

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da CET - 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 tergeste70 - 12/07/2012 16:10

grazie a tutti, quindi per il momento ho capito:

che il 4 v era meglio dell'8v ma che in definitiva l'8v è sostanzialmente meglio del 4v

che qualcosa si rompeva ma solo fino all n° 347.238 del settembre del 2010, poi hanno sistemato tutto ma forse no quindi in definitiva meglio prendersi un 1100, ma se non mi va di averlo più corto ma sempre duro allora dovrei optare per l'8v che avendo la supercazzola con sfasamento a destra contrariamente a quanto auspicato in una prima fase di riflessione meccanica delle fasce laterali collegati alla bronzina sinistra che spinge con maggior e troppo peso sull'albero a camme (o canne??) ne causa una prima e conflittuale fluttuazione con conseguente degrado chimico della copertura lamellare delle valvole,

quindi detto questo se si interviene sul trattamento chimico del componente si ottiene una maggior resistenza ad un prezzo più elevato andando così a cozzare con quanto indicato dall'ufficio amministrativo e tecnico, ma se alla dirigenza del board aziendale ci mettiamo un ingegnere meccanico allora si potrebbe sviluppare il v10 che avrebbe dato molte più soddisfazioni di un 1200 8v dal quale in effetti nasce il nuov 1400 raffreddato a rhum.....

a ragà, me volete dì che cacchio s'ha da guarda che sia stato fatto su una 8v e che richiami ha subito e devo verificare che siano stati eseguiti? ☺



1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da Morga190 - 12/07/2012 16:23

GEPACA ha scritto:

[...] Le 2 scelte non sono ovviamente compatibili l'una con l'altra (o metti 4 valvole, o 2 candele, spazio per 4 valvole e 2 candele ovviamente non c'è) [...]

Basta avere un alesaggio abbastanza grande e ci stanno... La propagazione di fiamma si regolarizza molto anche con la fluidodinamica, non è che la doppia candela sia sempre indispensabile quando si sale di alesaggio. Se non ricordo male la Panigale ha la candela singola (alesaggio 112!). Quando lasci gli stessi condotti ed aumenti l'alesaggio di 9 mm magari può tornare comoda...

Il 1400 è nato dal 1200 perchè... non c'era scampo. Aumentando l'alesaggio al 1200 si arrivava ad una cilindrata di target nel segmento custom (!), le prestazioni assolute non dovevano crescere (anzi) ed il motore era ancora in produzione. Basso costo, time to market ragionevole (ci stanno giocando da un anno e mezzo e si è beccato in pieno la rogna del fallimento del produttore delle testate, componente chiave di questo motore). E lo stanno sviluppando tra Noale e Mandello.

@tatanka: non è antipatia personale, anzi, in quelle due ditte ho molti amici. Probabilmente non - tutti - negli uffici in cui desidererei che sedessero.

Per fare chiarezza sulla Moto Guzzi ed i 4 in linea degli anni '70: erano copie spudorate dei corrispondenti honda, ordinate da De Tomaso (proprietario al tempo anche della Benelli) per cercare di battere o almeno affiancare i giapponesi sul loro stesso terreno (scommessa persa in partenza...).

Il motore RSV4 - che sta bastonando il biemmeccetera in SBK - è nato tra Noale e Spinetta Marengo, con incursioni, chiacchierate e condivisione di esperienze in molte altre regioni d'Italia, segnatamente Emilia e Toscana. Ad alcune di queste ho partecipato personalmente ed ho imparato molte cose che non si imparano in aula e conosciuto Persone straordinarie. Di certo non mi passa dalla testa di denigrare i tecnici che ci hanno lavorato e ci stanno ancora lavorando.

A volte però c'è chi guadagna molto di più dei tecnici, gente per cui vendere moto o produrre cocomeri non implica alcuna differenza, che prende delle decisioni che condizionano pesantemente lo sviluppo oppure che si limita ad "allocare budget" e porre "milestones". Molto spesso entrambe irrispettabili. E tu da tecnico ti guardi in tasca, guardi il calendario con la data di SOP scritta in rosso con l'uniposca e dici: come faccio a fare un motore nuovo con questi vincoli tecnici, economici e temporali? Devi fare le corse (perchè i geni del marketing hanno russato fino ad ora e si accorgono che mancano dei prodotti chiave), spendere poco (quindi cercare per quanto possibile di ridurre la complessità e "cannibalizzare" quanto possibile), e non puoi sbagliare (e qui son cazzi...)

Come fa notare giustamente Jacopo, in questi casi la differenza di estrazione dei manager tra noi e la Germania pesa quanto un macigno. Anche CET questa cosa l'ha capita, ma probabilmente non sono stato abbastanza "ecumenico" nella mia esposizione...

@grisokop: sostituire un pattino con un rullo non può che migliorare il funzionamento, specialmente se ci sono problemi di usura (il rullo, rulla). Ci possono però essere dei problemi di ingombri. Non so se sul 1400 l'abbiano già fatto, ma da quanto ne so hanno modificato molto le testate sia come canalizzazioni dell'olio che come ingombri dei componenti interni)

Ho evidenziato certi atteggiamenti e molte delle condizioni al contorno che hanno dato origine - a Pontedera - al motore 8V nella sua prima incarnazione. In quel momento sono stati accettati una serie di compromessi ed effettuate delle scelte concettuali che oggi possiamo ritenere non adeguate, ma che già ad una prima analisi portavano in seno la semente di alcuni problemi che si sono puntualmente verificati. Esempio: se ritieni accettabile un valore di pressione di contatto elevato già come risultato di una analisi numerica (dove le superfici geometriche sono PERFETTE e l'olio si comporta in qualsiasi condizione come un battaglione di formiche indottrinate), è NORMALE che nel mondo reale le cose non possano che peggiorare.

Si chiama buon senso, ed a volte è molto utile. E' in commercio (?) dalla notte dei tempi, ma non lo cercate su ebay: non ce n'è traccia. Disponibile - in consultazione - in alcune Officine e lo vedete all'opera da alcuni Meccanici. In presenza di ingegneri terrorizzati dalle percezioni sensoriali di officine e sale prova può dare allergie, anche gravi. Leggere attentamente... ehm...

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da robywan - 12/07/2012 16:23

che il 4 v era meglio dell'8v ma che in definitiva l'8v è sostanzialmente meglio del 4v

q³ dimostri di aver capito tutto del topic 🇮🇹

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da Morga190 - 12/07/2012 16:31

tergeste70 ha scritto:

grazie a tutti, quindi per il momento ho capito:

che il 4 v era meglio dell'8v ma che in definitiva l'8v è sostanzialmente meglio del 4v

che qualcosa si rompeva ma solo fino all n° 347.238 del settembre del 2010

Si, ma attenzione che il 1° settembre era domenica, quindi tenendo conto che i parrucchieri il lunedì sono chiusi le date di produzione risultano shiftate -e anche parecchio - quindi alla fine due valvole vengono trattenute per usucapione da ogni testata ed il motore ritorna a 2V per cilindro. E senza nemmeno la complicazione del V-tec di mamma honda.

Siamo avanti... 🤖

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da marco76 - 12/07/2012 16:35

oltre che avanti siamo pure 🤖

ci sarebbe da fare un nuovo topic dove si discute sulle caratteristiche tecniche motoristiche dei motori e manageriali della gestione Piaggio

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da GEPACA - 12/07/2012 16:36

Morga190 ha scritto:

GEPACA ha scritto:

[...] Le 2 scelte non sono ovviamente compatibili l'una con l'altra (o metti 4 valvole, o 2 candele, spazio per 4 valvole e 2 candele ovviamente non c'è) [...]

Basta avere un alesaggio abbastanza grande e ci stanno... La propagazione di fiamma si regolarizza molto anche con la fluidodinamica, non è che la doppia candela sia sempre indispensabile quando si sale di alesaggio. Se non ricordo male la Panigale ha la candela singola (alesaggio 112!). Quando lasci gli stessi condotti ed aumenti l'alesaggio di 9 mm magari può tornare comoda...

A memoria, non ricordo motori 4 valvole per cilindro doppia candela, correggimi se sbaglio. Magari è geometricamente possibile con un'alesaggio record come quello della Panigale, oppure riducendo di molto le dimensioni delle valvole rispetto l'alesaggio, ma dato che è stato citato, non è una scelta di buon senso. La doppia candela è una soluzione pensata per regolarizzare il funzionamento ai medio-bassi, che c'azzecca con un motore con un'alesaggio da 112mm pensato per urlare in alto?!?! Alessaggio elevato significa infatti corsa corta e valvole enormi, ovvero tutta roba che rende agli alti regimi.

Tutto il resto, lo condivido in pieno... Dimostri di sapere molto bene come funzionano le cose in un'azienda commerciale, in cui c'è sempre una data segnata in rosso sul calendario e delle specifiche, dei costi e dei tempi che fanno a cazzotti fra di loro perchè imposte a livelli in cui i manager spesso non distinguono una motozappa, da un router e da un trattore... Per loro sono solo prodotti da vendere.

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da GEPACA - 12/07/2012 16:41

la nuova California m'attizza un cifrone!! Vorrei tanto vederla e provarla!!!

=====

1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da CET - 12/07/2012 16:44

@Morga: io e te prima o poi dobbiamo trovarci davanti ad un paio di birre a parlare di motori !... e di figa, naturalmente ! 🍻🍻

=====

Re: 1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da guido1100 - 12/07/2012 17:23

Bello il titolo del topic....ormai questa discussione sembra la trama di un film di Frank Miller...

ok... vado.. 🍻

=====

Re: 1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da robywan - 12/07/2012 18:28

e daglie co stà storia di trovarsi davanti a due birre

ma FISICA COMANDA se siete davanti le birre sono dietro 🍺



comunque se mi invitate un giro lo offro io

=====

Re: 1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da Jacopo - 13/07/2012 11:00

@ Gepaca: mi sa che ho letto di fretta e ho inteso male. Comunque per motori a 4v e doppia accensione ti posso citare un certo 4 cilindri Twin Spark Alfa Romeo, che abbandonò la doppia accensione da quando ha l'iniezione diretta.

I sistemi di controllo fasatura (e i moderni sistemi di variazione alzata valvole) sono poco usati sulle moto per i costi e la difficoltà di realizzazione (e anche perchè tutto sommato sono stati poco apprezzati dai mototcyclisti), tuttavia viene ancora utilizzato sul VFR Honda con ottimi risultati.

Certe cose sono poco utilizzate sulle moto perchè COSTANO e non si hanno gli stessi budget di progettazione che si hanno sulle macchine.

Detto questo il motore Guzzi (per pesi, dimensioni, prestazioni) è forse uno dei motori moto che più si avvicina a quelli auto, quindi l'applicazione di certe tecnologie ci starebbero benissimo (IMHO)

Per il resto, concordo in pieno con Morga.

Lamps

Jacopo

=====

Re: 1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da robywan - 13/07/2012 11:04

concordo anche bmw, che il controllo fasatura ce l'ha in casa, non l'ha messo nemmeno sulla nuova 1600

=====

Re: 1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da XyZeta - 13/07/2012 13:02

No, io ho detto un'altra cosa: se hai 4 valvole non puoi avere 2 candele per cilindro.

Mah, quando cambio le candele al GS... me ne fanno pagare 4! Il che non vuol certo dire che ci siano 🙄

Il nuovo Yamaha Tènèrè 1200 ha anche lui 2 candele + 4 valvole.

=====

Re: 1100 2V contro 1200 8V contro 1400 8V

Inviato da Morgia190 - 13/07/2012 14:27

robbywan ha scritto:

e daglie co stà storia di trovarsi davanti a due birre

ma FISICA COMANDA se siete davanti le birre sono dietro 🤖

Ma noi siamo funamboli e abbiamo la birra nela gobba della tuta di pelle 🤖🤖

@CET: mi sa che cui vediamo alla pistata del 30 settembre 🙄

La fasatura variabile ce l'ha anche la GTR 1400 della kawasaki, mentre il V-Tec della Honda è decisamente più complicato - oltre ad essere doppio, data l'architettura del motore.

=====