BLIPPER DUKE390 by

L'SGRace_Blipper è la nostra proposta di sensore cambio elettronico in scalata. Ha caratteristiche che lo rendono universale ed unico, utilizzabile sia sulla moto di tutti i giorni che in MotoGp. Trattasi di sensore di tipo "Strain Gauge" che, grazie all'elettronica di proprietà ed alle tecniche costruttive impiegate, garantisce prestazioni affidabili e durature nel tempo.
E' un prodotto solo per uso pista. Non è omologato per uso stradale. L'azienda non si assume alcuna responsabilità per uso improprio né per danni eventualmente causati a terzi, al veicolo e al pilota.
MADE IN ITALY



AVVERTENZE



- L'impostazione del sistema deve essere sempre fatta a moto ferma sul cavalletto.
- Un'errata regolazione potrebbe rendere il sistema del tutto o in parte inefficace comportando rotture degli ingranaggi del cambio.
- La corretta impostazione del sistema è responsabilità dell'utilizzatore e non del fabbricante. Porre particolare attenzione al fissaggio del sistema al fine di evitare che si sviti o che vada ad interferire con altre parti in movimento.
- L'impiego di tale sistema è a discrezione dell'utilizzatore.
- L'azienda non si assume alcuna responsabilità per uso improprio né per danni eventualmente causati a terzi.
- Ogni modifica al sistema, sia hardware che software che ai cablaggi o componenti singoli può influenzare il corretto funzionamento del sistema, con danni al pilota, al mezzo o a terzi, e far decadere la garanzia del prodotto.
- L'installazione va effettuata seguendo attentamente le presenti istruzioni. E' fortemente raccomandato testare il prodotto e la moto dopo l'installazione.
- Il montaggio è un'operazione molto critica per il funzionamento del sistema. Accertarsi che venga eseguito da personale specializzato.
- Questo manuale è stato emesso in data 23 Dicembre 2016 in revisione 1.0. E' responsabilità dell'utente consultare periodicamente il sito www.irccomponents.it al fine di verificare eventuali nuove emissioni del manuale e nuove release del software di programmazione.

1. INDICAZIONI DISPLAY

All'accensione la centralina effettua un check e, se superato, il display indica per 2 secondi la versione del firmware installato.



ATTENZIONE: Non agire sul sensore finchè il display non termina la sequenza di cui sopra.

In caso di rotture sul display comparirà un'indicazione "E" seguita da un numero. Comunicare questo codice all'assistenza.

2. SET UP INIZIALE

Premendo entrambi i tasti si entra nella programmazione.
Premendo il tasto inferiore i menu scorrono in avanti mentre premendo il tasto superiore i menu scorrono indietro. Per entrare dentro al singolo sottomenu, premere e mantenere premuto il tasto inferiore. Per uscire dal menu e sottomenu premere e mantenere premuto il tasto superiore o entrambi i tasti. Il sistema uscirà dalla modalità setup se per 20 secondi non viene premuto alcun tasto ad eccezione del sottomenu "r".
Durante la programmazione il cambio elettronico non funziona.



ATTENZIONE: Modificare solo le voci del menu sotto elencate.

2.1 Regolazione della durata dell'impulso "t"
Impostarlo al valore massimo. Se la centralina cui viene collegato il sensore lo necessita, il tempo di durata dell'impulso di taglio può essere regolato nell'intervallo 20÷98ms.
2.2 Regime minimo intervento "rL"
Il "Blip" non lavora mai sotto ai 3000 giri/min. E' possibile impostare una soglia minima superiore "rL".
2.3 Tempo inferiore di blip "SL"
Impostare il tempo di blip desiderato al regime "rL" (vedi par. 2.2).
2.4 Regolazione del precarico in salita "L"
E' possibile impostare la soglia di carico a cui si desidera che il sensore invii il segnale di taglio per le cambiate in salita. Valore di default "18" impostabile nell'intervallo 0÷40Kg.
Quando il precarico impostato viene superato, sul pannello si accendono le 2 linee orizzontali "--" a significare che il sensore sta inviando il segnale di taglio. Se ciò avviene troppo presto o troppo tardi, regolare il precarico.
Provare con motore acceso e verificare che il taglio avvenga né troppo presto né troppo tardi.
2.5 Visualizzazione carico attuale "S"

Entrando in questo menu è possibile visualizzare il carico attuale. Funzione utile per la regolazione del precarico (punto 2.4) e per il controllo dell'usura ingranaggi.

2.5.1 Visualizzazione carico massimo "--"

Premendo e mantenendo il tasto inferiore, sul display lampeggeranno "--" per circa 10 secondi al termine dei quali verrà visualizzato il carico massimo riscontrato nell'intervallo. Funzione utile per la regolazione del precarico (punto 2.4) e per il controllo dell'usura ingranaggi.

2.6 Regolazione del tempo di scalata "tS"

Impostazione tempo di "blip" in scalata al regime di 8000 giri/min. Impostabile nell'intervallo 20÷98ms. Default 98ms. il tempo di blip a 12500 sarà in tutti i casi 70ms superiore al valore qui impostato. Nei regimi intermedi la centralina interpolerà il tempo. Si consiglia di impostare inizialmente un valore elevato e poi di ridurlo eventualmente sino a che la moto smette di "spingere" durante la scalata.

2.7 Regolazione del precarico in scalata "LS"

E' possibile impostare la soglia di carico a cui si desidera che il sensore invii il segnale di blip per le cambiate in scalata. Valore di default "18" impostabile nell'intervallo 7÷40Kg. Valori usuali sono da 12 a 22.

Quando il precarico impostato viene superato, sul pannello si accendono le 2 linee orizzontali "--" a significare che il sensore sta inviando il segnale di scalata. Se ciò avviene troppo presto o troppo tardi, regolare il precarico.

Provare con motore acceso e verificare che il taglio avvenga né troppo presto né troppo tardi.

2.8 Regolazione verso di lavoro "CE"

E' possibile impostare il verso di lavoro. Facendo riferimento alla cambiata tradizionale, cioè a salire, in "C" compressione o "E" estensione.

Non modificare gli altri parametri.

2.9 Segnale di cambiata in salita Aperto/Chiuso "OC"

"**C**": circuito normalmente chiuso, per taglio ridetto su bobine o iniettori

"**O**": circuito normalmente aperto, nel caso in cui la moto sia già dotata di cambio elettronico in salita o se si disponga di una centralina aggiuntiva tipo Rapid Bike, Power Commander o simili, in grado di gestire il taglio di corrente..

2.10 Incremento del tempo di blippata 3^{rd}-2^{nd} e 2^{nd}-1^{st} "1A"

Talvolta, per scalare nelle marce basse, bisogna aumentare il tempo di blippata. 1A è un moltiplicatore. Ogni unità equivale al 0% di aumento del tempo. "01" significa quindi un aumento del 10%. Il valore di default è **00**.

2.11 Dolcezza di cambiata "rr"

Se non si utilizza il kit taglio bobine, iniettori, impostare a "00"

Se si utilizza il kit taglio bobine, iniettori, valori più elevati significano un taglio più lungo ma morbido. Il valore di default è **12**.

2.12 Modello moto "tt"

Definisce i parametri interni adatti alla moto in oggetto. NON MODIFICARE. Se modificato accidentalmente, impostarlo a 16

3. CONNESSIONI

Prego seguire i seguenti passi per l'installazione del Blipper della vostra RSV4:

3.1) Fissare la Centralina al telaio (sottosella)

3.2) Installare la Cella di Carico (lato sinistro)

3.3) Installazione Connettore Bobine/Iniettori (Sotto al serbatoio)

3.4) Connettore APS (parte frontale)

Riferirsi alla seguente foto e sequenza operazioni di montaggio:



3.1 Fissare la centralina nel sottosella

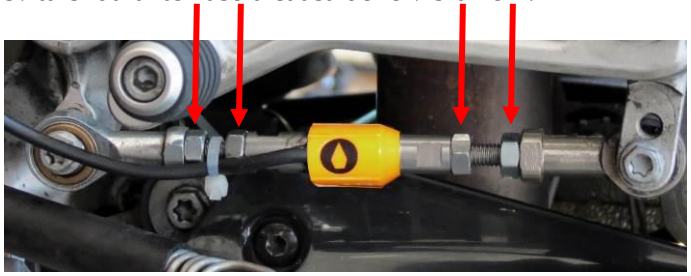


Collegare il filo nero di massa, con occhiello, direttamente al negative della batteria.

3.2 Montaggio Cella di Carico.



Il sensore ha le filettature "magiche", cioè entrambe sono sia destre che sinistre. Collegare il sensore all'asta del cambio da acquistare a parte, opportunamente tagliata e montare il tutto sulla moto. Bloccare i dadi e gli eventuali grani in modo da evitare che il sensore possa svitarsi durante l'uso a causa delle vibrazioni.



Posizionare il sensore il più possibile lontano dalle parti calde del motore.
Assicurarsi che il sensore non vada in contatto col telaio o altre parti della moto.
Assicurarsi che i cavi siano sufficientemente "morbidi" da seguire il sensore durante la cambiata. Fissare il cavo con una fascetta all'asta per evitare che i fili interni si strappino. La garanzia non copre tale evento.

ATTENZIONE: Per regolare la posizione del sensore agire sui piani appositi. Non ruotare il coperchio del sensore pena la rottura dello stesso.

3.3 Montaggio Connettore Iniettore.

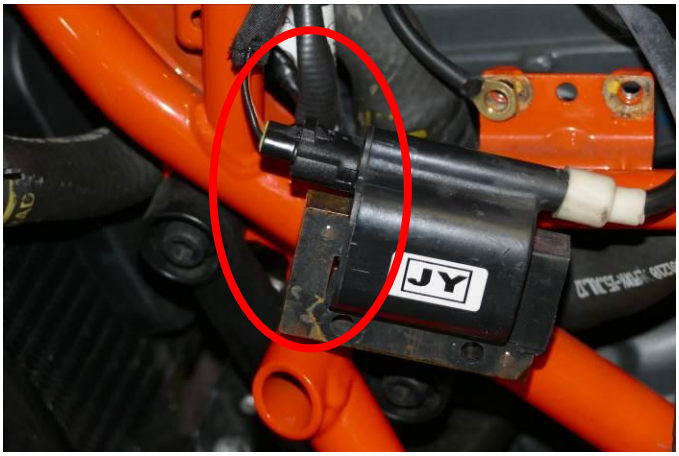
Individuare l'iniettore, sotto al serbatoio, proprio nel mezzo.



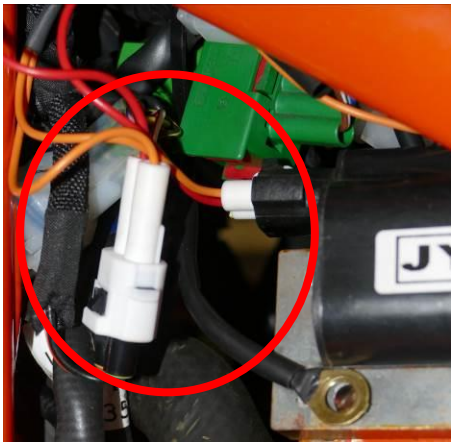
Scollegare il connettore ed interporre i connettori IRC di bypass

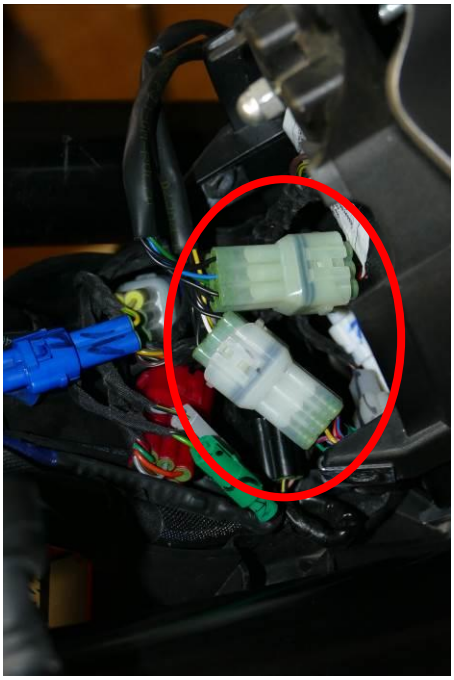
3.4 Montaggio connettore bobine

Individuare la bobina, nel lato sinistro della moto, sotto al serbatoio.



Scollegare il connettore ed interporre i connettori IRC di bypass





3.5 Connettore APS

Smontare il faro anteriore ed individuare il connettore APS



Scollegare il connettore ed interporre i connettori IRC di bypass

4. SUGGERIMENTI PER IL PRIMO SETTAGGIO

Il sistema viene fornito già funzionante, settare subito il parametro “CE” in funzione del proprio cambio.
Il sestema viene fornito con parametri funzionanti e in sicurezza, ma ogni pilota può apportare piccole regolazioni per renderlo compatibile con il proprio stile di guida.
Qui alcuni consigli:

4.1 Precarico: Accendere il quadro, entrare nel menù “S”, senza toccare la leva del cambio, e verifica che il display indichi “00” o “01” lampeggianti, non un nomero maggiore. Poi inserire la terza marcia e fare forza sulla leva del cambio (in direzione salita di marcia) fino a sentire l’ingranaggio, ma senza far si che entri la marcia. Ora si leggerà invece che “00” o “01” un numero tra “08” e “18”. Riportare questo valore in “L”. Ora ripetere la stessa prova, però in direzione discesa di marcia. E in questo caso il valore che verrà fuori riportarlo in “LS”.

5. RISOLUZIONE PICCOLI PROBLEMI

5.1 Il motore non si accende:

a. Verificare che l'eventuale cablaggio bobine/iniettori sia correttamente installato come per i punti 3.3 e 3.4.
b. Verificare che "OC" sia impostato su C.
c. Verificare che il filo di massa sia in batteria e non sul telaio.
d. Verificare di non avere "E1" sul display. In tal caso, contattare l'assistenza.
e. Verificare il sensore: deve essere ben chiuso dai 4 dadi, come da foto al precedente 3.2
f. Verificare il voltaggio della batteria all'accensione.

5.2 Il sistema taglia o blippa continuamente anche se non vi è azione del piede sul pedale:

a. Verificare che il filo di massa sia in batteria e non sul telaio.
b. Verificare di non avere "E1" sul display. In tal caso, contattare l'assistenza.
c. Verificare il sensore: deve essere ben chiuso dai 4 dadi, come da foto al precedente 3.2
d. Verirficare il voltaggio della batteria all'accensione. Verificare se il problema persiste anche agli alti regimi.

5.3 Il blipper funziona, la salita no:

a. Verificare l'impostazione "CE" secondo il precedente paragrafo 2.8.
b. Verificare che il filo di massa sia in batteria e non sul telaio.
c. Verificare che durante il cambio marcia, sul display lampeggi "- -" e che dalla centralina nera si senta un "click". In caso contrario, riverificare il precarico "L" come da precedente 2.4.
d. Verificare di non avere "E1" sul display. In tal caso, contattare l'assistenza.
e. Verificare il sensore: deve essere ben chiuso dai 4 dadi, come da foto al precedente 3.2.
f. Verificare che il cablaggio bobine//iniettori sia ben collegato come da par. 3.3 e 3.4.

5.4 La salita funziona, il blipper no.:

a. Verificare l'impostazione "CE" secondo il precedente paragrafo 2.8.
b. Verificare che il filo di massa sia in batteria e non sul telaio.
c. Verificare che durante il cambio marcia, sul display lampeggi "- -" e che dalla centralina nera si senta un "click". In caso contrario, riverificare il precarico "LS" come da precedente 2.7.
d. Verificare di non avere "E1" sul display. In tal caso, contattare l'assistenza.
e. Verificare il sensore: deve essere ben chiuso dai 4 dadi, come da foto al precedente 3.2.
f. Verificare il voltaggio della batteria all'accensione. Verificare se il problema persiste anche agli alti regimi..

5.5 Il sistema funziona al rovescio (taglia in scalata e accelera in salita)::

a. Verificare l'impostazione "CE" secondo il precedente paragrafo 2.8.

5.6 Dopo la scalata, soprattutto agli alti regimi, la moto va in service

a. Verificare di essersi collegati all'APS e non al TPS, cioè di essersi collegati al primo connettore che si trova seguendo i cavi che partono dal comando gas. Par 3.5
b. Ridurre "SL" e "tS".

5.7 Le marce non sono completamente entrate durante la salita o entra al folle subito dopo l'innesto:

a. Aumentare "t".
b. Controllare "L" secondo il par. 2.4. Eventualmente aumentarlo/ridurlo di un paio di punti e provare.

5.8 Le marce non sono completamente entrate durante la scalata o entra al folle subito dopo l'innesto

a. Aumentare "SL" e "tS".
b. Controllare "LS" secondo il par. 2.7.. Eventualmente aumentarlo/ridurlo di un paio di punti e provare..

5.9 Durante la scalata, la moto "spinge" (accelera troppo).

a. Se succede agli alti regimi, (sopra agli 8,000rpm) ridurre "tS". Se ai bassi regimi, ridurre "SL".

6. CONDIZIONI DI LAVORO

10.5÷17.5V; -20°C÷+95°C

Grazie per averci scelto. In caso di dubbi o problemi, potete contattarci nei seguenti modi:

supporto@irccomponents.it ; Tel. (+39)0108938654

Enjoy your choice.