



COMUNICACIÓN DE SERVICIO NÚMERO 002-2009

06/02/2009

TEMA: CAMPAÑA DE ACTUALIZACIÓN TÉCNICA

ASUNTO: MOTORES 8V (GRISO 1200 – STELVIO 1200) – CUBILETES VALVULAS

Estimado Concesionario:

Después de un cuidadoso análisis de los defectos encontrados en algunos lotes de motores 8V montados en los vehículos Griso 1200 y Stelvio 1200, Moto Guzzi ha decidido emprender una campaña de actualización técnica para los vehículos en circulación y los que aún se encuentran en su depósito.

Dicha actualización consiste en la sustitución de los cubiletes de los empujadores, y en el caso de los vehículos en circulación no 0 km, de los árboles de levas, según las modalidades que se describen a continuación.

El listado detallado de los vehículos involucrados se publica en www.servicemotoguzzi.com y está disponible para su consulta en la sección **Garantías**, accesible desde la página principal del sitio. Después de abrir la página '**Garantías**' deberá seleccionar el ítem '**Campañas de retiro**'.

En caso de que no hubieran rellenado el campo SOM con los datos de los clientes a los cuales les vendieron una moto que forma parte del listado publicado en el sitio, es su responsabilidad actualizar esa información.

Para los clientes que compraron un vehículo involucrado en la actualización técnica, Moto Guzzi ha predispuesto el envío de una notificación (Anexo A) para invitarlos a concurrir a un concesionario con el fin de realizar la intervención. **Por este motivo se debe efectuar la intervención, sólo a los clientes que exhiban dicha notificación.**



Se han previsto dos tipologías de intervención y a tal fin se han subdividido los vehículos en dos macro familias:

- A. Vehículos no 0 km (**vehículos en circulación**)
- B. Vehículos **NO** en circulación que se encuentran en su depósito, 0 km (**vehículos en stock**)

Las operaciones previstas se detallan en la siguiente tabla

| OPERACIÓN | VEHÍCULOS EN CIRCULACIÓN | VEHÍCULOS EN STOCK |
|--|--------------------------|--------------------|
| Lavado interior del motor | X | - |
| Preparación del vehículo | X | X |
| Control de la rotación de balancines | X | X |
| Sustitución de las tazas | X | X |
| Sustitución de los árboles de levas | X | - |
| Registro del control periódico de la campaña | X | X |

Las piezas de repuesto involucradas en la actualización técnica son las siguientes:

| Código | Descripción | Vehículos en circulación | Vehículos en STOCK |
|------------|------------------------------------|--------------------------|--------------------|
| 877725 | CUBILETE PARA EMPUJADOR | 4 | 4 |
| 873873 | ÁRBOL DE LEVAS | 2 | 0 - no sustituir |
| 640760 | CAPUCHÓN DE LA BUJÍA | 2 | 2 |
| 872814 | JUNTA TÓRICA | 2 | 2 |
| 830249 | ARANDELA DE GOMA | 8 | 0 - no sustituir |
| 872742 | JUNTA DE LA TAPA DE LA CULATA DER. | 1 | 0 - no sustituir |
| 872741 | JUNTA DE LA TAPA DE LA CULATA IZQ. | 1 | 0 - no sustituir |
| GU30153000 | FILTRO DE ACEITE | 1 | 0 - no sustituir |



REEMBOLSO DE MANO DE OBRA (minutos)

| | Stelvio1200 | | Griso 1200 | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| | Vehículos en circulación | Vehículos en STOCK | Vehículos en circulación | Vehículos en STOCK |
| Mín. intervención | 178 | 178 | 141 | 141 |
| Mín. reemb. aceite | 90 | 0 | 90 | 0 |
| Total Reembolsado | 268 | 178 | 231 | 141 |

NOTA: para los vehículos en circulación se ha previsto el reembolso de 90 minutos de mano de obra que cubren el lavado y el cambio del aceite del motor.

PROCEDIMIENTO DE EJECUCIÓN DE LA INTERVENCIÓN

FASE 1: REGISTRO EN GGP

Desde la sección correspondiente del menú de GGP, ingresar el número de chasis de la moto a la cual se le debe realizar la actualización técnica, llenando todos los campos obligatorios y guardar con el icono “diskette”.

Esta operación definirá en forma automática el tipo de actualización técnica correspondiente a esa moto y los materiales necesarios.

Después de haber recibido todas las piezas de repuesto necesarias, ejecutar las fases que se describen a continuación.

FASE 2: LAVADO INTERIOR DEL MOTOR (vehículos en circulación)

Solo para los vehículos en circulación debe REALIZARSE UN LAVADO INTERIOR PRELIMINAR DEL MOTOR. Descargar el aceite motor y luego, desde el orificio de llenado correspondiente, llenar con 2 Kg de aceite 10W – 50 económico. Poner en marcha el motor durante aproximadamente 10 minutos y después, descargar nuevamente el aceite.



FASE 3: PREPARACIÓN DEL VEHÍCULO

Griso 1200

Retirar el depósito, los carenados laterales y el tapón de goma de la tapa del generador (para poder acceder a la tuerca de la polea del alternador), según las instrucciones indicadas en el manual del taller.

Stelvio 1200

Retirar el depósito según el procedimiento indicado en la Comunicación de Servicio 003 – 2008 del 11/03/2008 (Sustitución de la tuerca de distribución Griso 1200 y Stelvio 1200), y retirar el tapón de goma de la tapa del generador.

Desmontar las bujías como se indica a continuación, tanto para Stelvio como para Griso:

- 1) Retirar las tapas de las bujías y con la herramienta adecuada (código 020689Y), extraer los capuchones de la bujía de su alojamiento
- 2) Retirar los capuchones de la bujía del cable A.T. y sustituirlos con la pieza de repuesto código 640760, solicitada automáticamente mediante el registro del control periódico de campaña en GGP
- 3) Retirar las dos bujías de las culatas
- 4) Retirar las tapas de las culatas y los tubos de la bujía

FASE 4: EJECUCIÓN DE LA INTERVENCIÓN

Esta fase es idéntica para los modelos Griso 1200 y Stelvio 1200, mientras que difiere entre los vehículos en circulación y los vehículos en stock. Para los vehículos en stock **NO SE DEBEN SUSTITUIR LOS ÁRBOLES DE LEVAS NI SE DEBE REALIZAR EL LAVADO DEL MOTOR.** (ver la tabla de la página 2)



Les recomendamos comenzar la intervención **primero en el lado izquierdo** y después en el lado derecho. A continuación detallamos las operaciones.

- 1) Llevar el pistón **izquierdo** al punto muerto superior (PMS), fase de explosión.
- 2) Retirar el tornillo de cierre del orificio para liberar el tensor de la cadena, visible en la parte exterior del cilindro (fig. 1) (**en circulación y en stock**)

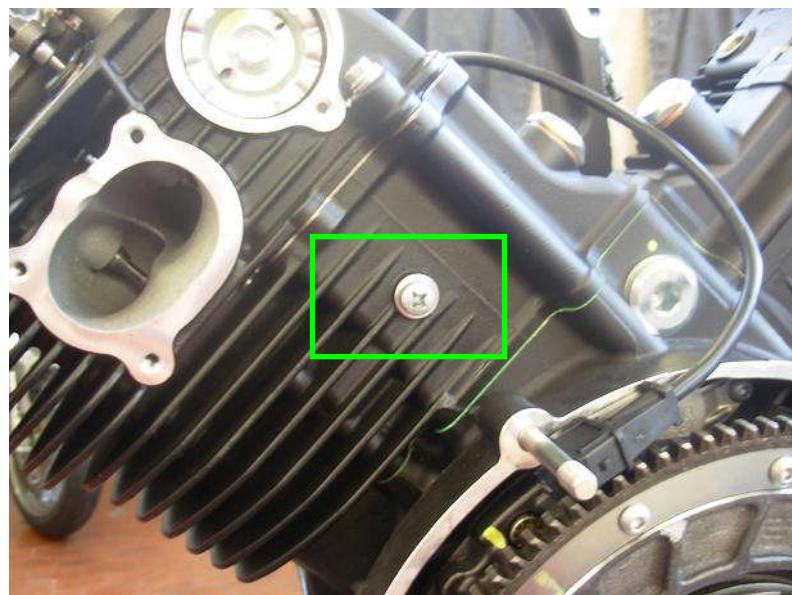


Fig. 1

- 3) Retirar la tapa del respiradero, el tornillo de fijación del engranaje de distribución y la chapa de purga aceite (**en circulación y stock**)
- 4) Controlar que el engranaje de la distribución esté ubicado como en la foto (fig. 2) (**en circulación y en stock**)



La letra **L** debe estar alineada con el orificio inferior de fijación de la tapa del respiradero

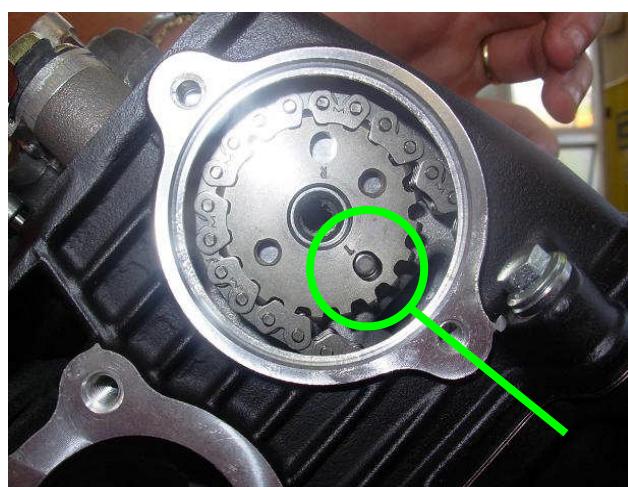




Fig. 2

- 5) Comprimir (para aflojar la tensión de la cadena de la distribución) el tensor de la cadena izquierdo. Para eso, utilizar un destornillador largo, colocar una goma de protección entre el destornillador y la culata, intervenir entre el patín y la cadena empujando hacia abajo el destornillador (ver el recuadro de la fig. 3), luego introducir un pasador (por ejemplo se puede utilizar una llave hexagonal de 4 mm) en el orificio de liberación del tensor de la cadena, para mantenerlo comprimido. (fig. 3) (**en circulación y en stock**)

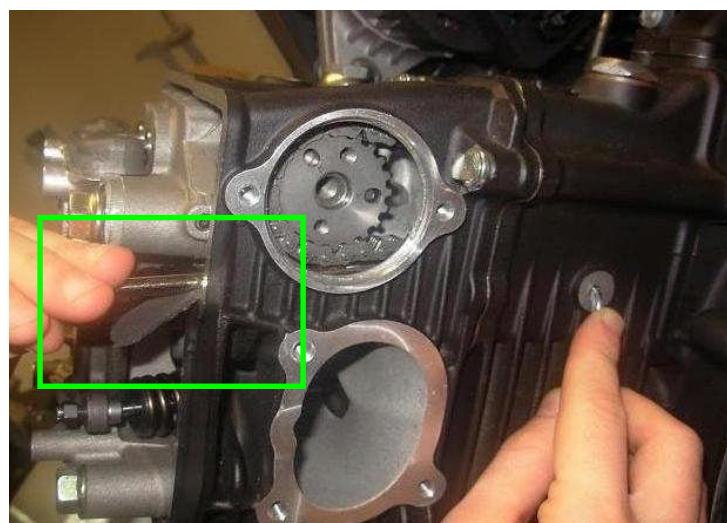


Fig. 3

- 6) Retirar el destornillador largo sin sacar el pasador del orificio (fig. 4) (**en circulación y en stock**)

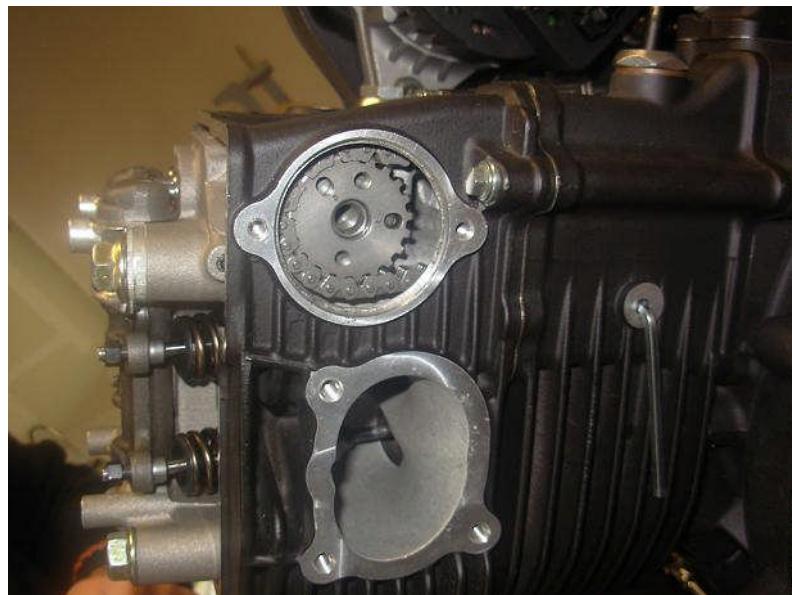


Fig. 4

- 7) Liberar el engranaje de distribución del árbol de levas y unirlo a la culata con una abrazadera, para mantenerlo en posición (fig. 5) (**en circulación y en stock**)

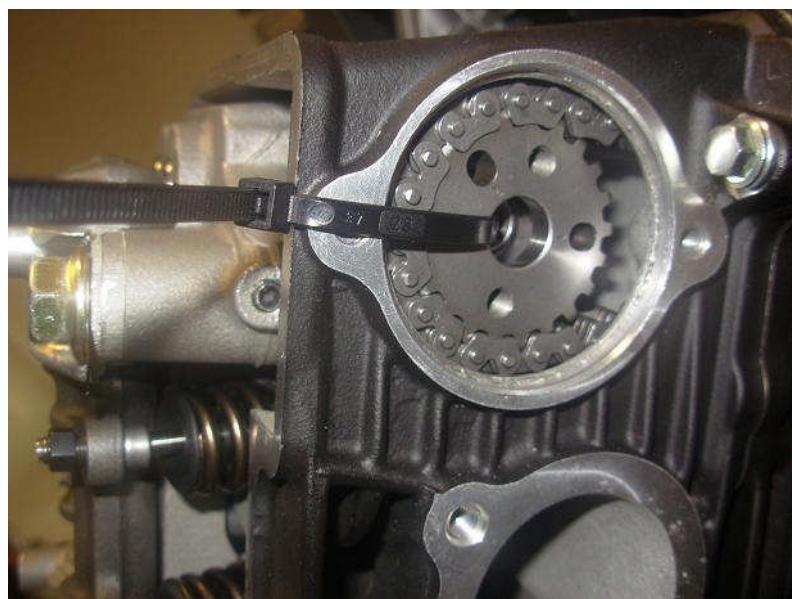


Fig. 5

Durante esta fase prestar mucha atención a la chaveta de arrastre del engranaje de la distribución: podría salirse de su alojamiento y caer en el cárter de la cadena. Si es necesario, enroscar dos tornillos M5 en los orificios roscados del engranaje para simplificar esa operación y el montaje posterior (fig. 6)



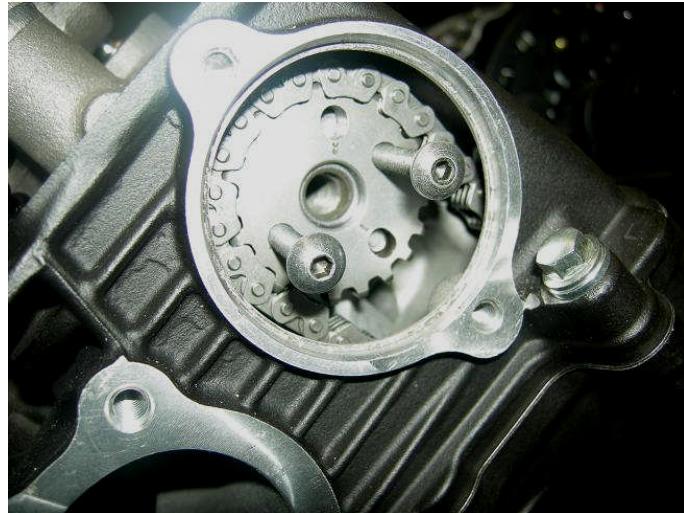


Fig. 6

- 8) Aflojar los dos tornillos largos que fijan la culata al cárter del motor (fig. 7) (**en circulación y en stock**)



Fig. 7

- 9) Retirar el castillete completo de la culata y limpiar los eventuales restos de virutas (**en circulación y en stock**)
- 10) Controlar manualmente la rotación de los balancines en su alojamiento. Si dicha rotación resultara dificultosa, retirar la tapa de cierre y controlar la posible



presencia de agarrotamientos. En ese caso contactar el HelpDesk Técnico (**en circulación y en stock**)

- 11) Retirar la tapa de cierre del árbol de levas (**en circulación y en stock**)
- 12) Retirar el árbol de levas, los cubiletes y las varillas (fig. 8) (**en circulación y en stock**)

! Durante esta fase marcar la posición y la orientación de las varillas para no equivocarse durante el montaje.



Fig. 8

- 13) Retirar el pasador del árbol de levas con la ayuda de un botador (fig. 9) (**sólo en circulación**)



Fig. 9



- 14) Introducir el pasador en el árbol de levas nuevo (fig. 10) (**sólo en circulación**)



Fig. 10

- 15) Introducir en el soporte del árbol de levas, los cubiletes nuevos y las varillas originales, previa lubricación, prestando especial atención a la posición de las varillas ensamblándolas en su posición de origen. (**en circulación y en stock**)
- 16) Montar el árbol de levas (**en circulación y en stock**)

Los cubiletes de admisión y de escape son idénticos.



Para los vehículos en stock los árboles de levas son los que estaban montados originalmente en el vehículo



- 17) Montar la tapa de cierre del árbol de levas (fig. 11) (**en circulación y en stock**)



Par de apriete tornillos de la tapa: 17 Nm

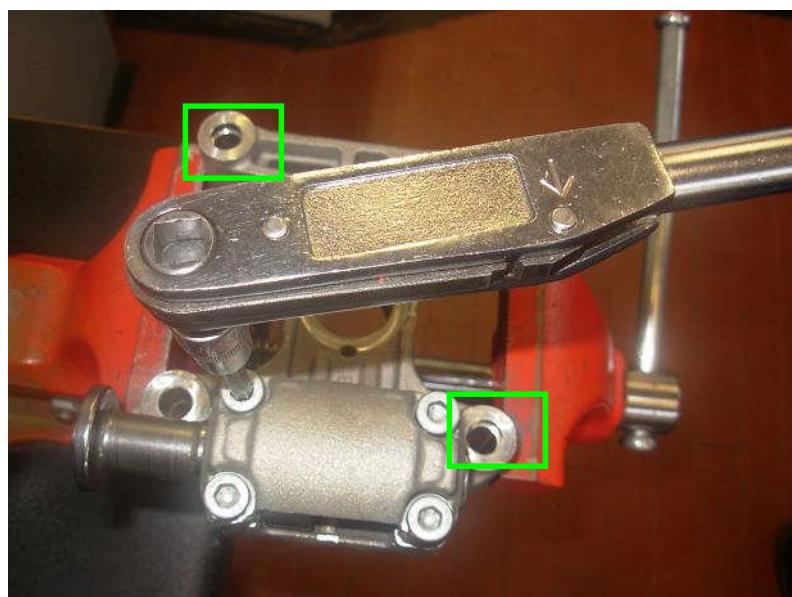


Fig. 11

- 18) Verificar el apriete correcto de los espárragos de cilindro/culata mediante tuerca y contratuerca. (**en circulación y en stock**)



Par de apriete espárragos cilindro/culata 25 Nm



- 19) Montar el castillete completo en la culata controlando que los casquillos de centrado estén en sus alojamientos (indicados en los recuadros de la fig.11) y a continuación apretar las cuatro tuercas (**en circulación y en stock**)



Apriete de las tuercas de la culata: par previo 25 Nm luego par 43 Nm

- 20) Apretar los 2 tornillos largos que fijan la culata al cárter del motor (par 10 Nm) (**en circulación y en stock**)

- 21) Cortar la abrazadera aplicada anteriormente en el engranaje de la distribución y acoplar al mismo el árbol de levas. Retirar los tornillos M5 de auxilio, enroscados anteriormente en el engranaje de la distribución (**en circulación y en stock**)



La letra **L** debe estar alineada con el orificio inferior de fijación de la tapa del respiradero (fig. 12)



Fig. 12

- 22) Retirar el pasador de bloqueo del tensor de la cadena colocado durante la operación 6) y enroscar en el cilindro izquierdo el tornillo que se había quitado durante la operación 3) (**en circulación y en stock**)



Usar Loctite 243

- 23) Volver a montar la chapa del respiradero y apretar el tornillo de fijación del engranaje de la distribución, manteniendo bloqueado el cigüeñal, como se muestra en la fig. 13 (**en circulación y en stock**)



Fig. 13



Loctite 243, par 30 Nm

- 24) Volver a montar la tapa del respiradero prestando mucha atención para no pellizcar la junta tórica (**en circulación y en stock**)



Par de apriete: 7 Nm

- 25) Regular el juego de las válvulas (**en circulación y en stock**)



Admisión: 0,10 mm

Escape 0,15 mm

Lado derecho

Trabajando en la tuerca de fijación de la polea del alternador, accesible desde la parte delantera del motor (fig.13), llevar el pistón derecho al PMS. A tal efecto, se debe girar el cigüeñal en sentido horario mirando hacia el alternador (para llegar al PMS se debe rotar en un ángulo de 270°).

- 26) Retirar la tapa del respiradero, el tornillo de fijación del engranaje de la distribución y la chapa de purga aceite (**en circulación y stock**)
- 27) Controlar el posicionamiento correcto del engranaje de la distribución (**en circulación y en stock**)



En este caso la letra **R** (al contrario del cilindro izquierdo) debe estar alineada con el orificio inferior de fijación de la tapa del respiradero (fig.14)



Fig. 14



- 28) Retirar el tensor de la cadena. A tal efecto, basta con retirar el tapón exterior del cilindro con la llave correspondiente (figuras 15 y 16) (**en circulación y en stock**)



Fig. 15



Fig. 16

- 29) Repetir las operaciones (desde el número 7 al 21) realizadas en el lado izquierdo (**para su aplicación en el vehículo referirse a las anotaciones en el margen de cada operación**)



Durante la operación 21, controlar que la posición del engranaje de la distribución en el árbol de levas corresponda a la indicada en la fig.14

- 30) Volver a montar la chapa del respiradero y apretar el tornillo de fijación del engranaje de la distribución, manteniendo bloqueado el cigüeñal, como se muestra



en la fig. 13. Volver a colocar correctamente el tensor de la cadena y cerrar la tapa del tensor de la cadena quitada previamente (**en circulación y en stock**)



Par de apriete: 30 Nm

31) Regular el juego de las válvulas (**en circulación y en stock**)

Admisión: 0,10 mm

Escape 0,15 mm

32) Llenar con la cantidad indicada de aceite motor AGIP 4T RACING 10W – 60 y **sustituir el filtro del aceite motor (sólo en circulación)**

33) Volver a montar las otras piezas previamente desmontadas durante la fase de preparación (**en circulación y en stock**)

Cordiales saludos

Piaggio S.p.A.
Brand Moto Guzzi
Asistencia Técnica



ANEXO A

Mandello del Lario, fecha.....

Estimado Sr./Sra.
Calle.....
Ciudad

Asunto: Actualización Técnica Vehículo, chasis Nº.....

Estimado Cliente:

le agradecemos su preferencia por haber adquirido un vehículo Moto Guzzi y lo felicitamos por su elección.

En el ámbito de nuestras investigaciones para mejorar las características de uso de nuestros productos, hemos detectado, en un lote de vehículos, una disminución de las prestaciones del motor, provocada por un posible desgaste anómalo de algunos componentes mecánicos.

Moto Guzzi ha implementado una mejor técnica para solucionar el inconveniente con el fin de mantener inalterado en el tiempo el placer de conducir su moto y proteger, al mismo tiempo, los componentes del motor.

Por este motivo, lo invitamos a contactar al Concesionario Moto Guzzi de su confianza para que implemente la actualización técnica prevista.

Nuestra red oficial de asistencia ya ha recibido todas las instrucciones para realizar las operaciones necesarias. Le informamos también, que la intervención prevista estará totalmente a cargo de Moto Guzzi.

Nuestro Servicio Clientes (800 122 337) está a su disposición para brindarle más información y el soporte que considere necesarios.

En caso de que el vehículo no estuviera más en su poder o no dispusiera del mismo, le rogamos que nos contacte urgentemente para brindarnos los datos del comprador, llamando al Servicio Clientes (800 122 337) o rellenando el módulo correspondiente que adjuntamos a esta notificación. Podrá enviarlo mediante el siguiente número de fax 041 5055926.

Le agradecemos su colaboración y le saludamos cordialmente.

Massimo Di Silverio

Director After Sales & Dealer Service

Piaggio & C S.p.A.



Chasis Nº: XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Nombre: _____ Apellido: _____

Calle: _____ N°: _____ CP: _____ Prov: _____

Ciudad: _____

País: _____ Fecha de venta: _____ / _____ / _____

Vehículo no disponible por los siguientes motivos: desguazado robado

Vehículo no disponible por otros motivos: (Especificar)

firma _____