ATTENZIONE

leggere attentamente le istruzioni di installazione prima di utilizzare il prodotto. Assicurarsi di aver compreso ed accettare quanto scritto nelle avvertenze. In caso contrario NON utilizzare il prodotto.

www.IRCcomponents.com
Email. info@irccomponents.com

PRESENTA



POWER SLIDE CONTROL

Un Prodotto NDT MOTO



Il Power Slide Control è l'ultima creazione nel campo delle applicazioni ad alte prestazioni; abbiamo speso enormi energie, sia in termini di tempo che di tecnologia e conoscenze per creare un prodotto valido ed affidabile. E' sviluppato da chi corre per chi corre.

Il Power Slide Control è un sistema elettronico che riduce le perdite di aderenza del pneumatico posteriore nella fase di accelerazione o gas costante. Non è in grado di ridurre le perdite di aderenza durante le fasi di decelerazione e di frenata.

Il sistema è composto da una centralina elettronica e da 2 sensori di velocità, posizionati sulla ruota anteriore e su quella posteriore. La variazione della differenza delle velocità di rotolamento viene in questo modo continuamente monitorata per valutare se la ruota posteriore è in fase di derapata o no. Il Power Slide Control è in grado di comprendere se la moto si trova in rettilineo, in una curva lenta o in una curva veloce e si adatta di conseguenza.

AVVERTENZE

Il Power Slide Control è un prodotto solo per uso pista. Il Power Slide Control non è omologato per uso stradale. Il Power Slide Control non è un dispositivo di sicurezza. Le perdite di aderenza implicano la possibile caduta del pilota; il Power Slide Control ha il solo scopo di supportare il pilota in questa fase riducendo o eliminando, se possibile, tali perdite di aderenza. Il Power Slide Control non garantisce dalla possibilità di perdere aderenza e di scivolare con danni al pilota, alla moto o a terzi.

Il Power Slide Control permette molteplici regolazioni, sia in fase di installazione che di utilizzo. Un'errata regolazione potrebbe rendere il sistema del tutto o in parte inefficace. Anche l'errato posizionamento dei sensori può influire sull'efficacia del sistema. Attenzione in particolare alla regolazione della tensione della catena, operazione che potrebbe disallineare il sensore posteriore se non staffato in maniera corretta.

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, al veicolo e al pilota.



ATTENZIONE: 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 del Power Slide Control va effettuata seguendo attentamente le presenti istruzioni. Si consiglia di testare il Power Slide Control e la moto dopo il montaggio.



ATTENZIONE: Il montaggio è un'operazione molto critica per il funzionamento del sistema. Accertarsi che venga eseguito da personale specializzato.



ATTENZIONE: Anche nel caso in cui il montaggio e set up del sistema fossero fatti da personale specializzato, prima di utilizzare il sistema, il pilota deve effettuare tutti i controlli previsti al punto 6 (Verifiche Pre Utilizzo).

Essendo un prodotto ad esclusivo utilizzo racing la garanzia sulle parti costituenti il sistema è di anni UNO a partire dalla data di acquisto del prodotto.

Questo manuale è emesso in data 01 Giugno 2011 in revisione 6.0. E' responsabilità dell'utente consultare periodicamente il sito www.irccomponents.com al fine di verificare eventuali nuove emissioni del manuale e nuove release del software di programmazione. L'eventuale riprogrammazione della centralina verrà fatta gratuitamente fatte escluse le spese di spedizione.



ATTENZIONE: Sebbene le centraline siano tutte uguali, i software possono essere differenti a seconda dell'applicazione (tipologia motore o collegamento bobine/iniettori). Ogni singola centralina ha un bollino riportante la versione del software di diagnosi e di controllo. Verificare sul sito che essa corrisponda al modello di moto e di installazione che si vuole effettuare.

MANUALE D'INSTALLAZIONE

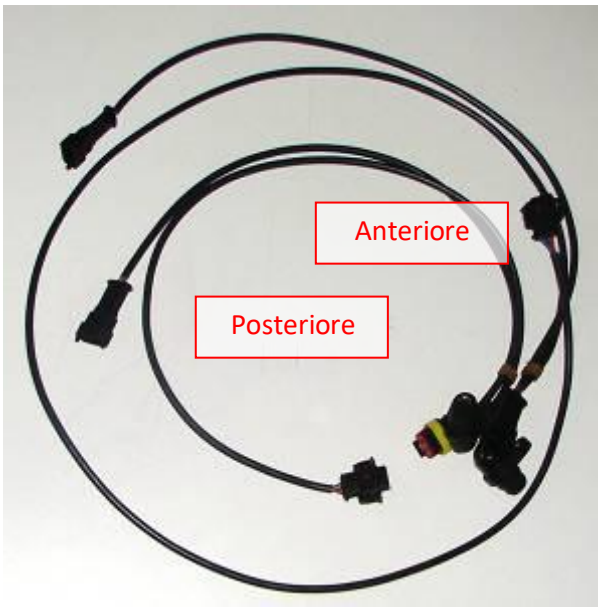
L'installazione deve essere fatta da personale specializzato. Non procedere con l'installazione da soli se non capaci.

Alcune foto di installazioni, da cui prendere, spunto sono scaricabili qui:

http://www.irccomponents.com/PSC/Ducati.zip
http://www.irccomponents.com/PSC/Honda.zip
http://www.irccomponents.com/PSC/Aprilia.zip
http://www.irccomponents.com/PSC/Kawasaki.zip
http://www.irccomponents.com/PSC/Suzuki.zip
http://www.irccomponents.com/PSC/MV.zip
http://www.irccomponents.com/PSC/Yamaha.zip

1. Installazione dei sensori

ATTENZIONE: Prestare la massima attenzione durante l'installazione dei sensori.



Nel kit vengono forniti N° 2 sensori ad effetto Hall, di tipo automotive. Questi hanno il vantaggio di una lettura affidabile e garantita nel tempo ma non permettono una regolazione fine della distranza dalla superficie target. Le staffe di supporto devono dunque essere costruite "ad arte" per garantire la massima rigidezza. Nel caso in cui fosse necessario variare la distanza sensore-target, operare attraverso delle rondelle di spessore e non piegando la staffa che potrebbe indebolirsi.

Collegare i sensori alle rispettive bretelle: sensore corto con bretella lunga (sensore anteriore) e sensore lungo con bretella corta (sensore posteriore).

Collegare il tutto alla centralina rispettando le indicazioni: REAR-sensore posteriore FRONT-sensore anteriore.



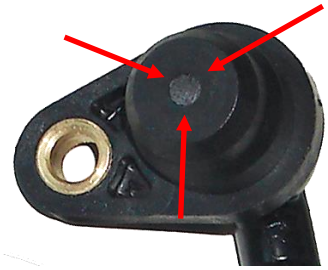
Il sistema funziona correttamente solo quando rileva da un minimo di 3 ad un massimo di 6 punti di lettura che DEVONO essere equidistanti.

Se necessario, IRC può programmare la centralina per un numero diverso di punti di lettura. Nel caso, contattateci.

Si consiglia di posizionare i sensori in modo che possano rilevare il maggior numero di punti per ruota, al fine di avere una lettura più accurata della velocità di rotazione.

Accertarsi che i bulloni siano “soggetti a magnetismo”, cioè attirati da una calamita. Non utilizzare bulloni in inox o titanio o magnetici.

ATTENZIONE: La parte sensibile del sensore è solo la zona circolare centrale. Assicurarsi che la superficie di lettura sia esattamente difronte ad essa.

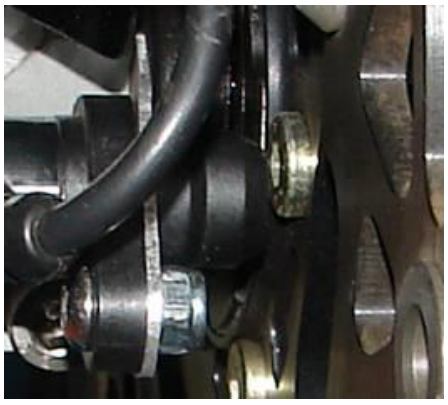


ATTENZIONE: Posizionare i sensori ad una distanza di circa 0.5÷1mm dalla superficie di lettura.

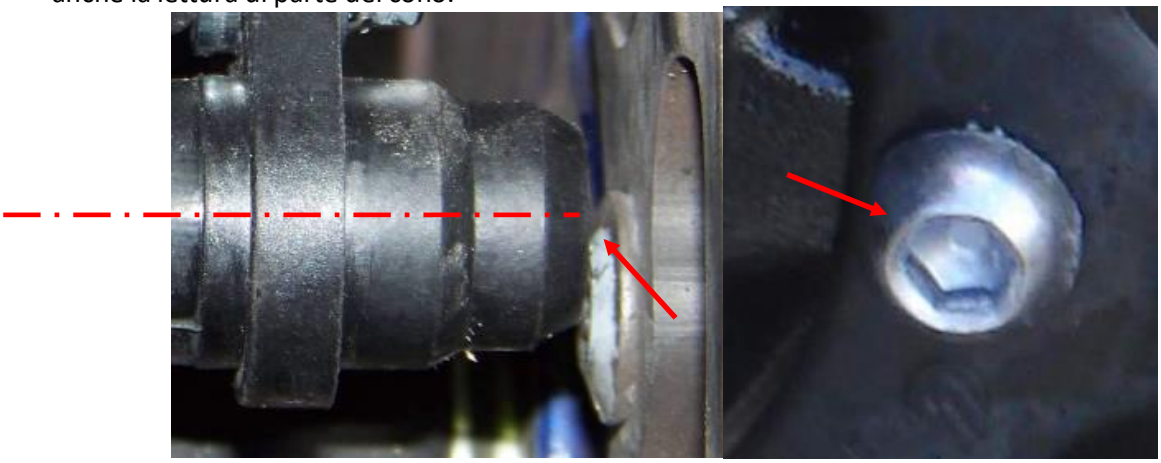
E’ suggerita la sostituzione dei bulloni di serie con quelli a testa piatta. Quelli forati potrebbero, infatti, generare false letture con conseguente malfunzionamento del sistema.



Nel caso in cui ciò non sia possibile, posizionare i sensori assicurandosi che non leggano la parte forata dei bulloni.



Posizionare i sensori il più vicino possibile alla parte piana della testa del bullone, in modo da permettere anche la lettura di parte del cono.



Nelle Yamaha e Suzuki questa operazione non dà comunque risultati accettabili soprattutto alle alte velocità.

In questo caso, posizionare il sensore parallelo alla superficie conica del bullone.



Se possibile, utilizzare come superficie di lettura, le flange della pista del disco, in modo da garantire una superficie piana e sufficientemente ampia.



ATTENZIONE: Le staffe di fissaggio dei sensori devono essere rigide e ben fissate. Verificare che non flettano.



Porre particolare attenzione nello staffaggio del sensore posteriore, in modo che, durante la regolazione della tensione della catena, il sensore posteriore non si disallinei rispetto alla superficie di lettura. Un disallineamento potrebbe infatti provocare un'errata lettura con conseguenze sul funzionamento dell'intero sistema PSC. Si sconsiglia l'installazione sul lato corona in quanto essa è soggetta ad oscillazioni assiali che possono inficiare la corretta lettura.





1.1 Verifica corretta lettura dei sensori

Per verificare che i sensori leggano correttamente, scollegare il sensore ed interporre il led del kit di verifica





Accendere il quadro e ruotare LENTAMENTE la ruota. Il led dovrà accendersi ogni volta che il sensore legge la superficie target.

Se non si dispone del kit di verifica, prendere il tester regolato su 20v. Collegare il negativo a massa ed il positivo sul filo BLU del sensore, lasciando il sensore collegato alla centralina. Accendere il quadro e ruotare LENTAMENTE la ruota. Il sensore darà segnale "0v" ogni volta che legge la superficie target.

ATTENZIONE: Verificare che il passaggio della superficie target sia letta in maniera continua, cioè senza variazioni dello stato di accensione del led o del voltaggio. Prestare particolare attenzione nel caso di lettura su bulloni con testa forata (a brugola).

2. Connessione Massa

Collegare il filo di massa ad una terra.



3. Connessione Bobine o Iniettori

ATTENZIONE: Nel caso in cui siano installati altri dispositivi aftermarket, collegare il PSC direttamente alle bobine o agli iniettori e poi gli altri sistemi in cascata.

ATTENZIONE: Nel caso in cui la moto sia dotata di sensore di detonazione, installare il PSC sui cilindri più lontani da esso.

Il PSC interviene tagliando l'alimentazione di 2 (o 1) bobine o iniettori.

ATTENZIONE: Si precisa che il taglio sulle bobine ha influenza sulle emissioni inquinanti e sulla vita del catalizzatore. Per cui, nel caso in cui non si voglia danneggiare lo stesso, seguire le istruzioni per il collegamento agli iniettori.

In tutti i casi, collegare il sistema a 2 cilindri nel caso di motori tricilindrici e quadricilindrici; collegare il sistema ad un solo cilindro nel caso di motore bicilindrico.

Connessioni Plug&Play sono fornite al momento dell'ordine:

Moto giapponesi, KTM, Triumph e Aprilia RSV4 sono fornite solo con connessioni bobine.

Ducati, MV, bicilindrici Aprilia e BMW possono essere fornite sia con connessioni agli iniettori che alle bobine.

3.1. COLLEGAMENTO ALLE BOBINE

Il PSC è corredato di cablaggi plug&play per la maggior parte delle moto sportive in circolazione.

La maggior parte delle moto hanno 2 fili per ogni bobina: il positivo, che proviene dalla batteria o da un'altra fonte di 12v (generalmente la pompa carburante) ed il negativo che proviene dalla centralina, utilizzato per la gestione del segnale.

Fare riferimento al solo paragrafo di interesse.

3.1.1. COLLEGAMENTO PER SPORTIVE RECENTI GIAPPONESI (Bobine integrate nelle pipette) e Triumph

Se, al momento dell'ordine viene specificato il modello della moto, il cablaggio viene consegnato con connettori già installati.

ATTENZIONE: Anche in questo caso, verificare la loro correttezza seguendo le indicazioni riportate in questa sezione in quanto possono esserci delle variazioni in funzione dell'anno di produzione o del lotto di fabbricazione del motoveicolo.

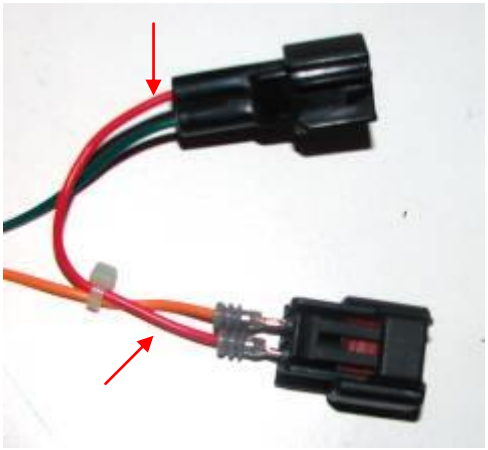
Attraverso lo schema elettrico, individuare il positivo. Se non si dispone di schema elettrico, scollegare le bobine e, mediante tester, cercare il filo positivo.

ATTENZIONE: Sulle Yamaha più recenti si potrebbero trovare entrambi i fili positivi: considerare positivo solo quello con voltaggio maggiore.

- Guardare la disposizione dei fili sulle bobine: se i positivi sono a destra, il sistema di iniezione è di **tipo BOBINE DENSO**.

  Tipici esempi di Bobine Denso sono: Suzuki GSXR 600, GSXR1000 e Hayabusa, Honda CBR600RR e CBR10000RR.

  In questo caso collegare gli spinotti del cablaggio bobine come da foto seguente:

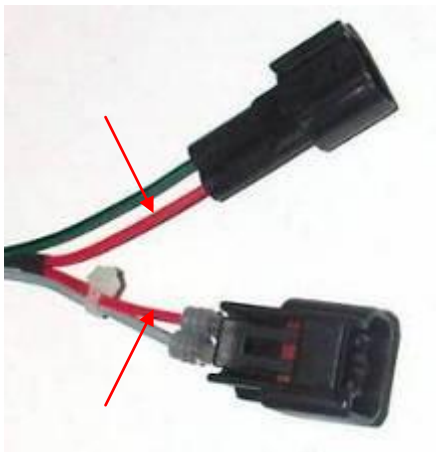


ATTENZIONE: sulle SUZUKI utilizzare l'apposito cablaggio o la prolunga dedicata da collegare tra il cablaggio a 6 poli e la centralina.

- Se invece i positivi si trovano a sinistra, il sistema di iniezione è di **tipo BOBINE MITSUBISHI** (sono marchiate con le 3 foglie).

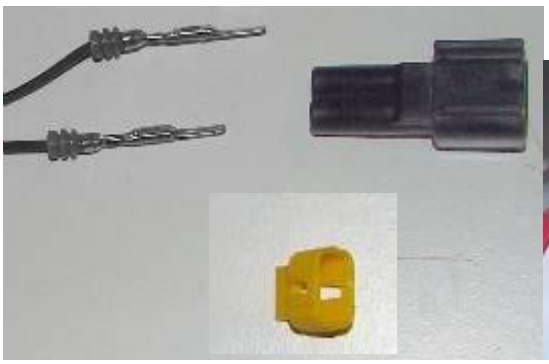
  Tipici esempi di Bobine Mitsubishi sono: Yamaha R6 e R1, Kawasaki ZX6R e ZX10R, Triumph. MA VERIFICARE.

  In questo caso collegare gli spinotti del cablaggio bobine come da foto seguente:



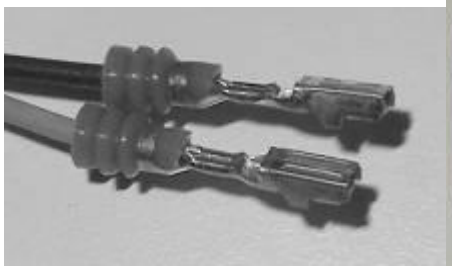
Per collegare gli spinotti, agire come segue:

Inserire i fili con pin maschi nel connettore piccolo ed inserire la linguetta gialla di blocco.

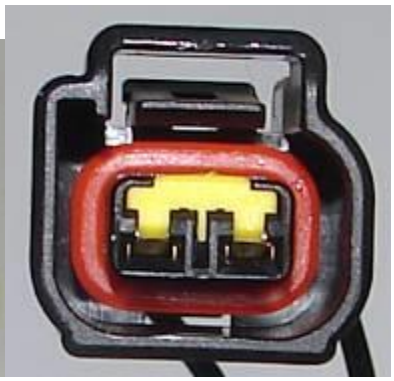




Inserire i fili con pin femmina nel connettore grande ed inserire la linguetta gialla di blocco.







3.1.2. Moto con bobine non integrate nelle pipette

Identificare quante bobine ha la moto. Utilizzare conseguentemente lo stesso numero di connettori della centralina PSC seguendo questo ordine: fili verde/nero-grigio, e verde/rosso-arancione. Tagliare i connettori. Cercare il filo negativo di controllo (di norma è colore diverso per ciascuna bobina). Per trovare il negativo di controllo, scollegare i fili dalle bobine e misurare con un tester. Tagliare il negativo di controllo. Collegare l'estremità lato centralina con il filo verde/nero della PSC e il filo grigio della PSC con il filo che và alla bobina.

Per motori tricilindrici e quadri cilindrici, prendere il cablaggio di un'altra bobina e cercare il filo negativo di controllo (di colore diverso per ciascuna bobina). Collegare l'estremità lato centralina con il filo verde/rosso del PSC e il filo arancione del PSC con il filo che và alla bobina.

Collegare il positivo (filo rosso lungo circa 1m) ad una fonte +12v sotto chiave tipo una luce del gruppo faro posteriore.

Isolare i fili non utilizzati.

3.1.3. COLLEGAMENTO PER Ducati, Aprilia, MV

ATTENZIONE: Potrebbe essere necessaria una riprogrammazione della centralina se non specificata questa applicazione al momento dell'ordine,

ATTENZIONE: Per bicilindrici utilizzare soltanto il connettore con i fili verde/rosso e arancio.

Ordinare i cablaggi dedicati.

Collegare il positivo (filo rosso lungo circa 1m) ad una fonte +12v sotto chiave tipo una luce del gruppo faro posteriore.

OPPURE:

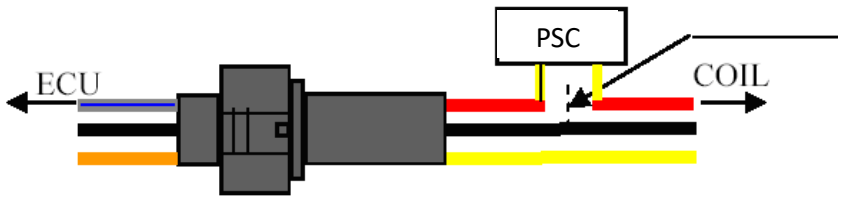
Queste moto hanno 3 fili per ogni bobina: un +12v di colore comune per tutte le bobine, un negativo, di colore comune per tutte le bobine ed un negativo di controllo di colore diverso per ciascuna bobina.

Prendere il connettore del PSC con i fili verde/rosso e arancio. Tagliare i connettori. Cercare il filo negativo di controllo (di colore diverso per ciascuna bobina). Tagliarlo. Collegare l'estremità lato centralina con il filo verde/rosso del PSC e il filo arancio del PSC con il filo che và alla bobina. Collegare il positivo (filo rosso lungo circa 1m) ad una fonte +12v sotto chiave tipo una luce del gruppo faro posteriore.

Per MV e RSV4, prendere il cablaggio di un'altra bobina e cercare il filo negativo di controllo (di colore diverso per ciascuna bobina). Collegare l'estremità lato centralina con il filo verde/rosso del PSC e il filo arancione del PSC con il filo che và alla bobina.

Isolare i fili non utilizzati.

Schema esemplificativo per Ducati 999 e seguenti: Il filo grigio/blu, su una bobina, e grigio/marrone, sull'altra bobina, sono i negativi di controllo. In prossimità delle bobine, entrambi diventano rossi. Tagliare il filo rosso a circa 40mm dalla bobina. Collegare la parte del filo rosso che và alla bobina con il filo grigio; collegare l'altra estremità con il filo verde/nero.



Isolare i fili non utilizzati.

3.1.4. KTM SuperDuke e RC8

ATTENZIONE: Potrebbe essere necessaria una riprogrammazione della centralina se non specificata questa applicazione al momento dell'ordine,

Ordinare i cablaggi dedicati

oppure

fare riferimento al punto 3.1.1, seguendo lo schema bobine Denso e collegando il PSC ad un solo cilindro.

3.1.5. Aprilia e motori con doppia accensione:



ATTENZIONE: Potrebbe essere necessaria una riprogrammazione della centralina se non specificata questa applicazione al momento dell'ordine,

Seguire i fili dello stesso colore che si trovano nelle due bobine (è il negativo, ma verificare), fino a che si uniscono. Tagliare il filo. Prendere il connettore del PSC con i fili verde/rosso e arancio. Tagliare i connettori. Collegare il lato centralina con il filo verde/rosso e il lato bobine con il filo arancio.

3.2 COLLEGAMENTO AGLI INIETTORI



ATTENZIONE: Potrebbe essere necessaria una riprogrammazione della centralina se non specificata questa applicazione al momento dell'ordine,

Il PSC ha solamente 2 uscite per il taglio della potenza.
Nei bicilindrici tagliare solamente 1 cilindro;
Nei pluricilindrici tagliarne, se possibile, 2.
Nel caso di motori a doppio iniettore, tagliare entrambi gli iniettori dello stesso cilindro.



ATTENZIONE: collegare ad un singolo ingresso del PSC 2 iniettori, potrebbe provocare l'accensione della spia ECU sul cruscotto della moto.
Utilizzare dunque il numero di connettori della centralina PSC necessari, seguendo questo ordine: fili verde/rosso-arancione e verde/nero-grigio. Tagliare i connettori. Cercare il filo negativo di controllo (di norma è colore diverso per ciascun iniettore) scollegando i fili dagli iniettori e misurandone la polarità con un tester. Tagliare il negativo di controllo. Collegare l'estremità lato centralina con il filo verde/rosso della PSC e il filo arancione della PSC con il filo che và all'iniettore.
Se necessario effettuare il secondo collegamento, agire come segue:
prendere il cablaggio di un altro iniettore e cercare il filo negativo di controllo (di colore diverso per ciascun iniettore). Collegare l'estremità lato centralina con il filo verde/nero del PSC e il filo grigio del PSC con il filo che và all'iniettore.

Collegare infine il filo ROSSO (lungo circa 1metro) della PSC ad una fonte +12V sotto chiave.
Isolare i fili non utilizzati.

3.2.1. MV

Utilizzare il cablaggio specifico incluso nel kit (da richiedere al momento dell'ordine).



ATTENZIONE: La posizione del filo negativo di controllo può variare da moto a moto. Durante l'installazione assicurarsi che i fili verde/rosso e verde/nero siano collegati con il negativo di controllo (Marrone o Marrone striato).

Oppure:

Scollegare il connettore di un iniettore.

USANDO I CONNETTORI PRESENTI NEL KIT, connettere il filo verde/nero del PSC al filo marrone (anche se striato) della moto, lato centralina. Connettere il filo grigio nella posizione corrispondente dell'iniettore. Collegare le altre 2 posizioni dei connettori mediante i fili presenti nel kit.
Passare ad un altro iniettore.
USANDO I CONNETTORI PRESENTI NEL KIT, connettere il filo verde/rosso del PSC al filo marrone (anche se striato) della moto, lato centralina. Connettere il filo arancione nella posizione corrispondente dell'iniettore. Collegare le altre 2 posizioni dei connettori mediante i fili presenti nel kit.
Collegare infine il filo ROSSO (lungo circa 1metro) della PSC ad una fonte +12V sotto chiave.
Isolare i fili non utilizzati.

3.2.2. Ducati e Aprilia (no RSV4)

Utilizzare il cablaggio specifico incluso nel kit (da richiedere al momento dell'ordine).

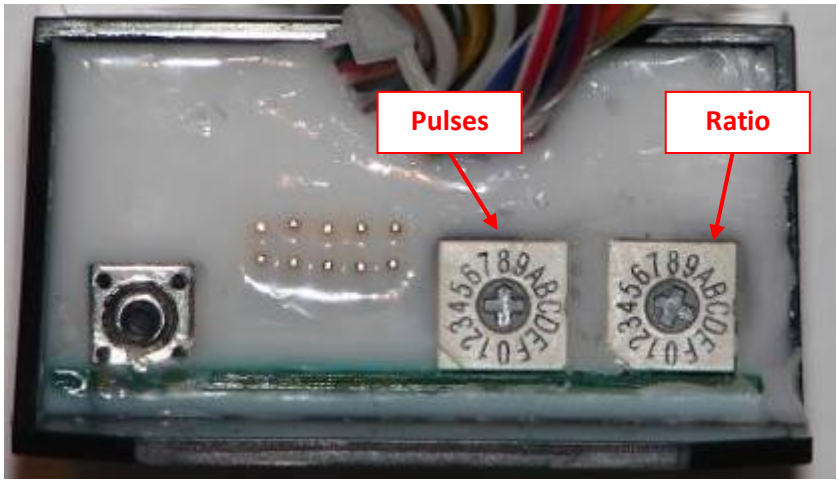
ATTENZIONE: sulle Aprilia la posizione del filo negativo di controllo può variare da moto a moto. Durante l'installazione assicurarsi che i fili verde/rosso e verde/nero siano collegati con il negativo di controllo.

OPPURE:

Prendere il connettore del PSC con i fili verde/rosso e arancio. Tagliare i connettori. Cercare il filo negativo di controllo (di colore diverso per ciascun iniettore). Tagliarlo. Collegare l'estremità lato centralina con il filo verde/rosso del PSC e il filo arancio del PSC con il filo che và alla bobina. Collegare il positivo (filo rosso lungo circa 1m) ad una fonte +12v sotto chiave tipo una luce del gruppo faro posteriore.

4. Setup del sistema:

Sulla parte frontale della centralina ci sono 2 selettori.



ATTENZIONE: Attenzione alla punta della freccia del selettore!



Prima di tutto impostare il numero di impulsi "**Pulses**" sia del sensore anteriore che posteriore, agendo sul selettore di sinistra secondo la tabella sotto riportata:

ANTERIORE	POSTERIORE	SETTING	ANTERIORE	POSTERIORE	SETTING
3	3	**0**	4	3	**8**
3	5	**1**	4	5	**9**
3	4	**2**	4	4	**A**
3	6	**3**	4	6	**B**
5	3	**4**	6	3	**C**
5	5	**5**	6	5	**D**
5	4	**6**	6	4	**E**
5	6	**7**	6	6	**F**

Misurare dunque la circonferenza di entrambe le ruote, al centro del pneumatico. Calcolarne la differenza ed impostare il **"Ratio"** agendo sul selettore di destra secondo la tabella sotto riportata:

DIFFERENZA [cm]	SETTING	DIFFERENZA [cm]	SETTING
0 - 1	**0**	13	**8**
2 - 3	**1**	14	**9**
4 - 5	**2**	15	**A**
6 - 7	**3**	16 - 17	**B**
8 - 9	**4**	18 - 19	**C**
10	**5**	20 - 21	**D**
11	**6**	22 - 23	**E**
12	**7**	24 - 25	**F**

SUGGERIMENTO: Se si desidera una maggiore sensibilità del sistema alle alte velocità, si consiglia di aumentare di uno o più punti il valore **"ratio"**, mentre se si desidera una minore sensibilità sempre alle alte velocità, diminuire di uno o più punti (come da grafico seguente).

ATTENZIONE: Un'impostazione troppo alta del "Ratio" potrebbe causare interventi indesiderati del sistema in rettilineo e nelle fasi di accelerazione.

5. INSTALLAZIONE DEI COMANDI

Installare il potenziometro, i due interruttori e i due led nella piastra in carbonio fornita, tagliarla a piacere ed applicarla sulla moto in posizione ben visibile e facilmente .



ATTENZIONE: Posizionare i led in direzione del viso in modo da poter sempre monitorare lo stato del sistema.

Nella matassa di fili contenenti i led ed il potenziometro, c'è l'interruttore del **LAUNCH CONTROL**.

Esso è acceso o spento in accordo con le figure a lato.

Quando l'anti-impennata è attiva, il PSC controlla l'impennata della ruota anteriore in partenza e sui rettilinei. La moto si alzerà di circa 20cm e, lentamente, tornerà giù

Si suggerisce di posizionarlo in modo da essere disabilitato verso l'alto ed abilitato verso il basso (cioè voglio che la ruota stia giù ed allora attivo il sistema).



Nella matassa di fili contenenti i connettori bobine c'è l'**INTERRUTTORE DI EMERGENZA**.

Esso permette di ripristinare i collegamenti alle bobine bypassando completamente il PSC che dunque non avrà alcun effetto sul comportamento della moto. Da utilizzare in caso di malfunzionamento del PSC.

Esso è acceso o spento in accordo con le figure a lato.

Si suggerisce di posizionarlo in modo da abilitare il PSC verso il basso e disabilitato verso l'alto.



ATTENZIONE: ON E OFF si riferiscono all'interruttore di emergenza e non all'accensione del sistema PSC.

Il potenziometro della Sensibilità è posizionato in modo da avere il sistema spento se ruotato completamente in senso antiorario e massima sensibilità se ruotato in completamente in senso orario, esattamente come indicato dai numeri presenti nell'adesivo circolare fornito (0 spento, 10 massima sensibilità).

6. VERIFICHE PREUTILIZZO



ATTENZIONE: Se una qualunque delle prove sotto descritte non viene superata con esito positivo, NON UTILIZZARE IL SISTEMA e contattare la nostra assistenza. Disinserire dunque il PSC attraverso l'apposito interruttore di emergenza e scollegare la centralina del PSC.

Verificare che accendendo il quadro, il sistema si accenda, cioè che il led verde lampeggi. In caso contrario, il collegamento alle bobine non è corretto. Riferirsi dunque alle istruzioni riportate al precedente paragrafo 3.

Verificare che, posizionando il potenziometro a zero sensibilità (rotazione completa antioraria), il led verde lampeggi in maniera costante, tipo freccia.

Verificare che, posizionando il potenziometro a massima sensibilità (rotazione completa oraria), il led verde lampeggi 3 volte velocemente.

I seguenti test non vanno effettuati su banco prova in quanto il sistema, per funzionare, ha bisogno di leggere anche il movimento della ruota anteriore e quindi non interverrebbe mai.

Se il test è stato superato, impostare il Ratio su "F", il Pulse su "C" e la sensibilità al massimo. Quando la moto supererà i 10km/h il PSC dovrà iniziare ad intervenire. Continuare ad accelerare. La moto accelererà ma, anche alle velocità più elevate si deve avvertire il taglio. Cioè: se ho un 4 cilindri, parte a 2 e deve continuare ad andare a 2 anche a 70Km/h, non ritornare a girare a 4.

Se il taglio non è così evidente (in alcuni 600 preparati), ripetere la prova spegnendo il PSC; appena il sistema cercherà di intervenire, si accenderà la spia rossa di diagnosi. Analizzando la diagnosi (procedura punto 7) si vedranno 2 e 4 lampeggi.

Se il test è stato superato, impostare Ratio e Pulse ai valori corretti e la Sensibilità al massimo.



ATTENZIONE: Sebbene il montaggio possa apparire ben fatto, accertarsi sempre in piena sicurezza che il sistema funzioni correttamente a tutte le velocità.

NON TESTARE IL SISTEMA SU STRADE APERTE al traffico ma in circuito o strade chiuse indossando sempre tutto l'abbigliamento da pista (casco, tuta, stivali, guanti, paraschiena).

Provare il sistema a basse velocità.

Provare il sistema in rettilineo, con fondo sporco. Ad ogni minima perdita di aderenza il sistema dovrà intervenire.

Attivare dunque il Launch Control. Inserire la marcia più alta che permetta l'impennata di potenza e non la prima. Provare ad impennare di potenza. Il PSC dovrà intervenire riportando la ruota anteriore a terra.

Provare dunque il sistema in curva senza mai accelerare al 100%. Il PSC dovrà intervenire tagliando la potenza.

Effettuare le stesse prove a velocità via via più crescenti.

Ridurre quindi la sensibilità, procedendo per step e non in maniera drastica, sino ad avere l'intervento gradito.

ATTENZIONE: Si ricorda che la posizione "0" del potenziometro della sensibilità, cioè la completa rotazione antioraria della manopola, corrisponde ad intervento nullo da parte del sistema.

7. POSSIBILI PROBLEMI E SOLUZIONI

7.1 Il sistema interviene sempre non appena superati i 4Km/h.

O il sensore posteriore legge un doppio impulso o quello anteriore non sta leggendo tutti gli impulsi. Controllare il posizionamento dei sensori e le loro letture (paragrafo 1.1)

7.2 Il sistema sembra funzionare correttamente ma interviene troppo bruscamente nei rettilinei o nei curvoni veloci.

Anche se tutti i test previsti al paragrafo 6 sono stati superati, potreste avere problemi alle alte velocità. Questo perché, la rotazione delle ruote genera dei campi magnetici che possono influenzare la lettura dei sensori ad effetto hall.

7.2.1 Può essere che il sensore anteriore sta "perdendo" dei punti di lettura alle alte velocità- Controllare il suo posizionamento, facendo cura di evitare il foro centrale dei bulloni o riducendo la distanza tra sensore e superficie target.

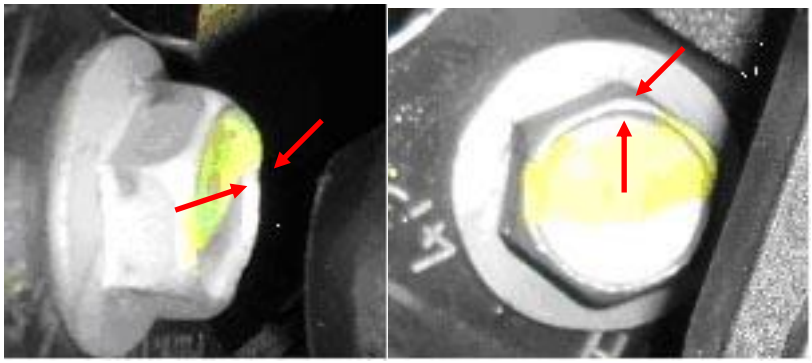
Se il problema persiste, controllare il sensore posteriore.

7.2.2 Potrebbe leggere dei "vuoti-pieni". Questo accade se il sensore è posizionato dal lato corona e le viti fuoriescono molto dal dado.



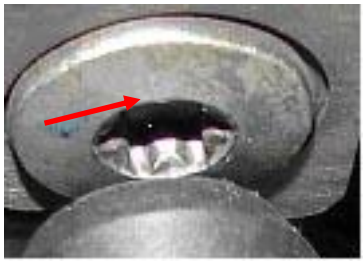
Il sensore potrebbe leggere la vite, il vuoto e Il dado. In questo caso aumentare leggermente la distanza tra il sensore e la vite.

7.2.3 Se il sensore è posizionato sul lato disco, fare attenzione alle labbra delle teste delle viti.

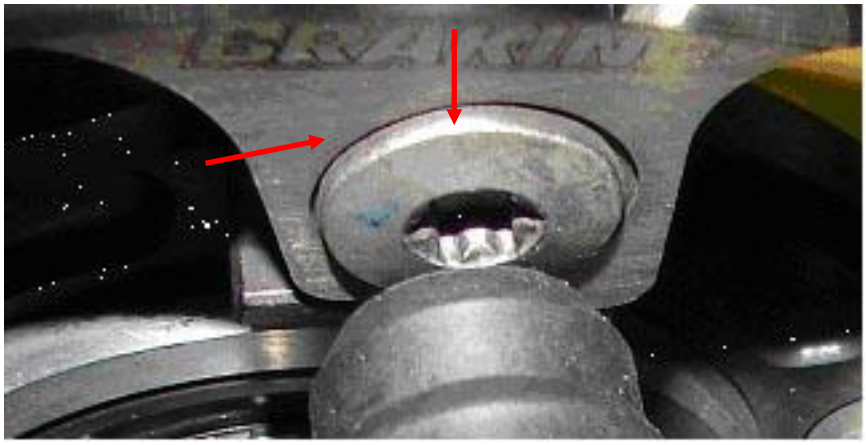


Se troppo profonde, potrebbero generare false letture. In questo caso ridurre leggermente la distanza tra il sensore e la vite o, meglio, sostituire le viti o spianare le labbra.

7.2.3 Se il sensore legge la testa della vite, fare attenzione ad evitare il foro centrale.



7.2.3 Se il sensore legge la testa della vite, non posizionare il sensore troppo vicino al disco o, alle altre velocità, questo potrebbe disturbare la lettura del sensore.



In questo caso aumentare leggermente la distanza tra sensore e vite. Considerate che i sensori hanno un campo di lettura garantito di 0.5÷1mm ma possono leggere fino a 1.5mm e questo potrebbe generare problemi.

8. DIAGNOSI E LED DI ERRORE (ROSSO)

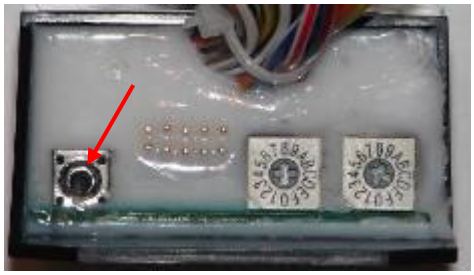
IL PSC è dotato di un sistema di autodiagnosi che monitora in tempo reale durante il funzionamento il corretto funzionamento dell'hardware, del software e dei collegamenti. Nel caso in cui il sistema rilevi un'anomalia, il led rosso si accenderà.

ATTENZIONE: Nel caso in cui si accenda il led rosso, disinserire immediatamente il PSC agendo sull'interruttore d'emergenza. NON CONTINUARE AD UTILIZZARLO FINO A CHE IL

PROBLEMA NON E' STATO RISOLTO. Fermare il veicolo appena possibile e scollegare fisicamente la centralina del PSC.

SPEGNERE IL MOTORE SENZA SPEGNERE IL QUADRO (cioè non spegnerlo con la chiave), in modo da non spegnere il PSC.

Schiacciare il pulsante di diagnosi posto sulla centralina PSC per verificare lo stato di errore secondo la tabella seguente, il LED rosso emetterà dei lampeggi di segnalazione.



2 Lampeggi	Errore nella gestione del taglio sul primo cilindro.	Controllare le connessioni del cablaggio che gestiscono il taglio primario. Seguire la procedura al punto 7.1.
4 Lampeggi	Errore nella gestione del taglio sul secondo cilindro.	Controllare le connessioni del cablaggio che gestiscono il taglio secondario. Seguire la procedura descritta al punto 7.1.
6 Lampeggi	Errore di funzionamento Hardware del microcontrollore di gestione dell'anti spin.	Controllare che tutte le connessioni siano corrette e che non vi siano eventuali cavi danneggiati.
Lampeggi costanti continui	Il sistema non rileva errori.	Il sistema non rileva errori.

7. 1. LED DI STATO (verde)

Si consiglia di **posizionare il LED di STATO in una posizione di facile accesso visivo** per avere un "colpo d'occhio" sul corretto stato di funzionamento.

Il led di stato può essere posizionato a piacimento sulla propria moto, la sua attivazione dipende dallo stato di funzionamento del sistema (tabella a seguire).

STATO VEICOLO	STATO LED	DIAGNOSI	RISOLUZIONE
accensione motore moto ferma	3 lampeggi veloci	Il led indica che il sistema è attivo ma non rileva segnale dai sensori ruota.	Superare la velocità minima di rilevazione per attivare il sistema. Se i lampeggi persistono, seguire la procedura descritta al par.7.3.
moto in marcia	Flash ogni ½ secondo circa	Indica che tutto il sistema sta funzionando, rilevando i sensori ruota.	Se si ha un effettiva perdita di aderenza ed il sistema non interviene, aumentare la "**Sensibilità**" ed eventualmente verificare il "**ratio**".

moto in marcia	Led fisso sul verde	IL SITEMA E' IN BLOCCO	Spegnere e riaccendere la centralina. Se il problema persiste, contattare l'assistenza.
moto in marcia	Led sempre spento	IL SITEMA E' IN BLOCCO	Spegnere e riaccendere la centralina. Se il problema persiste, contattare l'assistenza.
moto in marcia	lampeggio veloce ed irregolare	Indica che il sistema sta effettuando un taglio della potenza a seguito di una rilevazione di perdita di aderenza.	Se non si ha un'effettiva perdita di aderenza ridurre la "**Sensibilità**" ed eventualmente verificare il "**ratio**" ed il "**pulse**".
moto in marcia	intermittente costante stile "freccia"	Indica che il sistema è stato disinserito.	Selezionare una sensibilità diversa da "**0"**, ovvero spostare la manopola in senso orario per riattivare il sistema

8.2 La luce verde dice che il PSC taglia ma non si avverte taglio motore.

Verificare che l'interruttore di sicurezza sia nella posizione TC ON:



9. SENSORE IMPENNATA

Dalla centralina escono 1 filo rosso ed 1 filo arancione (o giallo). ISOLARE SE NON UTILIZZATI.

Dal sensore escono 3 fili: collegare il rosso con il rosso della centralina, il bianco all'arancione (o giallo) della centralina e il nero a massa.

Per regolare l'altezza dell'impennata:

Prendere un tester ed impostarlo su 20V continua. Mettere il negativo a massa e collegare il positivo al filo bianco del sensore, lasciandolo connesso ed alimentato.

Direzionare il sensore verso terra e, partendo da una distanza di 10cm circa, aumentarla progressivamente. Intorno ai 30cm o 76cm, a seconda del modello scelto, il segnale del sensore cambierà stato. Quello sarà il punto del taglio. Ripetere la prova almeno 3 volte al fine di essere sicuri della misura. Abbassare il sensore della quota di impennata voluta (considerando anche lo static sag) facendo in modo che il raggio laser sia perpendicolare all'asfalto. Inclinare leggermente il sensore verso il retro della moto al fine di compensare l'angolo dovuto all'impennata stessa.

Posizionarlo dunque sulla moto, in maniera stabile, in modo che non vi siano ostacoli tra esso e l'asfalto. Attivazione: l'interruttore del Launch Control ha 2 posizioni:

LC ON: intervento del Launch Control

LC OFF: impennata libera.

 **ATTENZIONE**: Testare inizialmente il sistema con impennate di piccole entità (5÷10cm) al fine di verificare il corretto funzionamento del sistema senza rischiare di ribaltarsi.

10. SISTEMI DI TELEMETRIA

Connettere il filo marrone/bianco lungo al sistema di acquisizione dati. Nel caso in cui non si disponga di sistema di telemetria, isolare tale filo.

In caso di dubbi o problemi, potete contattarci nei seguenti modi:

tecnico@irccomponents.com

tecnico.cbr@fastwebmail.it

Tel: 0108938654 - Fax: 0108932426

Se vi trovate in circuito ed avete urgenza di contattarci per risolvere un problema, fate lo 0108938654.