

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da GET - 10/07/2012 09:39

...ti posso dire che la mia 8v è da Ube con la distribuzione da cambiare... ☺

C'è da dire che il mio è un caso "particolare", visto che ci avevano messo su le mani in precedenza e, PARE, in cattiva fede... non faccio nomi, che è meglio...

Per fortuna pare che la Guzzi passi almeno il materiale in garanzia, visto che era un difetto di fabbrica, soprattutto sui primi esemplari.

Purtroppo non si ha la certezza che le modifiche risolvano al 100% il problema.

Comunque, se vuoi un bel po' di informazioni, ti dò un link in cui si è parlato del difetto in maniera piuttosto esaustiva:

forum.animaguzzista.com/viewtopic.php?f=1&t=46681

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da guido1100 - 10/07/2012 11:48

Mette paura quel topic..... ☺

Meno male a suo tempo scelsi il 1100 perchè piu' coppioso... ☺

Cmq credo la verità stia nel mezzo ... Nicola mi spiegò un po' la cosa lui lavora per un'azienda del settore che lavora per Guzzi...

Credo che i nuovi modelli di 8V siano sicuramente piu' affidabili... dei precedenti però !

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da Morga190 - 10/07/2012 12:58

[dal post su Ag di cui sopra]

"Re: Affidabilità motore Guzzi 8V

da manhaus71 » gio ott 06, 2011 1:16 am

Nivola95, non so rispondere ai tuoi quesiti perchè non conosco il motore 8v, però, alla luce delle tue considerazioni, una cosa mi viene da dirla: STRANO che in Guzzi abbiano fatto un motore a 4 valvole per cilindro con l'asse a camme che si usura precocemente e con una pressione esagerata sui i bilancieri!!! "

V65 Lario & V35 Imola II.

Chi ha progettato il motore 8V non sa nemmeno cosa sono quelle due moto. E si vede, perchè sono ricaduti negli stessi errori, ovvero massa eccessiva dell'equipaggio mobile (valvole, bicchierini e bilancieri) che implica l'utilizzo di molle dure per non sfarfallare, ma che innalzano la pressione di contatto a livelli non accettabili, specialmente se si pensa di risparmiare su materiali e trattamenti termici. Se facessero dei trattamenti superficiali tipo DLC - costosi ma comunque industrializzabili - sulle camme e sui bilancieri potrebbero risolvere il problema senza variare la geometria dei pezzi (= non buttare via stampi nè stock di magazzino). Hanno voluto girare alti alla ricerca di cavalleria ma hanno fatto delle scelte tecniche (distribuzione "ibrida", che ha una massa degli equipaggi mobili decisamente più alta di una ad albero a camme in testa o di una aste e bilancieri) che in cascata portano ai problemi di cui sopra. Teniamo conto che sul nostro motore ci sono dei vincoli extra-tecnici che non rendono possibili certe scelte (una cartella di distribuzione tipo ducati messa in posizione frontale è brutta e penalizza il raffreddamento, mentre messa in posizione posteriore interferisce con le ginocchia), per cui non c'erano grandi alternative a quanto in effetti è stato fatto, almeno a livello concettuale (ed infatti è la stessa scelta fatta per l'attuale boxer 1.200 di quella marca lì, no, non la Subaru 🇯🇵). Come si dice dalle mie parti "si son caati nelle mutande", nella realizzazione, cedendo inoltre alle pressioni dell' ufficio acquisti - che in piaggio ha sempre contato molto - per risparmiare sui materiali. Il patatrac era inevitabile, o quanto meno se ne sentivano le avvisaglie da molto prima che iniziasse la produzione.

Ora, noi nostalgici del caro vecchio 2V, vedendo cosa fa MPC con quella architettura sfruttando l'esperienza sia dei Meccanici (con la M maiuscola 🇮🇹) mostrami che di quelli di oltreoceano (i motori NASCAR sono ad aste e bilancieri) potremmo anche pensare che 4V sono sufficienti per un intero motore e tutto sommato a un centinaio di cv ci sarebbero potuti arrivare lo stesso, anche senza tirare in ballo imbarazzanti eredità di motori tutto sommato fallimentari dal punto di vista dell'affidabilità.

Ma quando quella che dei GENI del marketing hanno identificato come la concorrenza propone da anni un motore 4V la scelta di mantenere la care vecchia ed affidabile architettura non è più stata praticabile.

E dire che avevano il VA10 in casa da mettere a punto, altro che essere costretti ad estremizzare i componenti della distribuzione per rispettare gli ingombri e doverci far stare 4V. E' mancata la volontà a

livello dirigenziale di dare un taglio netto. D'altra parte va tenuto conto che piaggio aveva acquisito Moto Guzzi da un paio di anni da Beggio, quindi di fronte alla scelta tra "arrangiare" un motore utilizzando una base affidabile e ricercare prestazioni nella maniera più semplice ed industrializzare un motore completamente nuovo ha scelto la via a più basso rischio. A volte certe scelte si pagano, ma servirebbe anche l'umiltà di chiedere dei consigli a chi i motori li smonta per portare a casa la pagnotta, invece di sentirsi dei semidei rinchiusi in open space permanentemente congelati da condizionatori ipertrofici...

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da CET - 10/07/2012 13:02



=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da guido1100 - 10/07/2012 14:37

....invece di sentirsi dei semidei rinchiusi in open space permanentemente congelati da condizionatori ipertrofici..

MITICO



=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da Morga190 - 10/07/2012 14:57

@guido: continuano a farlo...

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da robywan - 10/07/2012 15:06



=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da guido1100 - 10/07/2012 15:08

@Morga... si va insieme da UBE ci si fa montare dei bei 97 e siamo apposto ! Altro che 8V 

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da Morga190 - 10/07/2012 17:09

De, almeno i pistoni fammeli portare, sennò che ci sto a fa? 

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da robywan - 10/07/2012 17:15



=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da Grisokop - 10/07/2012 18:09

@Morga. Quindi secondo te Moto Guzzi sta sfornando tutt'ora motori fallati? 

Norge, Stelvio, Griso, Sport 1200 tutti con motori del cippo?? Mah, mi vien difficile dal crederci.

Il richiamo che mi hanno eseguito nel 2009 con sostituzione bicchierini (avevano 20k km ed erano perfetti) con altri trattati appositamente non darebbe alcun beneficio?

L'8V non lo cambierei mai con un 4V, ma permettimi di dire che il tuo 3d mi fa pensare....

...e anche venire un po di angoscia... 

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da Lollo8V - 10/07/2012 18:25

che angoscia davvero!!!
ma anche a me risulta difficile credere che i motori della Norge 8V (uscita nel 2011) e soprattutto della stelvio che ha numeri di vendita interessanti siano ancora difettosi. Oltretutto per le distribuzioni tritate la Guzzi passa i pezzi in garanzia.

Io comunque ho appena fatto il tagliando dei 20000 e ho espresso la mia angoscia al meccanico.... per ora sembrerebbe tutto a posto 😊

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da Oliver 2bak - 10/07/2012 20:47

... intanto io il mio 8v non lo cambierei con nessuna altra 🇮🇹
; strà soddisfatto.

al di là delle note tecniche postate da Morga sulla maggior complessità del gruppo 8v,

ho notato che

spesso chi ha il 1100 parla in maniera poco lusinghiera del 8V,

invece chi ha l'8v lascia perdere ,mentre potrebbe infierire sul 1100 che non è esente

come non lo sono nessuna moto/marca oggi giorno.



L'8v va benissimo , va solo rispettato scrupolosamente in primis: la qualità e caratteristiche del olio richiesto,

fare attenzione ai meccanici poco competenti che trattano un big raffreddato ad olio alla pari di un comune

frullino giapponese che va con l'olio della frittura della sera.

Per il resto c'e gente che ci ha macinato km da farci il giro del mondo (stelvio ect)

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da pone - 10/07/2012 20:59

allora voglio dire la mia

il mio macchinico mi ha detto che la doppia candela sulla stelvio non la montano più (poi sè è vero non lo sò)

il meglio è l'850 beccatevi questa 🤔

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da Morga190 - 10/07/2012 21:16

Grisokop ha scritto:

@ Morga. Quindi secondo te Moto Guzzi sta sfornando tutt'ora motori fallati? 🤔

[...]Il richiamo che mi hanno eseguito nel 2009 con sostituzione bicchierini (avevano 20k km ed erano perfetti) con altri trattati appositamente non darebbe alcun beneficio?

Se vai bene a rileggere il mio post, i trattamenti superficiali di indurimento solo la via di risoluzione meno dolorosa per problemi di usura. A patto di mantenere una lubrificazione perfetta. Il che vuol dire olio "giusto" e pompe olio che funzionano bene.

Il senso delle mie valutazioni è che spesso si parte per fare una piccola modifica cercando di sfruttare il più possibile componenti "off the shelf", ma questo porta ad inevitabili compromessi, che se sono conditi da un atteggiamento troppo aggressivo da parte di chi tiene i cordoni della borsa fanno un bel patatrà. Alle prime accensioni l'8V al banco faceva 130cv. Ma andava in bricioli. Hanno pensato di "sgonfiarlo"; un po' per recuperare affidabilità ma non è bastato. Farsi carico di una campagna di richiamo così estesa come quella dei bicchierini è stato - e continua ad essere, a quanto pare - un bagno di sangue dal punto di vista economico (buttateci dentro componenti gratis, manodopera da pagare e danno di immagine...). Magari sarebbero bastati un paio di cazzotti dati per bene su un tavolino quando sono stati proposti materiali e trattamenti più scadenti. Ai tecnici talvolta manca un po' di carattere per difendere le proprie ragioni quando chi paga non ha una formazione tecnica ma soltanto finanziaria. E spesso appartenere alla squadra del "compratore" piuttosto che del "comprato" fa peccare di presunzione. Sparare a zero sui tecnici di Mandello (cronicamente senza soldi da anni) durante lo sviluppo dell'8V è stato uno sport piuttosto diffuso. Ma alla lunga non ha pagato. Spero che sia servito di lezione, anche se ho i miei dubbi. 🙄

A me il motore 8V piace come "carattere", anzi, forse preferivo la versione "double face", un po' vuota sotto ma incazzosa agli alti. Però è decisamente più complicato del 1100, che si smonta anche al buio 😊
(a volte si smonta anche da solo... ma questo è un altro discorso 🍷)

=====