

Griso 1100 a freddo si spegne!

Inviato da bilbo - 08/01/2025 18:47

Ciao a tutti, a qualcuno è mai capitato che il bestio a freddo non tenesse il minimo? Vivo in Sardegna pertanto le temperature sono quasi sempre miti, ma ho notato che ultimamente a freddo stenta a partire e soprattutto tende a spegnersi! Premetto che sia in estate che in inverno non ho mai dovuto dare gas all'avvio, nemmeno un pelo. Ora invece se non do gas non parte e poi devo tenerla sui 1500 per almeno un minuto altrimenti si spegne e poi puzza, la tipica puzza acre come se non avesse abbastanza benzina nella miscela. Premetto che la mia è verginella con quasi 70k sempre tagliandi regolari, ho solo aggiunto lo Sprintfilter all'ultimo tagliando fatto a fine agosto (circa 4k km fa) e sostituite le NGK con le Denso (consigliate anche da Ube). Possono essere le candele? Oppure lo Sprintfilter? Non ho toccato né centralina né scarico, può essere che il filtro sportivo fa passare troppa aria e la centralina non si adatta? Può essere il sensore aria all'interno del cruscotto? Tutto questo non accadeva fino a metà ottobre con oltre 20 gradi e poca umidità notturna, ma adesso la mattina mi fa dannare! Vi ringrazio fin d'ora per tutto l'aiuto che possiate darmi 🙏

Re: Griso 1100 a freddo si spegne!

Inviato da Pinhead - 09/01/2025 06:05

Il filtro dell'aria aftermarket non aiuterà e danneggerà il tuo motore, ma la causa più probabile sarà il motore passo-passo.

In primo luogo, dove fai funzionare l'olio sull'astina di livello? Se continui a riempirlo fino al segno "Pieno" sul bastoncino, continuerà a soffiare un po' attraverso il sistema di ventilazione e questo supererà la capacità del condensatore e del ritorno di far fronte, quindi finirai con un sacco di olio nella scatola d'aria. Dovrebbero esserci due tubi di scarico collegati all'airbox. Uno si trova sul retro a sinistra e può essere visto uscire attraverso un piccolo taglio sul lato sinistro del parafango. L'altro è nella parte inferiore della parte anteriore dell'airbox e probabilmente avrai bisogno di una torcia e accovacciarti per vederlo. Se mancano i tubi, i tubi saranno ancora visibili. Ora è importante che questi tubi siano collegati ai loro perni, indirizzati correttamente fino alla piccola clip di filo ovale appena all'interno della piastra del gancio del poggiatesta destro e anche, molto importante, devono essere tappati.

Se sono lì e collegati, potrebbero avere dell'olio. Questo dovrebbe essere drenato ad ogni servizio, ma se c'è più di una goccia è un'indicazione che stai facendo scorrere troppo olio nel tuo motore!

Perché è importante? Perché l'olio in eccesso che viene espulso come goccioline e vapore verrà anche trascinato nel motore passo-passo. Se lo sporco entra nell'airbox attraverso i tubi perché mancano, sono rotti o scollegati, o addirittura attraverso il terribile filtro dell'aria aftermarket, questo farà un brutto pasticcio appiccicoso che potrebbe molto bene intasare il motore passo-passo e impedirgli di funzionare. Se il movimento della valvola passo-passo è limitato o impedito, non può svolgere la sua funzione di

stabilizzare il minimo, soprattutto prima che il motore sia completamente caldo.

Il programma di arricchimento a freddo nella mappa accade solo per il primo, (Dalla memoria?) 6-800 giri dopo l'avvio. Dopo questo l'ECU ritorna alla mappa di base e la miscela sarà controllata dallo stepper e dai normali parametri dell'aria e della temperatura del motore.

Fino a quando la lettura del sensore di temperatura del motore non raggiunge 60°C, l'ingresso della temperatura dell'aria viene fondamentalmente ignorato e poiché sui motori a 2 valvole il sensore della temperatura del motore si trova in quel supporto di plastica di merda nella testa destra, ottiene un segnale schifoso, quindi ci vogliono secoli per stabilizzare la miscela, (8V sono migliori in questo senso.)

Se il stepper è intasato da detriti putride potrebbe non funzionare correttamente, (puoi facilmente controllarlo con Guzzidiag.) e i primi motori passo-passo con carrozzeria in alluminio hanno molte più probabilità di intasare rispetto a quelli successivi con corpo in plastica utilizzati dal 2009-10 in poi.

A volte è possibile liberarli portando il motore alla temperatura di esercizio, (sopra 60°C come letto dal sensore di temperatura del motore) e quindi eseguendo il programma del ciclo stepper spruzzando il detergente del corpo farfallato lungo il tubo stepper dall'airbox. Mentre va in bicicletta può sbloccarsi. Non sempre, ma vale la pena provare.

Le cose più importanti per prevenirlo sono non eseguire il livello dell'olio troppo in alto e non trascurare gli scarichi sull'airbox o montare un filtro dell'aria "Performance" di merda.

The aftermarket air filter won't be helping and will damage your motor but the most likely cause is going to be the stepper motor.

Firstly, where do you run your oil on the dipstick? If you keep topping it up to the 'Full' mark on the stick it will keep blowing some out through the breather system and this will overcome the condenser and return's ability to cope so you end up with lots of oil in the airbox. There should be two drain hoses connected to the airbox. One is located at the back left and can be seen exiting through a small cutaway on the left hand side of the under-mudguard. The other is at the bottom of the front of the airbox and you'll probably need a torch and crouch down to see it. If the hoses are missing the spigots will still be visible. Now it is very important that these hoses are connected to their spigots, routed correctly down to the small oval wire clip just inboard of the right hand footrest hanger plate and also, very importantly, they must be plugged.

If they are there and plugged they may have oil in. This should be drained at every service but if there is more than a drip it is an indication that you are running too much oil in your engine!

Why is this important? Because the excess oil that is expelled as droplets and vapour will also get drawn into the stepper motor. If dirt is getting into the airbox via the hoses due to them being missing, broken or unplugged, or indeed through the dreadful aftermarket air filter this will make a nasty sticky mess which may very well clog the stepper motor and prevent it from working. If the movement of the stepper valve is limited or prevented it can't perform its function of stabilising the idle, most importantly before the engine is fully warm.

The cold start enrichment program in the map only happens for the first, (From memory?) 6-800 revolutions after start up. After this the ECU reverts to the base map and the mixture will be controlled by the stepper and the normal air and engine temperature parameters.

Until the engine temperature sensor reading reaches 60°C the air temp input is basically ignored and because on the 2 valve engines the engine temperature sensor sits in that shitty plastic holder in the right hand head it gets a lousy signal so it takes ages for the mixture to stabilise, (8V's are better in this regard.)

If the stepper is clogged up with putrid muck it may not work properly, (You can easily check it with Guzzidiag.) and the early aluminium bodied stepper motors are much more likely to clog than the later plastic bodied ones used from about 2009-10 on.

It is sometimes possible to free them up by getting the motor up to operating temperature, (Above 60°C as read by the Engine Temp Sensor) and then running the stepper cycle program while spraying throttlebody cleaner down the stepper hose from the airbox. As it cycles it may unblock itself. Not always, but it's worth a try.

Most important things to prevent it are don't run the oil level too high and don't neglect the drains on the airbox or fit a crappy 'Performance' air filter.

=====

Re: Griso 1100 a freddo si spegne!

Inviato da grisorock - 09/01/2025 10:04

Personalmente proverei a rimettere il filtro originale, se la situazione non migliora, proverei a dare una pulitina ai corpi farfallati.

=====

Re: Griso 1100 a freddo si spegne!

Inviato da bilbo - 09/01/2025 16:01

Ciao ragazzi, questo difetto ha iniziato a farlo con l'arrivo del freddo/umido, fino a tutto Ottobre nessun problema all'avvio e nessuno spegnimento (circa 4k km dal tagliando), per quanto riguarda l'olio io metto sempre circa 1/2 durante l'estate e circa 3/4 scarsi durante l'inverno, blow-by pulito prima dell'estate con pulizia corpi farfallati e sostituzione filtro benzina. Addirittura Sprintfilter e candele Denso erano caldamente consigliati da Ube così come uno scarico più libero che però ancora non sono ancora riuscito a montare. Qualche altro consiglio o dritta? Sapete di qualche sensore nascosto che può essere difettoso?

=====

Re: Griso 1100 a freddo si spegne!

Inviato da ninomio - 09/01/2025 17:11

devi far pulire molto bene i corpi farfallati : nel 99 per cento dei casi il problema che hai riscontrato dipende da questo...

=====

Re: Griso 1100 a freddo si spegne!

Inviato da bilbo - 09/01/2025 18:06

Ma li ho appena fatti!! Sinceramente anche io ho pensato a qualche difetto nell'alimentazione o nella lettura di portata aria a freddo....provo a portarla da un'altro mecca per dare un'occhiata e avere un'altro parere. Per chi può essere interessato vi terrò aggiornati sugli sviluppi intanto grazie mille a tutti per i preziosi consigli 🙏

=====

Re: Griso 1100 a freddo si spegne!

Inviato da Motografando - 10/01/2025 12:05

se dopo la pulizia non è stato fatto reset parametri autoapprendimento, e reset tps, potrebbe essere banalmente questo il problema.

Comunque lo faceva pure la mia all'inizio, adesso non lo fa quasi più se non quando la riaccendo e fa molto freddo e la moto magari è ferma da uno o due mesi. Ma la mia ha certamente bisogno di una pulizia dei corpi farfallati, che non è mai stata eseguita.

=====

Re: Griso 1100 a freddo si spegne!

Inviato da bilbo - 10/01/2025 12:49

Adesso me lo sta facendo anche a caldo! Se mi fermo a comprare le sigarette alla riaccensione se non do gas non parte, almeno a caldo il minimo lo tiene subito una volta messa in moto...questa cosa mi sta facendo in.....zzare parecchio! Quando il mio bestio non è in forma soffro anch'io!! 🍷

=====

Re: Griso 1100 a freddo si spegne!

Inviato da ribisso33 - 13/01/2025 15:01

Per com'è la gestione del minimo sul motore 1100... direi che bisogna controllare poche cose. Io verificherei il funzionamento dei sensori, soprattutto quello per la temperatura motore (che ha un supporto in plastica abbastanza penoso), ma anche quello per la temperatura aria nella cassa filtro. Poi bisogna controllare che non entri aria nel percorso dalla cassa filtro ai collettori di aspirazione (magari è stata montata male una fascetta, oppure i manicotti in gomma sono crepati).

Per ultimo la pulizia dei corpi farfallati. Io non so come tu l'abbia fatta, ma è importante smontare le viti di bypass per pulire le sedi e bisogna estendere la pulizia anche al motorino passo passo. C'è chi dice che basta spruzzare il detergente dalla sua presa d'aria, ma io l'ultima volta l'ho smontato per pulirlo meglio.

Alla fine bisogna fare la carburazione...

=====

Re: Griso 1100 a freddo si spegne!

Inviato da bilbo - 14/01/2025 10:56

Ciao Ribisso, la pulizia l'ha fatta il mecca e spero che abbia fatto tutti i dovuti passaggi! Ora ho deciso di fermarla per l'inverno per cause di forza maggiore, mi sembra inutile fare tutte ste regolazioni per poi fermarla per 3 mesi, ad aprile quando la rimetto in strada le farò fare tutti i controlli del caso oltre a un'altro tagliando. Grazie davvero per i consigli, ad aprile vi farò sapere cosa cacchio è successo intanto buon Griso a tutti 🍷
