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.it
Email. info@irccomponents.it

PRESENTA



POWER SLIDE CONTROL

PRO



Un Prodotto NDT MOTO

Il Power Slide Control PRO 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 PRO 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 PRO 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. Il Power Slide Control PRO incorpora inoltre le funzioni di Cambio Elettronico, Anti Wheeling, Pit Limiter e Launch Control.

AVVERTENZE

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

Il Power Slide Control PRO 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 PRO va effettuata seguendo attentamente le presenti istruzioni. Si consiglia di testare il Power Slide Control PRO 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 30 Settembre 2013 in revisione 4.0. E' responsabilità dell'utente consultare periodicamente il sito www.irccomponents.com al fine di verificare eventuali nuove emissioni del manuale.

Ogni singola centralina ha un bollino riportante la versione del software di funzionamento e di diagnosi. Verificare sul sito che esso sia aggiornato. L'eventuale riprogrammazione della centralina verrà fatta gratuitamente fatte escluse le spese di spedizione.

MANUALE D'INSTALLAZIONE

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

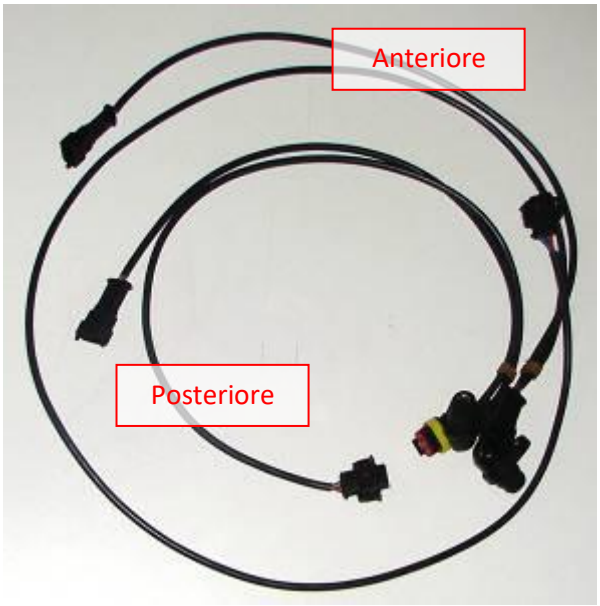
Alcune foto di installazioni, da cui prendere spunto, sono scaricabili qui:

http://www.irccomponents.it/PSC/Ducati.zip
http://www.irccomponents.it/PSC/Honda.zip
http://www.irccomponents.it/PSC/Aprilia.zip
http://www.irccomponents.it/PSC/Kawasaki.zip
http://www.irccomponents.it/PSC/Suzuki.zip
http://www.irccomponents.it/PSC/MV.zip
http://www.irccomponents.it/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 distanza 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.



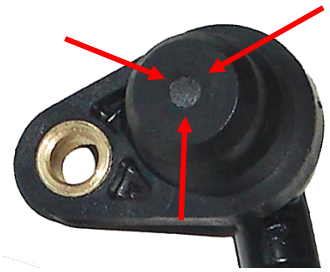
Il sistema funziona correttamente solo quando rileva da un minimo di 3 ad un massimo di 40 punti di lettura che DEVONO essere equidistanti. Con meno di 5 punti di lettura il comportamento potrebbe risultare "ruvido".

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 la superficie di lettura sia “soggetta a magnetismo”, cioè attirata 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.





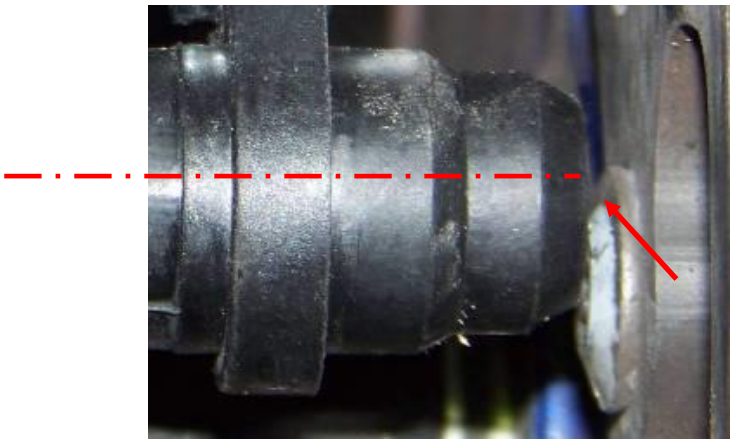
ATTENZIONE: Posizionare i sensori ad una distanza di circa 0.5÷1mm dalla superficie di lettura.

Se possibile, utilizzare come superficie di lettura, le flange della pista del disco, in modo da garantire una superficie piana e sufficientemente ampia. L'ottimale sarebbe inserire all'interno di ciascun nottolino un bullone a testa piana.



Cercare di mantenere circa lo stesso numero di punti di lettura tra anteriore e posteriore. Evitare cioè situazioni tipo 20 punti di lettura da una parte e 5 dall'altra.

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.





ATTENZIONE: Le eventuali 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 PRO. Si sconsiglia, se possibile, l'installazione sul lato corona in quanto essa è soggetta ad oscillazioni assiali che potrebbero inficiare la corretta lettura.





Se possibile, far leggere le "razze" del disco. Esse infatti sono ferrose e piatte.



1.1 Verifica corretta lettura dei sensori

Per verificare che i sensori leggano correttamente, 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, "4,7v" quando non legge.

ATTENZIONE: Assicurarsi che la superficie di lettura sia letta continuamente e non con variazioni repentine che danno segnali traballanti. Evitare se possibile di leggere le teste forate dei bulloni.

2. CONNESSIONE MASSA

Collegare il filo di massa alla batteria. Se proprio non possibile, collegarsi ad una massa comune.



3. CONNESSIONE BOBINE/INIETTORI

ATTENZIONE: Nel caso in cui siano installati altri dispositivi aftermarket, collegare il PSC PRO a monte dei vari sistemi; deve cioè essere il primo dispositivo collegato alla centralina della moto.

Il PSC PRO interviene tagliando l’alimentazione di massimo 4 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.

Il PSC PRO può operare il taglio su massimo 4 iniettori o bobine.

ATTENZIONE: Il taglio delle bobine ha effetto sulle emissioni e potrebbe ridurre la vita del catalizzatore. Al fine di evitare questi inconvenienti, se possibile collegarsi agli iniettori.

ATTENZIONE: Il PSC PRO, collegato alle bobine, funziona solo con accensione di tipo transistorizzato e non CDI (es: R6/R1 a carburatori, VTR1000, alcune Kawasaki, GSXR a carburatori...).

Le accensioni transistorizzate sono quelle che hanno 2 o 3 fili per ogni bobina: il positivo, che proviene dalla batteria o da un’altra fonte di 12v ed il negativo che proviene dalla centralina, utilizzato per la gestione del segnale.

Collegare il sistema a tutti i cilindri del motore rispettando il seguente ordine:

1° cilindro: fili VERDE/NERO - GRIGIO,
2° cilindro: fili VERDE/ROSSO - ARANCIONE ,
3° cilindro: fili GRIGIO/BLU - AZZURRO,

4° cilindro: fili ARANCIONE/VERDE - BLU.

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

Moto giapponesi, KTM, Triumph, Aprilia RSV4, BMW S1000RR e nuove MV sono fornite solo con connessioni bobine.

Ducati, MV, bicilindrici Aprilia e BMW sono fornite con connessioni agli iniettori. E' possibile richiedere la connessione alle bobine.

Fare riferimento al solo paragrafo di interesse.

In caso di montaggio su moto diversa da quella per cui il sistema era predisposto, contattare l'assistenza.

3.1. COLLEGAMENTO ALLE BOBINE

Identificare quante bobine ha la moto. Utilizzare conseguentemente lo stesso numero di connettori della centralina PSC PRO seguendo questo ordine: fili VERDE/NERO-GRIGIO, VERDE/ROSSO-ARANCIONE, GRIGIO/BLU -AZZURRO, ARANCIONE/VERDE - BLU.

Tagliare 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.



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

ESEMPIO COLLEGAMENTO PRIMO CANALE:

Collegare l'estremità lato centralina con il filo **VERDE/NERO** della PSC PRO e il filo **GRIGIO** della PSC PRO con il filo che và alla bobina.

Nel caso di più bobine, ripetere l'operazione sopra descritta sui restanti canali di taglio collegando i fili **ARANCIONE**, **AZZURRO** e **BLU** verso la 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.

3.1.1. APRILIA RSV4:

Seguire il seguente ordine di collegamento: cilindro POST SX fili Verde/Nero - Grigio; cilindro POST DX fili Grigio/Blu - Azzurro; cilindro ANT SX fili Verde/Rosso - Arancione; cilindro ANT DX fili Arancione/Verde - Blu

3.2 COLLEGAMENTO AGLI INIETTORI

Il PSC PRO ha solamente 4 uscite per il taglio della potenza per cui, nel caso di motori a 6 o 8 iniettori fare riferimento all'installazione sulle bobine.



ATTENZIONE: collegare ad un singolo ingresso del PSC PRO 2 iniettori, provoca il malfunzionamento della moto e possibile rottura della centralina originale.

Utilizzare dunque il numero di connettori della centralina PSC PRO necessari seguendo questo ordine: fili VERDE/NERO-GRIGIO, VERDE/ROSSO-ARANCIONE, GRIGIO/BLU -AZZURRO, ARANCIONE/VERDE - BLU. 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 dagli iniettori e misurare con un tester. Tagliare il negativo di controllo.

3.2.1. Installazione generica
ESEMPIO COLLEGAMENTO PRIMO CANALE:

Collegare l'estremità lato centralina con il filo **VERDE/NERO** della PSC PRO e il filo **GRIGIO** della PSC PRO con il filo che và all'iniettore.

Nel caso di più iniettori, ripetere l'operazione sopra descritta sui restanti canali di taglio collegando i fili ARANCIONE, GRIGIO/AZZURRO e BLU verso gli iniettori.

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

Isolare i fili non utilizzati.

4. PROGRAMMAZIONE

Dalla centralina escono 6 fili inguainati, che terminano su un connettore a 8 poli protetto da un tappo. Togliere il tappo e collegare il programmatore. Per agevolare le operazioni di connessione del programmatore si suggerisce di rompere la linguetta di tenuta del connettore programmatore.

Accendendo il quadro della moto il programmatore si accenderà, comparirà la scritta PSC PRO e successivamente i led inizieranno a lampeggiare alternativamente.

Premendo il tasto "**SETUP**" si entra nel **MENU GENERALE "SET"**		
G	Rapporto Gomme	Misurare la circonferenza di entrambe le ruote al centro del pneumatico. Calcolarne la differenza ed impostare il "Ratio": da 0 a 25 cm.
r	Rapporto Velocità	Più è alto più desensibilizza il sistema alle alte velocità. Da 0 a 5. Default 0.
1C	Rapporto tra i cilindri 1-2	Se uguale a 0 i cilindri 1 e 2 verranno tagliati contemporaneamente. Valore massimo 25. Default:10. Aumentare per tagli più morbidi.
2C	Rapporto tra i cilindri 2-3	Se uguale a 0 i cilindri 2 e 3 verranno tagliati contemporaneamente. Valore massimo 25. Default:10 Aumentare per tagli più morbidi.
IA	Punti di lettura anteriori	3÷40
IP	Punti di lettura posteriori	3÷40
Premendo il tasto "**+**" si entra nel **MENU "Setp" Programmazione Completa**		
A	Desensibilizzazione prima marcia	Da 0 a 20, indica di quanto desensibilizzare l'intervento del TC in prima marcia, a 0 verrà preso in considerazione il valore del trimmer aumentando il valore si ridurrà

		l'equivalente di uno scatto del trimmer.
b	Desensibilizzazione seconda marcia	Da 0 a 20, indica di quanto desensibilizzare l'intervento del TC in sconda marcia, a 0 verrà preso in considerazione il valore del trimmer aumentando il valore si ridurrà l'equivalente di uno scatto del trimmer.
C	Desensibilizzazione terza marcia	Da 0 a 20, indica di quanto desensibilizzare l'intervento del TC in terza marcia, a 0 verrà preso in considerazione il valore del trimmer aumentando il valore si ridurrà l'equivalente di uno scatto del trimmer.
d	Desensibilizzazione quarta marcia	Da 0 a 20, indica di quanto desensibilizzare l'intervento del TC in quarta marcia, a 0 verrà preso in considerazione il valore del trimmer aumentando il valore si ridurrà l'equivalente di uno scatto del trimmer.
E	Desensibilizzazione quinta marcia	Da 0 a 20, indica di quanto desensibilizzare l'intervento del TC in quinta marcia, a 0 verrà preso in considerazione il valore del trimmer aumentando il valore si ridurrà l'equivalente di uno scatto del trimmer.
F	Desensibilizzazione sesta marcia	Da 0 a 20, indica di quanto desensibilizzare l'intervento del TC in sesta marcia, a 0 verrà preso in considerazione il valore del trimmer aumentando il valore si ridurrà l'equivalente di uno scatto del trimmer.
E_	Progressione intervento	Più è alto più sarà dolce la risposta . Da 1 a 20, Default: 3
I	Numero minimo di cicli di taglio	Più è alto più sarà invasivo il taglio minimo. Da 2 a 20. Default: 6
C	Taglio Massimo	Numero massimo di cicli di taglio consecutivi. Da 5 a 200, Default 40
ts	Smooth Power	Reintegro della potenza modulare dopo un taglio prolungato. Da 0 a 15. Default 5. Più è alto e più il reintegro della potenza sarà dolce (tempo più lungo).
OLd	Sensibilità di piega	Valore di default ="0". Impostazione da -10 a 10. Valori positivi (visualizzato "a" prima del numero) aumentano la sensibilità all'aumentare dell'angolo di piega; Valori negativi (visualizzato "d" prima del numero) la riducono.
d	Velocità massima intervento TC	Velocità oltre la quale il PSC si desensibilizza al massimo intervenendo solo in caso di troppo spinning. Default 355Km/h.
p	Tipo di comando per variazione della sensibilità e uscita telemetria analogica (cavo marrone/bianco)	0: comandi con potenziometro e uscita intervento, 1: comandi potenziometro e uscita livello di spinning impostato 2: comandi con pulsantiera e uscita intervento. A moto ferma l'uscita indica il valore di spinning impostato.

		3: comandi con pulsantiera e livello di spinning impostato 4: comandi con potenziometro e uscita marcia. 0.7V ogni marcia. 5: comandi potenziometro e uscita marcia. 0.7V ogni marcia. 6: comandi con pulsantiera e uscita marcia. 0.7V ogni marcia. 7: comandi con pulsantiera e uscita marcia. 0.7V ogni marcia.
Ad	Moltiplicatore di giri	Default 1. Modificare se la lettura degli rpm non è corretta (vedi paragrafi 6 e 9)
L	Durata impennata	A “0” la ruota non si alza. Max valore 20. Default “6”.
da	Attivazione/disattivazione laser durante l’impennata	Da 0 a 5. Impostando “0” il PSC calcolerà in automatico l’altezza di impennata; utilizzando valori dall’ 1 al 5 il PSC prenderà in considerazione lo stato del sensore laser per intervenire: maggiore sarà il valore impostato, più dolce risulterà il taglio.
dl	Numero di cilindri tagliati in fase di abbassamento della ruota anteriore.	Da 1 a 3. Default “2”
tu	Predizione perdita aderenza	0 – abilita i sensori di temperatura gomme 1-3 – abilita la previsione di perdita di aderenza 1 più sensibile, 3 meno sensibile
Premendo il pulsante "**-**" si entra nel menu **setc CAMBIO ELETTRONICO** (paragrafo 12)		
A	Tempo di taglio del cambio elettronico tra prima e seconda marcia	Da 30 a 200ms. Default 65ms.
b	Tempo di taglio del cambio elettronico tra seconda e terza marcia	Da 30 a 200ms. Default 65ms.
C	Tempo di taglio del cambio elettronico tra terza e quarta marcia	Da 30 a 200ms. Default 65ms.
d	Tempo di taglio del cambio elettronico tra quarta e quinta marcia	Da 30 a 200ms. Default 65ms.

E	Tempo di taglio del cambio elettronico tra quinta e sesta marcia	Da 30 a 200ms. Default 65ms.
- - -	Impostazione regime minimo di intervento centralina	3000÷15000giri/min. Visualizzazione del display /10 cioè 30÷150.
PS	SmoothShift: Taglio e ripristino dolce della potenza	1÷4. Più è alto più distanzia il taglio tra un cilindro e l'altro al momento del reintegro della potenza. Default 4.
Cd	Tipo di cambiata	S: Cambio a durata fissa D: Tempo Dinamico (suggerito)
d	Regime di cambiata programmata	0 = off. Da 5000 a 15000 rpm. Visualizzazione del display /100 cioè 50÷150.
L	indica le marce che verranno inserite ogni volta che viene premuto il pulsante DRAG	1÷6
Premendo i pulsanti "**setup**" e "**-**"si entra nel menu **pit PIT LIMITER**		
b	Pit limiter	Impostazione della velocità della pit limiter 40÷160Km/h. Default 60Km/h
p	Circonferenza pneumatico posteriore	180÷250 cm
---	Launch Control	Indica gli RPM massimi in fase di partenza a moto completamente ferma e interruttore LC attivato. 3000÷15000giri/min. Visualizzazione del display /100 cioè 30÷150. Default 3000giri/min. Impostare "0" per disattivare il sistema di launch control.
b	Velocità impennata ammissibile	Indica il valore di velocità da raggiungere per permettere alla moto di staccare la ruota anteriore da terra da 0 a 100 Km/h. Default 65Km/h. Tale funzione si attiva automaticamente solamente in fase di partenza con LC attiivo e si disattiva appena superata la velocità.
Premendo i pulsanti "**+**" e "**-**"si entra nel menu **sett TEMPERATURA**		
bt	Temperatura minima gomma fredda	0°÷80°C
t	Temperatura massima gomma calda	80°÷150°C
sb	Aumento di sensibilità per gomma fredda	0÷50. 5 punti equivalgono ad 1 tacca del trimmer.
sa	Aumento di sensibilità per gomma calda	0÷50. 5 punti equivalgono ad 1 tacca del trimmer.
Sd	Sensibilità curve a destra o a sinistra	Valore di default =”0”. Impostazione da -23 a +23. Valori positivi aumentano la sensibilità all'aumentare della piega verso destra (visualizzato “d” prima del numero) mentre valori negativi aumentano la sensibilità a sinistra

		(visualizzato “s” prima del numero). Ogni punto rappresenta una tacca del potenziometro.

4.1 Programmazione: Al termine di ogni menu e sottomenu il display si spegne, i 2 led del programmatore si accenderanno in sequenza mentre il led verde del cablaggio plancia si illuminerà. Se le operazioni di invio dati verranno concluse con successo, il led verde in plancia segnalerà l’installazione dei nuovi dati con un lampeggio di circa 1,5 sec, dopodiché si spegnerà ed incomincerà a lampeggiare il led rosso. Successivamente nel programmatore resterà accesso solo 1 dei 2 led (alternativamente con frequenza molto bassa).
Nel caso si dovesse verificare un errore durante il trasferimento dei dati dal programmatore alla centralina, il led rosso della plancia emetterà 5 lampeggi e la centralina PSC non accetterà i valori inviati dal programmatore. Se il led verde rimane acceso, contattare l'assistenza.
Nel caso in cui il led verde nel quadro restasse acceso, verificare l'alimentazione del PSC, inserire la pila nel programmatore. Se il led verde continua a rimanere acceso, contattare l'assistenza.

E' possibile anche preimpostare i valori di programmazione direttamente nel programmatore. In questo caso inserire nel programmatore una pila da 9V per accenderlo.



ATTENZIONE: Se il programmatore non ha l’interruttore di accensione, rimuovere la batteria quando non usata, altrimenti si scarica.

Procedere dunque con la programmazione.
Per inviare i dati alla centralina, spegnere il programmatore con l’apposito interruttore sul lato, attaccarlo alla centralina, accendere il quadro. Mentre compaiono le scritte PSC PRO schiacciare il tasto "SET". I 2 led del programmatore si accenderanno mentre il led della centralina si illuminerà. Dopodiché resterà acceso solo 1 dei 2 led a intermittenza molto lenta. La centralina risulta programmata.

4.2 Impostazione delle diverse mappe : Tenere premuto il pulsante "+" sul programmatore ed alimentare il programmatore. Verrà visualizzato sul display “**Ia**” con un valore tra 1 e 3. Selezionando 1 si modificheranno tutti i valori della mappa 1 secondo la normale procedura di modifica, impostando 2 si visualizzeranno e modificheranno tutte le impostazione della mappa 2 ecc…

Il programmatore una volta selezionata una mappa la utilizzerà sempre fino a che l’utente non selezionerà una mappa differente. Una volta scelta la mappa verrà inviata solo la stessa al PSC PRO. In caso di ripristino dei valori di fabbrica, verranno ripristinati solo i valori della mappa selezionata.

4.3 Ripristino valori di fabbrica: Premere contemporaneamente i tasti “+” e “-” del programmatore. Alimentarlo. I led verdi lampeggeranno insieme molto rapidamente. Al termine dei lampeggi i valori sono ritornati quelli di default.

5. INSTALLAZIONE DEI COMANDI

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



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/ANTI IMPENNATA**. E' quello con i fili GIALLO/ROSSO e GIALLO/BLU


L.C.ON


L.C.OFF

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

Quando l'anti-impennata è attiva, il PSC PRO 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 led ed il potenziometro, c'è l'interruttore della **PIT LANE LIMITER**. E' quello con i fili GIALLO/BLU E BIANCO/NERO. Esso è acceso o spento in accordo con le figure a lato. Quando la PIT LIMITER è attiva, il PSC PRO controlla che la velocità del motociclo non sia superiore al valore impostato. 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).


ON


OFF

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

E' l'interruttore più grande presente nel kit. Esso permette di ripristinare i collegamenti alle bobine bypassando completamente il PSC PRO che dunque non avrà alcun effetto sul comportamento della moto. Da utilizzare in caso di malfunzionamento del PSC PRO.
Esso è acceso o spento in accordo con le figure a lato. Si suggerisce di posizionarlo in modo da abilitare il PSC PRO verso il basso e disabilitato verso l'alto.


T.C.OFF


T.C.ON

Il **Potenziometro della Sensibilità** è collegato in modo da avere il sistema spento se ruotato completamente in senso antiorario e massima sensibilità se ruotato completamente in senso orario, esattamente come indicato dai numeri presenti nell'adesivo circolare fornito (0 spento, 10 massima sensibilità). Esso ha 40 punti.

6. PROGRAMMAZIONE CONTAMERCE INTERNO

Al primo utilizzo del **PSC PRO** va effettuata la registrazione dei rapporti della moto.
Se si dispone di sensore cambio collegato al PSC, far camminare la moto inserendo le marce ad un regime costante superiore al regime di attivazione del cambio elettronico impostato. Salire marcia per marcia con il comando del cambio fino alla sesta marcia. Una volta arrivati in sesta tentare di mettere la "settima" per fare si che il PSC PRO termini la procedura di registrazione. Per verificare se le marce sono state registrate nel modo corretto, provare a inserire la settima in movimento, il **PSC PRO** non dovrebbe tagliare.
La procedura di programmazione marce può anche essere effettuata sul cavalletto posteriore. L'importante è che si mantenga il più possibile il regime motore costante e la ruota posteriore frenata, con ruota anteriore ferma non è possibile verificare se il cambio è stato registrato nel modo corretto.
Tuttavia è possibile verificare la marcia inserita misurando la tensione in uscita dal filo dell'acquisizione dati impostando l'uscita come da punto "P" del manuale
Se non si dispone di sensore cambio collegato al PSC, accendere la moto sul cavalletto posteriore, mettere la prima, accelerare oltre il regime di attivazione del cambio effettuata sul cavalletto posteriore. L'importante è che si mantenga il più possibile il regime motore costante e la ruota posteriore frenata, con ruota anteriore ferma non è possibile verificare se il cambio è stato registrato nel modo corretto.

Se la procedura di memorizzazione non dovesse andare a buon fine, resettare la programmazione marce accendendo il **PSC PRO** con il pulsante **DRAG** premuto. Da quel momento il **PSC PRO** è pronto ad una nuova memorizzazione dei rapporti.



ATTENZIONE: la procedura va rieffettuata se viene sostituita la rapporta tura del cambio o la rapporta tura corona-pignone



ATTENZIONE: durante la fase di programmazione, l'inserimento delle marce risulterà difficoltoso e tornerà dolce non appena usciti dalla fase di programmazione.

7. PROGRAMMAZIONE UNITA' PREDIZIONE

Abilitando nel menù **pro** l'unità di predizione e collegando il filo verde bianco al segnale TPS, il PSC PRO sarà in grado di prevenire eventuali perdite di aderenza in fase di apertura del gas, tale funzione oltre all'abilitazione da parte del programmatore necessiterà di memorizzare il TPS minimo e massimo e la differenza di rotolamento delle ruote.

Per memorizzare il TPS massimo, basterà a quadro acceso e PSC alimentato dare full gas per far registrare il valore massimo del TPS stesso anche senza mettere in moto il motore, per memorizzare il TPS minimo si dovrà portare il motore oltre i 1500 rpm e lasciare il gas nella posizione di partenza, quindi sgasando o accelerando oltre i 1500 rpm e lasciare andare la manopola del gas in posizione di partenza.

Ogni volta che il PSC riconoscerà una posizione maggiore o minore del TPS la registrerà in modo automatico segnalando con il led verde di stato.

Altra operazione da eseguire è la seguente, dopo aver effettuato la registrazione del valore minimo e massimo del TPS, procedere ad una velocità compresa tra i 20 ed i 25 km orari, il PSC calcolerà il valore del

rapporto gomme segnalando la corretta esecuzione dell'operazione lampeggiando 5 volte con il led di stato verde.

Una volta terminata l'operazione il PSC abiliterà in automatico la funzione di predizione.

Per ripristinare i valori di fabbrica del TPS e del rapporto gomme, mantenere connessi tra lori i fili del pulsante drag per circa 3 secondi fino all'accensione del led verde di stato.



Si ricorda che abilitando la predizione perdita di aderenza non funzionerà più la regolazione sensibilità in funzione della temperatura del pneumatico.

8. VERIFICHE PREUTILIZZO CONTROLLO DI TRAZIONE



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).



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 PRO attraverso l'apposito interruttore di emergenza e scollegare la centralina del PSC PRO.

- Verificare che, accendendo il quadro della moto, il sistema si accenda, cioè che il led rosso lampeggi con frequenza di circa 4 lampeggi per secondo. In caso contrario, il collegamento alle bobine non è corretto. Riferirsi dunque alle istruzioni riportate al precedente paragrafo 3.

- Attivare la funzione di Launch Control posizionando l'interruttore su "ON", accendere la moto, con marcia in folle e accelerare. Il motore dovrebbe tagliare a 10000rpm. Se il taglio avviene ad un regime differente, modificare il parametro del moltiplicatore di giri "**Ad**". Se invece non si avverte alcun taglio, o non si ha accesso alla gestione di tale parametro oppure verificare che l'interruttore sia davvero in posizione "ON" e che le connessioni bobine/iniettori siano corrette.

- Se il test è stato superato, impostare il Rapporto Gomme "G" su 25, i punti di lettura anteriori "IA" al valore corretto mentre impostare il numero di punti di lettura posteriori "IP" su un punto inferiore rispetto al valore corretto. Es: se si hanno 5 bulloni, impostarne 4. Impostare la sensibilità al massimo. Quando la moto supererà i 4km/h il PSC PRO dovrà iniziare ad intervenire. Continuare ad accelerare. La moto accelererà ma, anche alle velocità più elevate si dovrà avvertire il taglio. Cioè: se ho un 4 cilindri, parte a 1 e deve continuare ad andare a 1 anche a 70Km/h, non ritornare a girare a 4.

Se il test è stato superato, impostare il Rapporto gomme e il numero dei punti di lettura ai valori corretti e la Sensibilità al massimo.

A quadro acceso ma moto ferma, la luce rossa lampeggia. Appena superati i 4Km/h essa dovrà spegnersi. Se ciò non avviene significa che uno dei 2 sensori sta leggendo in maniera non corretta (differenza di velocità letta superiore ai 30Km/h).

- Anche se non si è acquistata la funzione del PIT LIMITER, impostare il numero di punti di lettura corretta e provare la moto. Il PSC dovrà tagliare ad una velocità intorno ai 40Km/h. Se il test non è superato verificare il posizionamento del sensore posteriore.

- 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 PRO dovrà intervenire riportando la ruota anteriore a terra.
- Provare dunque il sistema in curva senza mai accelerare al 100%. Il PSC PRO 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 ottenere l'intervento gradito.

9. POSSIBILI PROBLEMI E SOLUZIONI

9.1 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)

9.2 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.

9.2.1 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.

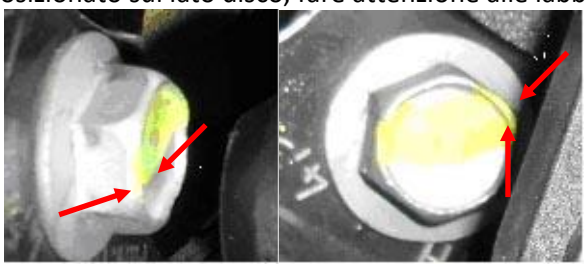
Se il problema persiste, controllare il sensore posteriore.

9.2.2 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.

9.2.3 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.

9.2.4 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.

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

10. LED DI STATO (VERDE e ROSSO)

IL PSC PRO 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.

L'accensione del **led rosso** segnala anomalie del sistema.

10.1: A moto ferma esso **lampeggia** velocemente, in quanto non viene rilevata la lettura da parte di uno o entrambi i sensori. Appena superati i 4Km/h il led si deve spegnere.

10.2: In movimento, esso si accende **fisso**: uno dei 2 sensori non viene letto correttamente.

10.3: In movimento ed a moto ferma, esso si accende e rimane **fisso**. La centralina ha un problema. Disattivare immediatamente il sistema e contattare l'assistenza.



ATTENZIONE: Esso segnala una grave anomalia del sistema. Disinserire immediatamente il PSC PRO agendo sull'interruttore d'emergenza. NON CONTINUARE AD UTILIZZARLO FINO A CHE IL PROBLEMA NON E' STATO INDIVIDUATO E RISOLTO. Fermare il veicolo appena possibile e scollegare fisicamente la centralina del PSC PRO.

Verificare dunque il taglio (se possibile, tramite il Launch Control o Cambio Elettronico). Se il sistema interviene correttamente, verificare il posizionamento dei sensori: Se si è dotati di funzione PIT LIMITER, provarla impostando una velocità di 60Km/h. Se il test non è superato verificare il posizionamento del sensore posteriore, altrimenti verificare quello del sensore anteriore.

10.3: Il **led verde** segnala i tagli del sistema nel momento dell'intervento del cambio elettronico, della pit_limit, del launch control, dell'anti-wheeling e del Traction.

10.4: La luce verde dice che il PSC PRO taglia ma non si avverte taglio motore.

Verificare che l'interruttore di sicurezza sia nella posizione TC ON. Riferirsi al capitolo 5.

11. INFLUENZA DI ALCUNI PARAMETRI SULLA SENSIBILITA' DEL SISTEMA

Le modifiche ai parametri "r", "E", "I", "C", "ts" "old" hanno influenza sulla sensibilità generale del sistema. Nel caso in cui fossero modificati, si suggerisce pertanto di alzare il potenziometro della sensibilità di almeno 5 tacche e di ricercarne la corretta posizione.

12. LAUNCH CONTROL

L'interruttore del Launch Control ha 2 posizioni:

LC ON: intervento del Launch Control **LC OFF**: impennata libera

Agendo su parametri presenti nel menu "setl" è possibile impostare gli rpm massimi in fase di partenza.

A moto ferma e interruttore LC ON, accelerare. Il regime di rotazione non supererà quello impostato. Non appena la frizione sarà mollata e la moto incomincerà a muoversi, il regime di rotazione non sarà più controllato. Si precisa che il rientro della potenza è graduale e non impulsivo, al fine di evitare impennate incontrollate. E' possibile impostare una velocità minima di impennata, al di sotto della quale la ruota anteriore resta incollata all'asfalto.

ATTENZIONE: Per verificare il funzionamento del Launch Control, impostare il regime a 3000rpm, posizionare l'interruttore su "ON", accendere la moto, con marcia in folle e accelerare. Il motore dovrebbe tagliare a 3000rpm. Se il taglio avviene ad un regime differente, modificare il parametro del moltiplicatore di giri "**Ad**". Se invece non si avverte alcun taglio, o non si ha accesso alla gestione di tale parametro oppure verificare che l'interruttore sia davvero in posizione "ON" e che le connessioni bobine/iniettori siano corrette.

13. REGOLAZIONE DELL'IMPENNATA

13.1 La centralina del PSC PRO ha un controllo interno dell'impennata. E' cioè in grado di comprendere quando la ruota anteriore si sta alzando. A questo punto il sistema taglia potenza riportando la ruota anteriore a contatto con l'asfalto. Acquistando il pacchetto di programmazione completa, si ha accesso al menu "setI" ove sarà possibile regolare a piacimento il comportamento del sistema in presenza di impennata.

13.2 Come OPTIONAL è previsto un sensore laser "**WLS**" che legge l'altezza da terra della ruota anteriore. Il vantaggio di tale dispositivo è che l'altezza dell'impennata rimane costante indipendentemente dalla marcia inserita, dall'apertura del gas, dalle condizioni dell'asfalto. Inoltre permette alla ruota anteriore di galleggiare sull'asfalto senza dare a quell'effetto "rimbalzo" tipico di altri sistemi concorrenti.

ATTENZIONE: L'altezza di lettura può variare in funzione del colore del terreno. Fare dunque attenzione nel caso di passaggio tra condizioni di asciutto e bagnato.

13.3 Installazione: Dalla centralina escono 1 filo **ROSSO**, 1 filo **BIANCO** ed 1 filo **NERO** inguainati da una guaina con scritto "**LASER**". Isolare se non utilizzati.

Dal sensore escono 3 fili degli stessi colori. Collegare il **rosso** con il **rosso** della centralina, il **bianco** con il **bianco** della centralina e il **nero** con il **nero** della centralina.

13.4 Regolazione dell'altezza di intervento (nel caso di WLS):

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 76cm, il segnale del sensore cambierà stato. Quello sarà il punto del taglio. Verificare la misura almeno 3 volte. 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.



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.

13.5 Attivazione dell'antimpennata:

L'antimpennata si attiva/disattiva mediante l'interruttore del Launch Control.

14. CAMBIO ELETTRONICO

14.1 Collegamento

Dalla centralina escono 1 filo **MARRONE**, 1 **VERDE** e 1 **GIALLO**, inguainati da una guaina con scritto "SHIFTER". Isolare se non utilizzati.

Il filo verde è +12v, il marrone è la massa, il giallo è il segnale.

Se si utilizza un sensore SGSWITCH IRC, collegare il **verde** col **verde**, il **giallo** col **giallo**. Unire tra di loro il **bianco** e il **marrone** del sensore e collegarli al **marrone** della centralina.

Possono essere utilizzati altri sensori cambio purchè il loro funzionamento sia "ad interruttore". In tal caso collegare il sensore al filo **bianco** ed al **giallo**. Non è importante il verso di collegamento. Isolare il filo verde se non utilizzato.

14.2: Per **verificare** che il cambio elettronico funzioni, entrare nel menu del programmatore "setc" . Impostare il minimo regime di intervento centralina a "3000" giri/min. Accendere il motore assicurandosi che la leva frizione sia tirata (usare delle fascette per fissarla al semimanubrio) e portarlo a 3000giri/min. Simulare la cambiata agendo con il piede sul pedale del cambio. Il motore dovrebbe "morire" brevemente e ritornare "in vita" poco dopo. Il contagiri dovrebbe perdere 500÷1500giri/min.

Se ciò non accadesse, sempre a motore accesso e con frizione tirata, collegare tra di loro il filo bianco e giallo della centralina. Se il motore si "spegne" per un attimo allora verificare le impostazioni del sensore cambio ed il suo collegamento. Se invece non si avverte il taglio, verificare che la funzione cambio sia abilitata. In caso affermativo verificare che l'interruttore sia davvero in posizione "ON" e che le connessioni bobine/iniettori siano corrette.

14.3 Scelta Tipo di Cambiata

La centralina può lavorare in 2 modalità impostabili da menu:

S: Tempo di taglio fisso. Tutti i cambi marcia avverranno con lo stesso tempo di taglio pari al valore impostato marcia per marcia.

D: Tempo di taglio dinamico. La centralina sceglierà in automatico il miglior tempo di taglio in funzione del regime di rotazione e dell'accelerazione. Il tempo scelto per ogni marcia verrà utilizzato come riferimento.

E' possibile impostare i tempi di taglio per ogni singola marcia. Nel caso non venga effettuata la registrazione delle marce il tempo selezionato sarà pari al valore A ovvero al primo valore della tabella di programmazione.

14.4 Funzione DRAG

Dalla centralina escono 1 filo **GRIGIO-ARANCIO** e 1 **MARRONE-GRIGIO**, inguainati da una guaina con scritto "**BUTTON SHIFT**". Isolare se non utilizzati.

Collegarli tra di loro interponendo un interruttore a pulsante del tipo “Normalmente Aperto”.

Ad ogni pressione del bottone si attiverà la funzione DRAG:

I cambi marcia, definiti nel numero dal parametro di programmazione "**L**", successivi alla pressione del pulsante avverranno tutti al regime stabilito "**d**".

Il pilota non dovrà far altro che applicare una pressione sulla leva del cambio e, al regime stabilito, il motore effettuerà il cambio marcia.

Nel caso in cui, ad esempio in partenza, il pilota non inserirà tutte le marce previste dal parametro "L", alla prima decelerazione il sistema si autodisabiliterà.



ATTENZIONE: L'eccessiva pressione della leva del cambio potrebbe usurare precocemente le forchette del cambio. Non esagerare dunque con questa funzione, se non necessario.



ATTENZIONE: Al momento dell’accensione del sistema, se il pulsante DRAG è premuto, si dovrà procedere con la riprogrammazione delle marce come da paragrafo 6.

14.5 Disabilitazione cambio marcia in 6ª marcia

Una volta eseguita la memorizzazione delle marce, il sistema non toglierà più potenza al motore se si tenterà di cambiare con la sesta marcia inserita.

Per verificare la corretta memorizzazione, mettere il cambio in 6ª e provare ad inserire un’altra marcia; se la procedura sarà andata a buon fine non si avvertiranno tagli di potenza, al contrario procedere di nuovo alla memorizzazione.

15. PIT LIMITER - CONTROLLO DI VELOCITA'

Tramite questa funzione è possibile impostare una velocità massima non superabile dal motociclo. Entrando nel menu "setp" è possibile impostare i parametri necessari.

Agendo sull'apposito interruttore a 2 posizioni, regolare:

PIT ON: intervento del Pit Limiter **PIT OFF**: funzione disattivata

16. VARIAZIONE SENSIBILITA' IN FUNZIONE DELL'ANGOLO DI PIEGA

Tramite questa funzione è possibile impostare una diversa sensibilità in funzione dell'angolo di piega.

Entrando nel menu SETUP" è possibile impostare il paramero "OLd": Zero indica nessuna variazione, valori negativi indicano una riduzione della sensibilità mentre valori positivi un aumento della sensibilità in funzione dell'angolo di piega.

ATTENZIONE: Potrebbe essere necessario reimpostare la sensibilità generale del sistema per cui aumentarla di 5 scatti ed, eventualmente, ridurla fino ad ottenere il giusto intervento.

17. VARIAZIONE SENSIBILITA' IN FUNZIONE DELLA TEMPERATURA DEL PNEUMATICO

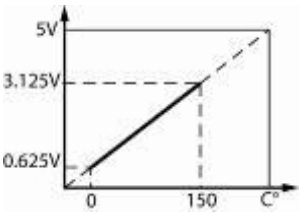
Tramite questa funzione è possibile impostare una differente sensibilità nel caso di lato gomma troppo freddo o troppo caldo. Entrando nel menu "sett" è possibile impostare i parametri necessari.

Sono necessari sensori infrarosso di temperatura tipo CTA IRC o equivalenti.

Dalla centralina PSC PRO escono un filo **VERDE/BIANCO**, uno **VERDE/NERO** ed un **NERO** protetti d auna guaina con scritto "**IR SENSOR**". Isolare se non utilizzati.

Il filo nero è la massa mentre il verde/bianco e il verde/nero sono i segnali.

Essi accettano segnali di tipo 0÷5v. La corrispondenza con la temperatura avviene secondo il grafico a destra:



L'intervallo di lettura è 0÷150°C.
Impostazioni canale analogico: 0V=-37.5°C e 5V=262.3°C

Collegare il sensore **destro** al filo **VERDE/BIANCO** ed il sensore **sinistro** al **VERDE/NERO**.

Per verificare il corretto funzionamento, impostare "bt" a 140°C e "t" a 150°C. Impostare "sb" a 40. Anche con potenziometro a metà scala o sotto, il sistema interverrà praticamente ad ogni curva, come se fosse impostato alla massima sensibilità. A prova superata, impostare "bt" a 0°C e "t" a 80°C. Impostare "sa" a 40. Indipendentemente dal potenziometro, il sistema interverrà praticamente ad ogni curva, come se fosse impostato alla massima sensibilità.

Impostare infine i valori corretti.

Si ricorda che abilitando la predizione perdita di aderenza non funzionerà più la regolazione sensibilità in funzione della temperatura del pneumatico.

18. VARIAZIONE SENSIBILITA' CURVE A DESTRA E A SINISTRA

Tramite questa funzione è possibile impostare una differente sensibilità nel caso di curve a destra piuttosto che a sinistra.

ATTENZIONE: A causa di necessità di programmazione, questa funzione è attiva solo se sta funzionando la variazione di sensibilità in funzione della temperatura del pneumatico.

Agire sul parametro "**ds**". Zero significa no variazione; impostando un valore negativo si va ad incrementare la sensibilità nelle curve a sinistra mentre impostando un valore positivo si va ad incrementare la sensibilità nelle curve a destra. Per verificarne il funzionamento, Impostare la sensibilità a metà scala, attivare la funzione ed impostare "ds" al valore massimo (±23), prima a sinistra e poi a destra, verificando, in pista, che il sistema risponda nella maniera dovuta (maggiore sensibilità a destra o a sinistra).

Impostare i valori corretti.

19. PULSANTIERA

Entrando nel menu "setf" è possibile scegliere se utilizzare il potenziometro di serie o una pulsantiera.

La pulsantiera deve essere del tipo a 4 pulsanti in accordo con la seguente tabella:

Sensibilità TC+: Pulsante normalmente aperto	Launch Control: Pulsante normalmente aperto
Sensibilità TC-: Pulsante normalmente aperto	Pit limiter: Interruttore.

Nel caso in cui si scelga l'opzione pulsantiera, gli step di selezione della sensibilità sono 51 e non più 40 come nel caso del potenziometro.

Contattare l'assistenza per maggiori informazioni.

20. SISTEMI DI ACQUISIZIONE DATI

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.

L'uscita è di tipo analogico in modo da sapere non solo quando ma quanto il sistema sta intervenendo

0V indica sistema spento; 4.09V indica massimo taglio.

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

tecnico@irccomponents.it; tecnico.cbr@fastwebmail.it

Tel: 0108938654 – Per urgenze estreme chiamate il 3402682576.