



Una sección elaborada por
Sergio Perales del equipo técnico de



¿Tienes dudas? Haznos llegar tu consulta a
mototaller@ceiarsis.com
y BertonBike las responderá para ti.

La consulta del mes

Para el número 351 de MotoTaller, el Servicio de Asesoría Técnica, iS.A.T., de Berton ha seleccionado la siguiente consulta: una Triumph Tiger 900 GT Pro entró al taller para realizar una revisión; al finalizar todas las tareas, el operario se encontró con el testigo de avería motor encendido.

SELECCIÓN DEL VEHÍCULO, DEL CABLE Y DEL SISTEMA

Al no entrar al taller con ninguna avería presente, se conecta el equipo de diagnosis para ver qué ha ocurrido. Para ello, en marcas como **Triumph** es importante seleccionar correctamente el modelo con el que se va a trabajar así que filtramos por la familia **Tiger** inicialmente y después el modelo **900GT / GT PRO**.



A continuación, seleccionamos la variante correcta en función de los últimos 6 dígitos del número de bastidor y conectamos el cable **BER-H3001** tal como nos indica.

Al trabajar con Triumph, **Bertondata Bike** realizará una comprobación de sistemas y mostrará el listado de sistemas detectados.

LECTURA DE AVERÍA

Tras conectarse y leer averías, muestra un código de avería almacenado y en estado actual:

- P1575 control de cruceo no activo hasta que se complete la secuencia.



INTERPRETACIÓN DE AVERÍA E HIPÓTESIS

Al realizar el mantenimiento, el operario ejecutó el ajuste **"Reiniciar adaptaciones del motor"**. Posteriormente, hizo las adaptaciones necesarias como la de posición del cigüeñal y la de posición del cambio de marcha que se encuentran en la lista de ajustes disponibles en Bertondata Bike. Queda pen-



diente realizar la secuencia de pulsaciones de todos los sensores que intervienen en el sistema de control de velocidad de cruceo y eso mismo es lo que indica la avería.

Una vez determinado esto, solamente queda aplicar la secuencia que indica el fabricante. Es la siguiente:

- Contacto ON.
- Pulsar freno delantero 5 segundos y soltar.



- Pulsar freno trasero 5 segundos y soltar.
- Pulsar embrague 5 segundos y soltar.
- Girar el acelerador hacia delante (tiene un muelle) durante 5 segundos y soltar.
- Pulsar el botón encendido control cruise 5 segundos y soltar.
- Pulsar el botón "+" 5 segundos y soltar.
- Pulsar "-" 5 segundos y soltar.

CONCLUSIÓN

Cada vez es más frecuente encontrarse en esta situación. Tras realizar lo que, a priori, parece un simple ajuste o reinicio electrónico, la motocicleta necesita un proceso manual o complementario para dar por finalizado el ajuste ya que, de no completarse, se deshabilitan sistemas y aparecen errores. Es por ello que siempre recomendamos trabajar con la información oficial del fabricante y tener conocimiento del proceso completo antes de realizar reinicios y resets.



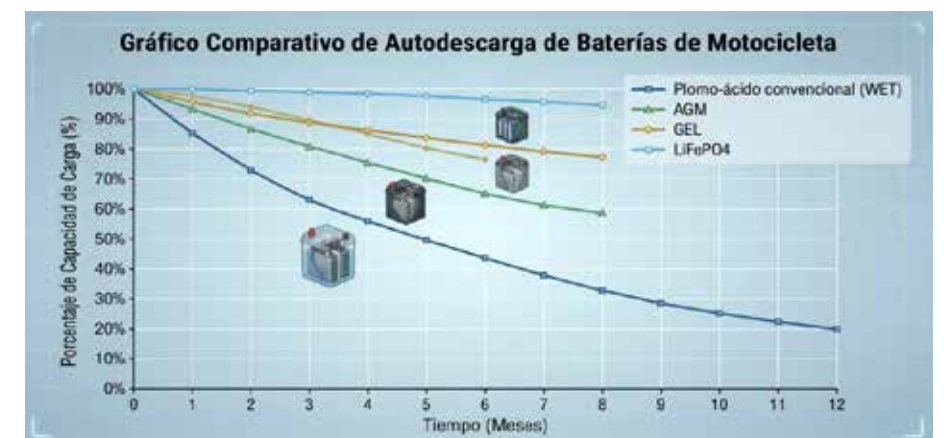
Escanea este QR
para conocer los
productos de Berton



► Tecnologías y compatibilidad
con el sistema de carga

La batería de las motocicletas

La batería es uno de los elementos que se considera más fácilmente intercambiable en una motocicleta. Sin embargo, que dos baterías sean de 12 V y tengan unas dimensiones similares no significa que puedan trabajar indistintamente en cualquier sistema eléctrico.



Una batería de plomo-ácido convencional, AGM o GEL puede pertenecer a tecnologías diferentes y, aun así, compartir determinados sistemas de carga. Con el litio, la comprobación adquiere todavía más importancia. No basta con verificar que la motocicleta sea de 12 V, se debe confirmar que la tensión y el comportamiento del sistema de regulación sean compatibles con la batería concreta. Una instalación que produzca sobretensión puede provocar daños en la batería o en su sistema de gestión.

Por este motivo, cuando se plantea sustituir una batería por otra tecnología, el procedimiento correcto comienza por comprobar tensión nominal, capacidad en Ah, corriente

de arranque CCA, dimensiones y polaridad y debe continuar con el análisis del sistema de carga de la motocicleta. Los fabricantes de baterías recomiendan que la batería de sustitución iguale o supere las especificaciones originales del vehículo.

En definitiva, la elección de una batería no consiste simplemente en encontrar una referencia que encaje físicamente. La verdadera compatibilidad se produce cuando la tecnología de la batería, sus características eléctricas y el sistema de carga de la motocicleta trabajan dentro de sus parámetros previstos. Ese criterio resulta especialmente importante cuando se pretende sustituir una batería convencional o AGM por una LiFePO4.