevoluciones con funcionamiento irregular

El problema está aún en análisis, actualmente, hemos comprobado las siguientes causas:

- cuentarrevoluciones que no funcionan con temperaturas elevadas del aire
- agua dentro del cableado principal en la curva cercana a la bomba del freno trasero.



VÁLVULA DE SOBREPRESIÓN ACEITE

Asunto: rotura válvula de sobrepresión aceite

Modelo: Nevada 750

Descripción del problema:

rotura evidente de la válvula de sobrepresión aceite en la zona de los agujeros de salida aceite.

Solución:

sustituir la válvula de sobrepresión aceite con el componente utilizado en el motor del vehículo Breva 750.



BATERÍA

Asunto: nueva batería

Modelo: California CAT

Descripción del problema:

escasa duración de la actual batería debido a pérdidas de ácido (**30 Ah EXIDE tipo tradicional** (29,52)).

Solución en producción:

será montada la **20 Ah hermética Exide ETX20** y sucesivamente la **Yuasa YTX20** (para colocar el ácido antes de utilizar la motocicleta) en el mes de Enero de 2004.



COMUNICACIÓN TÉCNICA Núm. 03-2003

12 de junio de 2003

Objeto: Embrague

Modelo: California todas las versiones

Distinguido Concesionario,

les comunicamos que en todos los California producidos a partir de septiembre se ha montado un grupo embrague con disco individual sinterizado.

Recomendamos que en las motos equipadas con embrague monodisco sinterizado, reconocibles por una carga inferior en la palanca manillar, se controle con mayor frecuencia el juego libre sobre la palanca, puesto que en los primeros tiempos de utilización es posible que el juego se anule y por consiguiente que el embrague se agarrote y se arruine de manera irremediable.

Les recordamos que es posible intervenir, además que en el registro del manillar, también en el registro al final del cable y en la palanca embrague montada en la tapa cambios.

Además hacemos constar que una percentual de embragues puede presentar fenómenos anómalos de desgaste debidos a defecto del material. En este caso, es posible solicitar intervención de garantía para la sustitución del grupo completo con un grupo bidisco.

Para su comodidad, les enviamos la lista de los códigos que hay que encargar y del código de intervención para introducir en el sistema:

	código	cantidad
volante motor	03067030	1
corona dentada	17067900	1
tornillo	98084420	8
tornillo	12067701	6
arandela	14615901	18
disco embrague	03084400	2
disco intermedio	12082300	1
cubeta	12082800	1
platillo de muelle	12082901	1
muelle embrague	13084100	8
cuerpo interno embrague	30081810	1

El código que se debe utilizar para la solicitud de garantía en A2D es AF 209 MD01 (6,2 horas)

Después de introducir el código MD, el sistema les exigirá la introducción notas, por lo tanto deberán reproducir la nota "referencia Comunicación Técnica 03-2003"

Cordialmente,



COMUNICACIÓN TÉCNICA Núm. 11- 2003

22 de diciembre de 2003

Objeto: Embrague

Modelo: California todas las versiones

Distinguidos Concesionarios,

Respecto a la comunicación técnica 03-2003, les comunicamos que ha sido creado un kit embrague doble disco, que reúne todas las piezas enumeradas en la comunicación anterior.

El kit está a disposición en repuesto con el código : 973253600008



TECHNISCHE MITTEILUNG

Nr. 11-2003

22. Dezember 2003

Betrifft: Kupplung

Mitteilung: Sehr geehrte Vertragshändler

Sehr geehrte Vertragshändler,

in Bezug auf die technische Mitteilung 03-2003 teilen wir Ihnen mit, dass ein Set Doppelscheibenkupplung herausgebracht wurde, das alle in der vorigen Mitteilung aufgelisteten Bauteile enthält.

Das Set ist als Ersatzteil unter der Artikelnummer 973253600008 erhältlich.

Mit freundlichen Grüßen

Objeto: identificación centralita

Modelo: California MY03 kat

Distinguido Concesionario,

en caso de que el suministro del motor manifieste irregularidades, les rogamos controlen la etiqueta de la centralita del motor.

La indicación interesa todos los California MY03 kat

Defecto hallado en el vehículo: irregularidades de suministro motor

Posible causa: calibración errada centralita electrónica

Solución técnica: sustitución centralita

La calibración correcta se encuentra en las centralitas que obedecen a los siguientes parámetros:

	Centralita correcta	Centralita correcta	Centralita para sustituir
núm serie	IAW5RC.C8	IAW5RC.C8	IAW5RC.C8
diseño MM	61601.048.01	61601.048.00	61601.048.00
señal amarilla	ausente	Presente	ausente

El número de serie y el diseño Magneti Marelli están estampados en la etiqueta de la centralita en las posiciones indicadas:

serie: IAW5RC.C8
diseño Magneti Marelli: 61601.048.01

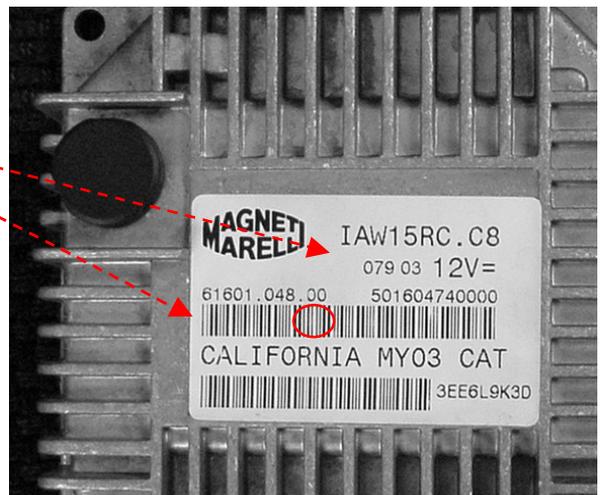
la señal amarilla puede encontrarse sobre la etiqueta o sobre el cuerpo de la centralita.

En caso de que la centralita montada en el vehículo no resulte correcta, es indispensable sustituirla.

Solicitud de intervención:

La solicitud de garantía debe ser efectuada introduciendo la siguiente codificación:

Cód. posición: AM04 (centralita)
Cód. defecto: MD (def no contemplado)
Cód. operación: 01 (desmontaje y reensamblaje)



Cordialmente



COMUNICACIÓN TÉCNICA Núm. 12 - 2003

3 de diciembre de 2003

Modelo: Motor California balanciones bastidor < véase tabla

Objeto: Rumorosidad sistema distribución

Distinguidos Concesionarios,

En caso de que se presenten casos de rumorosidad del sistema de distribución en los modelos California p.i. con número de bastidor anterior a los enumerados a continuación, es posible que el árbol de levas resulte estar gastado.

Titanium	ZGUKDC1203M133654
Titanium Usa	ZGUKDD0074M133659
EV - EV Touring	ZGUKDC1203M112261
EV Touring USA	ZGUKDD0024M112346
Stone	ZGUKDC4203M111687
Stone USA	ZGUKDD0164M111418

Por lo tanto es necesario proceder a la sustitución del árbol de levas y de las 4 campanas, y eventualmente proceder a una revisión completa del motor en caso de que las piezas en objeto resulten dañadas de manera grave (evidencia de falta de material) y existan importantes residuos metálicos depositados en la copa del aceite.

En las siguientes páginas se describe el procedimiento de montaje del nuevo árbol de levas, con particular referencia a la fase de medición del juego distribución.

Señalamos que la medición del juego y el restablecimiento eventual por medio de pastilla calibrada es absolutamente necesaria en fase montaje motor para garantizar la fiabilidad del sistema, ya que en caso de juego excesivo y no completamente recuperable por los balanciones los lóbulos del árbol de levas resultarían expuestas a golpes durante el funcionamiento moto, con consiguiente rapido desgaste.

Vehículos con número bastidor superior

En los vehículos con número de bastidor superior al indicado arriba, el control del juego ya ha sido realizado en línea montaje motor, por lo tanto no es más necesario salvo en fase de montaje motor, después de eventual revisión.

En los motores montados en estos vehículos el juego ha sido restablecido por medio de balancines con altura diferente del puntal, por lo tanto es importante que en fase de reensamblaje todas las piezas del sistema distribución (balancines-varillas-campanas-castilletes) sean colocados en su sede originaria.

El sucesivo control del juego como de procedimiento es igualmente aconsejable.

Reembolso costos de intervención

La intervención de sustitución del árbol de levas con relativa medición juego distribución será administrado como normal solicitud de garantía.

La solicitud deberá ser introducida en A2D rellenando las casillas con los códigos a continuación:

- Código Posición: AC05
- Código Defecto: HB
- Código Operación: 01

Códigos repuesto

- Árbol de levas 03 05 33 32
- Campanas (4) 03 04 58 30
- Junta tapa delantero 12 00 12 00
- Junta tapa válvulas (2) 14 02 37 60
- Pastilla calibrada 03 04 83 30

PROCEDIMIENTO MEDICIÓN JUEGO DISTRIBUCIÓN MOTOR 1100 p.i.

El procedimiento descrito se refiere a la medición del juego distribución con motor montado.

En caso de sustitución árbol de levas, el orden de los puntos será diferente al reproducido a continuación, por lo tanto en fase de montaje motor la secuencia que se debe respetar es : 3-4-5-1-5-6-7

1
LLEVAR EL PISTÓN IZQUIERDO AL PMS, EN FASE DE EXPLOSIÓN.

2
QUITAR LOS BALANCINES, LAS VARILLAS DE DISTRIBUCIÓN Y LOS BALANCIONES.

3
DESCARGAR LOS 2 BALANCIONES APLICANDO UNA CARGA AXIAL DE UNOS 100 KG, O ALMENOS HASTA LA SALIDA DEL ACEITE Y CONSIGUIENTE CIERRE BALANCIÓN (UTILIZAR PRENSA O MORDAZA DE BANCO CON INTERPOSICIÓN DE TENAZAS DE MATERIAL BLANDO). EL BALANCIÓN ESTÁ DESCARGADO CUANDO ES POSIBLE MOVERLO FÁCILMENTE CON LA SIMPLE FUERZA DE LOS DEDOS.

4
INTRODUCIR LA PASTILLA CALIBRADA EN LAS CAMPANAS

NOTA :

ES POSIBLE TAMBIÉN INTRODUCIR LA PASTILLA CALIBRADA EN LA CAMPANA DIRECTAMENTE DESDE LA CABEZA, EN CASO DE QUE SE DEBA HACER SÓLO UN CONTROL, SIN DESMONTAR EL ÁRBOL DE LEVAS Y LAS CAMPANAS.

EN ESTE CASO APLICAR LA PASTILLA CALIBRADA AL BALANCIÓN (PARTE INFERIOR), LUBRICÁNDOLA CON ACEITE MOTOR PARA LOGRAR LA ADHESIÓN AL BALANCIÓN Y FACILITAR LA INTRODUCCIÓN EN LA CAMPANA DEL BALANCIÓN CON LA PASTILLA CALIBRADA.
CONTROLAR, UTILIZANDO UNA FUENTE DE LUZ, QUE LA PASTILLA CALIBRADA ESTÉ EFECTIVAMENTE INTRODUCIDA EN LA CAMPANA.



5
INTRODUCIR EN LA BASE LAS CAMPANAS CON LA PASTILLA Y EL BALANCIÓN **DESCARGADO**, REENSAMBLAR EL ÁRBOL DE LEVAS Y TODO EL SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN (ENGRANAJES-CADENA-VARILLAS-CASTILLETE-BALANCINES).

6

MEDIR EL JUEGO LIBRE ENTRE BALANCÍN Y VÁLVULA, PONIENDO ATENCIÓN EN APRETAR EL BALANCÍN EN DIRECCIÓN VARILLA DISTRIBUCIÓN (REALIZAR LA OPERACIÓN EN AMBAS VÁLVULAS)



SI $> 1,1$ mm LOS JUEGOS SON CORRECTOS, DEJAR EN POSICIÓN LA PASTILLA CALIBRADA

SI $< 1,1$ mm QUITAR LA PASTILLA CALIBRADA (UTILIZAR UN IMÁN, VÉASE FOTO)



7

EFFECTUAR LA MISMA OPERACIÓN EN EL CILINDRO DERECHO, DESPUÉS DE LLEVAR EL PISTÓN DERECHO AL PMS EN FASE DE EXPLOSIÓN.



COMUNICACIÓN TÉCNICA Núm. 07-2003

22 de julio de 2003

Objeto: AXONE versión 5.0.0

Está disponible la versión 5.0.0 del software del instrumento de diagnóstico AXONE. El nuevo software permite la reprogramación de la centralita de los modelos V11 sonda lambda

Además será posible adquirir de los revendedores TEXA la memory card que comprende los programas para motos que no son Aprilia Group: para averiguar el revendedor más cercano es posible consultar el sitio www.texa.it.

La actualización del instrumento puede efectuarse por medio de Internet conectando Axone directamente a la toma telefónica analógica (véase la comunicación técnica "Configuración y actualización internet para Axone") o por medio del ordenador (se enviará el "CD 5.0.0 software para Axone" que debe ser instalado en el PC y descargado en Axone por medio del cable de conexión Axone – PC cód. 8104520). Véanse a continuación las instrucciones de instalación y para la actualización del **firmware**.

1. NOVEDADES DE LA VERSIÓN SOFTWARE Axone 5.0.0

Reprogramación V11 sonda lambda

Está disponible la nueva asignación que mejora la conducta de la moto sobre carretera.

Por lo tanto los vehículos que en la etiqueta de la centralita presentan el Código Marelli 61601.049.01 deben ser reasignados a la primera ocasión seleccionando por medio de Axone la función AUTODIAGNÓSTICO, marca MOTO GUZZI, modelo V11 CAT y el sistema de REPROGRAMACIÓN

El nuevo código cambia sólo en la última cifra y es 61601.049.02, por lo tanto, una vez reasignada la centralita, les rogamos escriban sobre la etiqueta el número 2 en lugar de 1.



**Atención: la fase de conexión a la centralita es muy delicada.
Leer con atención el procedimiento a continuación y seguirlo paso a paso.**

Intentar la conexión al medio utilizando el sistema INYECCIÓN de manera de estar seguro que la centralita esté alimentada y en función.

Salir y seleccionar el sistema REPROGRAMACIÓN hasta el marbete:

“Girar la llave sobre MARCHA pulsar ENTER”

si Axone ha entrado en comunicación con la centralita se pueden presentar uno de los dos siguientes casos:

a) aparece el marbete “Programación imposible pulsar VOLVER para terminar” significa que se está conectado a una centralita que no es de un V11 CAT

b) aparece el marbete “Girar la llave sobre STOP pulsar enter” y debajo la asignación FA_19P.EXE significa que es una centralita que debe ser reasignada.

Por lo tanto, después de colocar la llave sobre STOP prepararse a realizar la siguiente operación:

Pulsar la tecla enter e inmediatamente después girar la llave sobre MARCHA (antes de 4 segundos).

En efecto, después de pulsar enter aparecerá el marbete

“Girar la llave sobre MARCHA aguardar...”

Si la operación ha sido realizada de manera correcta se advierte que la activación de la bomba de agua se interrumpe casi de inmediato y en Axone aparece una página blanca y debajo la inscripción de la asignación FA_19P.XSM.

Ahora pulsar la tecla enter y Axone comenzará a descargar la asignación.

Luego seguir las instrucciones indicadas.

Si una de las susodichas operaciones no ha sido realizada de manera correcta y aparece el marbete **“Comunicación interrumpida ¿reiniciar?”**

es improbable que se logre proseguir el procedimiento: girar la llave sobre STOP, apagar Axone y desconectar el conector superior de Axone recomenzando el procedimiento desde el principio.

2. INSTRUCCIONES de INSTALACIÓN de la versión 5.0.0

Como ya explicado, la actualización puede ser realizada por medio de internet o por medio del ordenador

2.1 POR MEDIO DE INTERNET

Véase la comunicación técnica “Configuración y actualización internet para Axone” que muestra como configurar Axone para la conexión a internet y como realizar la



actualización. A diferencia de cuanto indicado en las Notas finales, ahora Axone se actualizará en la versión 5.0.0.

A diferencia de la actualización por medio del ordenador, con esta actualización no es necesario introducir el contracódigo de activación de Axone

Por último, para poner en función los nuevos programas es necesario realizar **la actualización del firmware** del módulo OBD (es el software presente dentro del módulo): seleccionar de la página de inicio Service (maleta con cruz) , Actualización firmware (cuadrado oscuro), Módulo OBD y pulsar la tecla enter.

2.2 POR MEDIO DEL ORDENADOR

El programa de instalación podría NO funcionar con Windows ME (Millennium): se aconseja utilizar la otras versiones de Windows

2.2.1 Instalación programa de actualización con el ordenador

Una vez introducido el CD en el ordenador, el programa de autoinstalación inicia. Si el programa de autoinstalación no inicia, seleccionar el archivo: setup.exe

Seleccionar el idioma: las páginas del programa de instalación estarán en el idioma seleccionado.

Seguir las instrucciones del programa.

Después de instalado el programa de actualización de Axone, aparecerá en el escritorio el icono: Upgrading Axone Aprilia.

2.2.2 Instalación programa 5.0.0 con Axone

Cerrar todos los programas del PC.

Pinchar sobre el icono Upgrading Axone Aprilia o seleccionar el programa ActualAxo presente en el directorio C:\Programas\Aprilia\ActualAxo y en la primera página seleccionar el idioma con el que se quiere actualizar Axone.

ATENCIÓN: el idioma seleccionado debe ser el mismo ya presente en Axone, no es posible cambiar el idioma de Axone.

Seguir las instrucciones indicadas por el programa. La actualización dura aproximadamente 9 min durante los cuales Axone debe permanecer encendido:



cerciorarse de que esté suficientemente cargado. De ninguna manera dejar Axone encendido con el cargabaterías de dotación.

En cambio, durante la actualización es posible conectarlo a una batería de moto cargada o a un alimentador estabilizado en 12 V con salida superior a 1 Ampere (el instrumento absorbe 850 mA)

Las instrucciones indicadas en el programa son exhaustivas; de todas maneras, es posible consultar las instrucciones de actualización de Axone Cap. "Actualización vía PC" en el sitio

➤ www.serviceaprilia.com <

2.2.3 Introducción contracódigo de activación

(sólo con actualización no Internet)

Después de instalar el software 5.0.0 es necesario introducir el contracódigo que puede ser solicitado con una de las siguientes modalidades:

- a) Llamar por teléfono al núm. +39 0422 707458 (de 8.00 a 12.00 y de 14.00 a 18.00) pidiendo la "activación Axone Aprilia", contestará el Sr. Pivetta Giovanni, y presentar el número de serie de Axone colocado en el dorso del instrumento y los eventuales datos de referencia
- b) mandar un fax al núm. +39 0422 841412 utilizando la hoja adjunta al final de esta comunicación: el código de desbloqueo de Axone será mandado vía fax antes de 24 horas (excluidos sabados y domingos y días festivos italianos)
- c) escribir vía E-mail a la dirección gpivetta@texa.it indicando los siguientes datos:

número de serie de Axone (leíble en la parte trasera del instrumento)

versión software (arriba a la izquierda de la pantalla)

idioma de activación

nombre y apellido del propietario del instrumento

nombre de la empresa

localidad

número de teléfono

número de fax o e-mail

recibirá una respuesta vía E-mail antes de 24 horas (excluidos sabados y domingos y días festivos italianos) con el código de desbloqueo de Axone

ATENCIÓN

En el período del 25/07/03 al 25/08/03 la solicitud del contracódigo de activación podrá realizarse sólo escribiendo vía E-mail a la dirección service@serviceaprilia.com indicando los datos solicitados en el punto c)

2.2.4 Actualización del firmware del módulo OBD



Por último, para poner en función los nuevos programas es necesario realizar la **actualización del firmware** del módulo OBD (es el software presente dentro del módulo): seleccionar de la página de inicio Service (maleta con cruz), Actualización firmware (cuadrado oscuro), Módulo OBD y pulsar la tecla enter.

[APRILIA AXONE 2000 ACTIVATION REFERENCE DATA](#)

DATOS NECESARIOS ACTIVACIÓN AXONE 2000 APRILIA



<p>SERIAL NUMBER (placed on the back side of instrument. It's on the black label)</p> <p>NÚMERO DE SERIE (colocado detrás del instrumento sobre la etiqueta negra)</p>	<p>s/n T.....</p>
<p>SOFTWARE VERSION (turn instrument on. Up on the left of the screenshot. It's a number)</p> <p>VERSIÓN SOFTWARE (instrumento encendido. Arriba a la izquierda de la pantalla. Es un número)</p>	
<p>LANGUAGE VERSION</p> <p>IDIOMA DE ACTIVACIÓN</p>	
<p>FIRST AND LAST NAME of the OWNER</p> <p>NOMBRE Y APELLIDO PROPIETARIO</p>	
<p>NAME of COMPANY</p> <p>NOMBRE DE LA EMPRESA</p>	
<p>ADDRESS</p> <p>DIRECCIÓN</p>	
<p>PHONE NUMBER</p> <p>NÚMERO DE TELÉFONO</p>	
<p>FAX NUMBER or E-MAIL</p> <p>NÚMERO DE FAX o E-MAIL</p>	

To send by fax at **+39 0422 707458** or
as attached file at **gpivetta@texa.it**

BATERÍA

Asunto: nueva batería

Modelo: V11

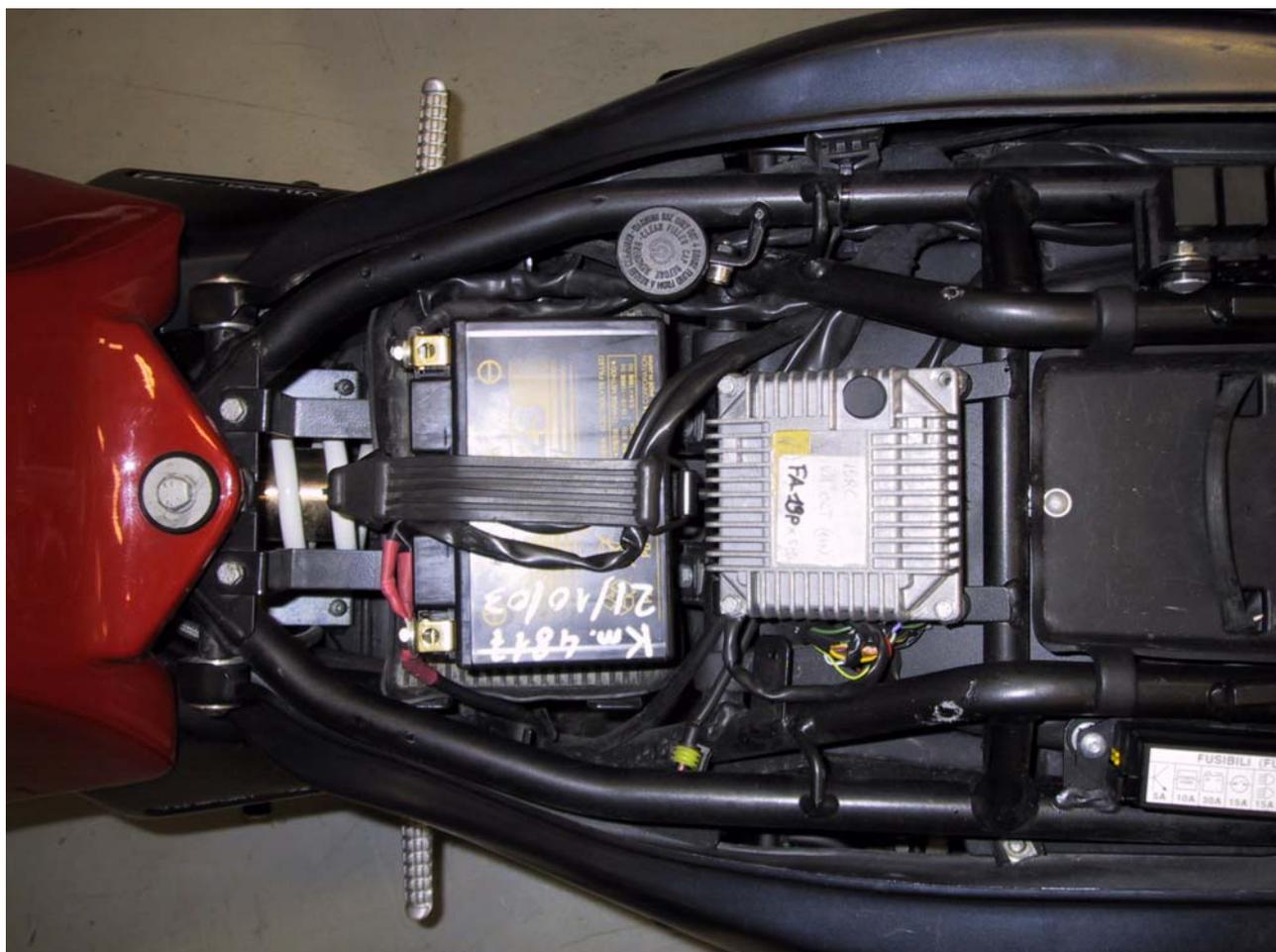
Descripción del problema:

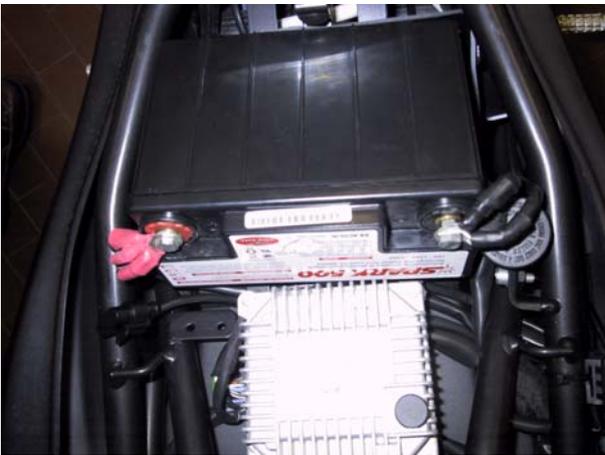
escasa duración de la actual batería **ESA SPARK 500E** .

Solución en producción:

será montada la **YUASA YTZ12S** (proviene de la Yuasa con ácido incorporado).

En producción se monta un nuevo cableado mientras que en las motos con el cableado actual es posible montar la batería pero realizando un nuevo recorrido de los cables.







COMUNICACIÓN DE SERVICIO Núm. 17-2003

22/10/03

A la atención del Titular Concesionario

A la atención del Responsable Garantías

Campañas de Reclamo:

A. KR V11 SPORT biela y acoplamiento elástico y mangueta

B. KR y KS V11 SPORT acoplamiento elástico y mangueta

Distinguido concesionario,

hemos comprobado que en el modelo en objeto de la presente Campaña de Reclamo, se podrían verificar los problemas a continuación.

Biela: en caso de uso del motor en elevado número de vueltas, cerca del limitador, por un periodo de tiempo alto y continuativo, se podría verificar el hundimiento de los tornillos de biela, y en consecuencia la rotura de la misma y la destrucción del motor.

Acoplamiento elástico interno cambio: rotura

Mangueta doble: rotura



Solución de producción

A partir de enero del 2000 ha sido adoptada una nueva biela con nuevos tornillos dotada de superiores características mecánicas. (a partir del bastidor nº ZGUKR0000YM112131)
A partir del mes de mayo de 2001 se han introducido un nuevo acoplamiento elástico y una nueva mangueta. (a partir del bastidor nº ZGUKS00001M211172)

Vehículos implicados en la campaña de reclamo

La presente Campaña de Reclamo interesa la producción completa de los siguientes vehículos :

- a) KR V11 SPORT biela y acoplamiento elástico y mangueta :
números de bastidor de ZGUKR0000XM111112 a ZGUKR0000YM112130
- b) KR y KS V11 SPORT acoplamiento elástico y mangueta:
números de bastidor de ZGUKR0000YM112131 a ZGUKR00001M114639
de ZGUKS00001M111111 a ZGUKS00001M111147
de ZGUKS00001M211111 a ZGUKS00001M211162

Solución para los vehículos objeto de la Campaña de Reclamo

En los vehículos objeto de la Campaña de Reclamo a) es necesario montar el kit código **973260900015** compuesto por los siguientes particulares :

KIT A - 97 32 60 90 00 15 (111,74 €)

Descripción	Código	Cantidad
Bielas	01061531	2
Junta cilindro	14020865	2
Junta tapa culatas	14023760	2
Junta culatas	30022060	2
Anillo o'ring	90706094	10
Junta copa aceite	01003650	1
Junta brida	01003600	1
Semicojinetes	01062030/37062005	4
Manguito acoplam. elást.	04211201	1
Distancial	04212401	1
Mangueta	04214901	2



www.servicemotoguzzi.com

En los vehículos objeto de la Campaña de Reclamo b) es necesario montar el kit código **973260900016** compuesto por los siguientes particulares :

KIT B - 97 32 60 90 00 16 (24,36 €)

Descripción	Código	Cantidad
Manguito acoplamiento. elástico.	04211201	1
Distancial	04212401	1
Mangueta	04214901	2

Abastecimiento de los kits

Los kits deberán ser encargados según el normal procedimiento repuestos utilizando los códigos relativos de los kits A y B. Para reducir la molestia del cliente final, aconsejamos encarguen una cantidad de kits suficiente para satisfacer de la mejor manera posible los pedidos de la clientela que se presentará ante el concesionario al recibir la carta informativa sobre la campaña.

Instrucciones para la sustitución de las piezas enumeradas

Para el procedimiento atenerse a cuanto reproducido en el manual V11 Sport código 01 92 01 30 (versión lengua I-F-S) o código 01 92 01 31 (versión lengua F-UK-NL)
Capítulo M – motor Capítulo N - cambio

Reembolso gastos de intervención

El reembolso de los kits se realizará sólo y exclusivamente frente a la ejecución de la intervención.

Por lo tanto, a fin de conseguir el reembolso de los kits utilizados más la relativa mano de obra, deberán introducir directamente en A2D la solicitud utilizando la función "Intervención en campaña".

Los campos exigidos para la registración correcta son:

- Fecha intervención
- Número de bastidor
- km
- Código campaña I01EA5 (campaña A) o I01EB5 (campaña B)

Automáticamente, después de haber guardado la solicitud, el sistema asociará a la intervención los siguientes códigos:

- Código Posición: AD01 (campaña A) o AG09 (campaña B)
- Código Defecto: MB
- Código Operación: 01
- Repuesto: kit A (cód. 973260900015) o kit B (cód. 973260900016)
- Tempo A 12 h B 8,8 h

Sus intervenciones introducidas en A2D serán incluidas en los proformas factura mensuales.



www.servicemotoguzzi.com

Tabla sinóptica

CAMPAÑA	A			B		
	KR V11 SPORT biela y acoplamiento elástico y mangueta			KR y KS V11 SPORT acoplamiento elástico y mangueta		
CÓDIGO CAMPAÑA IN A2D	I01EA5			I01EB5		
Nº BASTIDOR	de ZGUKR0000XM111112 a ZGUKR0000YM112130			de ZGUKR0000YM112131 a ZGUKR00001M114639 da ZGUKS00001M111111 a ZGUKS00001M111147 de ZGUKS00001M211111 a ZGUKS00001M211162		
KIT	A			B		
	Descripción	Código	Cantidad	Descripción	Código	Cantidad
	Biela	01061531	2	Mang. acopl.el.	04211201	1
	Junta cilin.	14020865	2	Distancial	04212401	1
	Junta tapa culatas	14023760	2	Mangueta	04214901	2
	Junta culatas	30022060	2			
	Anillo o'ring	90706094	10			
	Junta copa aceite	01003650	1			
	Junta brida	01003600	1			
	Semicojinetes	01062030/37062005	4			
	Mang. acopl. el.	04211201	1			
	Distancial	04212401	1			
	Mangueta	04214901	2			

MUELLE TRINQUETE MANDO CAMBIO

Asunto: rotura muelle trinquete mando cambio

Modelo: V11

Descripción del problema:

rotura muelle trinquete mando cambio

Solución:

En caso de rotura del muelle trinquete (**A**) en vehículos con números de bastidor anteriores a **KT111435 - KS112350**, debe ser sustituido el trinquete (**B**) (pidiendo el recambio se entrega automáticamente el trinquete modificado).

La modificación consiste en la reducción del diámetro donde se enrosca el muelle de 16 mm a **15 mm**.

