

The SGRACE est notre dernier produit en date. Nous avons mis beaucoup de temps et de connaissances pour être capables de proposer un produit d'une telle fiabilité. C'est un produit avec le système de capteur "Strain Gauge" qui assure les performances les plus durables.

Ce produit est développé pour une utilisation sur circuit uniquement. Il n'est pas homologué pour une utilisation sur route.

Le fabricant de ce produit n'est responsable d'aucune sorte de dégâts ou de blessure à l'utilisateur, au véhicule, ou aux tiers de l'utilisation de ce produit

FABRIQUE EN ITALIE



AVERTISSEMENTS



- La configuration du système doit toujours se faire lorsque la moto est à l'arrêt complet et placée sur béquilles.
- Un mauvais réglage pourrait affecter, partiellement ou totalement, l'efficacité du système, en endommageant définitivement la boîte de vitesses.
- Le réglage du système est la responsabilité de l'utilisateur et non du fabricant. Tout en fixant des capteurs, faites preuve de prudence additionnelle pour ne pas endommager en vissant et en dévissant. C'est un produit délicat.
- L'utilisation de ce produit se fait à la discrétion totale des parties privées.
- Chaque modification du système, du matériel comme du logiciel, ainsi que des câblages ou des équipements individuels, pourrait affecter la fonctionnalité du système. Il peut causer des dommages potentiels ou des blessures à l'utilisateur, au véhicule, ou aux tierces parties et cela annulera la garantie du produit.
- L'installation doit être effectuée avec soin. Il est obligatoire de suivre les instructions fournies dans le manuel d'utilisation. Après l'installation, il est fortement recommandé de faire un test approprié du produit avant de rouler.
- L'installation est un paramètre extrêmement important pour l'efficacité du système. Assurez-vous que cela est fait par un mécanicien compétent et spécialisé.

Ce manuel est émis le 18 Septembre 2019, Rev2.0. Il est de la responsabilité de l'utilisateur final de consulter régulièrement le site www.irccomponents.it afin de vérifier les guides manuels révisés et mis à jour.



AVERTISSEMENTS



Notre blipper effectue un coup de gaz et donc une hausse du régime moteur lors du rétrogradage. Si le régime moteur est élevé, proche de la zone rouge, le système va effectuer le coup de gaz, mais l'ECU de la moto va effectuer une coupure pour éviter l'endommagement du moteur. Il peut en résulter que la vitesse ne s'enclenche pas ou mal.

Nous préconisons de ne pas dépasser 80% de régime maximal du régime moteur pour effectuer votre rétrogradage.

1. AFFICHAGE

Après la mise en route, l'ECU va faire une vérification générale et une fois passée, l'écran va afficher la version du logiciel.



ATTENTION: Ne manipulez pas le capteur tant que la vérification 'est pas achevée.

Quand les différentes étapes de réglages sont passées (jusqu'au 2.9), l'écran va afficher "- -".

En cas d'échec, l'écran va afficher « E » suivi d'un chiffre. Il faudra retenir le chiffre avant de contacter l'assistance.

2. REGLAGES

Pressez les 2 boutons pour rentrer dans la programmation.

Appuyez sur le bouton du bas pour faire défiler le menu, le bouton du haut pour remonter dans le menu. Maintenez appuyé le bouton du bas lorsque vous souhaitez rentrer dans un menu. Pour sortir d'un menu, appuyez sur les 2 boutons. Le système sort de la programmation si aucun bouton n'est pressé, sauf dans le menu « r ». Pendant ce temps, le système ne fonctionne pas.



ATTENTION: Ajustez **uniquement** les réglages ci-dessous.

2.1 Programmation du temps de coupure "t"

Programmez à la valeur maximum. Le temps de coupure va être géré par l'ECU OEM DUCATI et non par le boîtier IRC.

2.2 rpm pour le downshift "rL"

Le "Blip" ne fonctionne pas en dessous de 3,000rpm. Au-dessus de cette limite, vous pouvez ajuster en fonction de vos besoins. rL est le rpm minimum.

2.3 Temps de coupure du Downshift "SL"

Pour programmer le temps de coupure, ajustez le en fonction du régime moteur mini programmé au 2.2.

2.4 Ajustement de la précharge pour le Upshift "L"

Par défaut : "16" et peut être ajustée selon vos besoins. Injection allumée et moteur éteint, vous pouvez enclencher le dernier rapport. Le shifter permet de continuer à faire « bouger » la tige de renvoi, jusqu'à ce que la boîte fasse sentir une résistance. Si le régime moteur est au-dessus de la valeur paramétrée au paragraphe 2.8., la led du boîtier va afficher "--" pendant un moment. Si cela arrive trop tôt ou trop tard, ajustez la valeur en conséquence.

2.5 Affichage de la valeur actuelle "S"

Pour lire la valeur actuellement enregistrée, sélectionnez ce menu. Cette fonction est également utile pour les phases de vérification et de maintenance.

2.5.1 Affichage de la charge max "--"

A ce stade, Appuyez sur le bouton du bas et maintenez le. L'affichage va faire clignoter le '- -' pendant environ 10s. Il va afficher ensuite la valeur max enregistrée pendant cette période. Cette fonction est également utile pour les phase de vérification et de maintenance.

2.6 Timing pour le Downshift "tS"

Programmez le Blip entre 20÷98ms à 8,000 rpm. Par défaut 63ms. Le timing à 12,500rpm va être de 70ms de plus. Entre les 2 régimes, le système va extrapoler le calcul du temps de coupure.

Un timing trop long va permettre à la boîte de passer le rapport, mais avec un accoup. Un timing trop court ne va pas permettre de passer le rapport « proprement ». Nous conseillons de commencer par la valeur la plus fort et de descendre petit à petit lors des tests sur route.

2.7 Ajustement de la précharge pour le Downshift "LS"

Par défaut : "16" et cela peut être ajusté selon les besoins. Enclenchez la première vitesse en éteignant le moteur (mais clé sur ON). Le shifter permet de continuer à faire « bouger » la tige de renvoi, jusqu'à ce que la boîte fasse sentir une résistance. Si le régime moteur est au-dessus de la valeur paramétrée au paragraphe 2.8., la led du boîtier va afficher "--" pendant un moment. Si cela arrive trop tôt ou trop tard, ajustez la valeur en conséquence.

2.8 Minimum rpm limit "Sr"

Programmez la valeur minimum du rpm en dessous duquel le système ne fait pas de coupure. Visualisation: /1000.

2.9 Pushing/Pulling "CE"

"C" to set pushing, "E" to set pulling.

3. CONNEXIONS

SVP suivez bien les instructions étape par étape pour installer correctement le blipper sur la Panigale.

3.1) Fixez le boîtier sur la cadre sous la selle. (côté gauche)

3.2) Capteur sur la tige de renvoi (côté gauche)

3.3) Faisceau sur les bobines (côté droit)

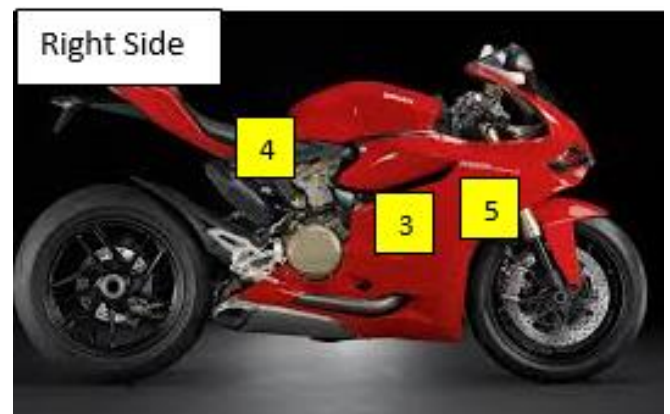
3.4) Connecteur de la boîte. (côté droit)

3.5) Connecteur APS. (côté droit)

3.6) Levier de vitesse. (côté gauche)

3.7) Connecteur pour le Upshift. (côté gauche)

Ci-dessous quelques schémas pour vous aider :



3.1 Fixez le boîtier sous la selle.

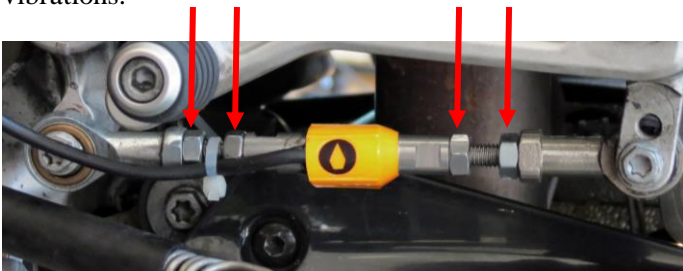
Reliez le fil noir à la masse de la batterie.



3.2 Installation du capteur



Le capteur a des “fils magiques”, cad à la fois droite et gauche. Reliez le capteur à la tige de renvoi (non incluse dans le kit). Une fois relié, ajustez la longueur de la tige et coupez si besoin. Une fois monté, assurez-vous de positionner des écrous (inclus) de part et d'autre du capteur, pour qu'il se se déconnecte pas à cause des vibrations.



Installer le capteur et la tige avec 2 écrous de chaque côté, et contrôlez que rien ne gêne le mouvement des éléments. Positionnez le capteur loin de toute source de chaleur. Assurez-vous de la bonne longueur du fil, et qu'il fasse bien une boucle afin de ne pas tirer lors du passage de vitesses. **La garantie ne couvre pas tout élément endommagé par un mauvais montage.**

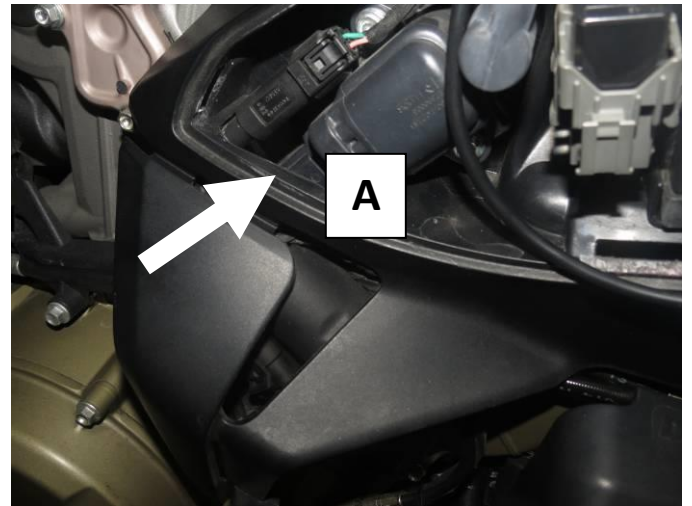


ATTENTION: assurez-vous que le capteur soit bien dans l'alignement de la tige. Dans le cas contraire, le capteur ne fonctionnerait pas correctement.

3.3 Installation au niveau des bobines.

Prenez le faisceau des bobines.

Passez le fil aussi près que possible du cadre en prenant soin de l'éloigner des éléments qui chauffent et connectez le faisceau sur la bobine du côté droit (A).



3.4 Connecteur pour le capteur de vitesse

Prenez le faisceau de la boîte de vitesse. Localisez le connecteur.

Il se trouve du côté droit, juste derrière et au-dessus et à droite de la bobine.



Déconnectez et connectez le blipper entre les 2 cosses.



3.5 Connecteur APS

Localisez le connecteur APS. Débranchez-le et placez le connecteur IRC entre les 2.



ATTENTION: Fixez solidement les fils en utilisant des colliers pour éviter de toucher l'échappement

3.6 LEVIER D'EMBAYAGE

Sur la Panigale 899, connectez le fil rouge au connecteur de l'embrayage.



3.7 Connecteur de l'UpShift

Le connecteur est plug&play avec le faisceau d'origine.



Il se trouve juste devant l'axe de l'amortisseur arrière.



Maintenez les fils avec des colliers le long du cadre.

4. QUELQUES SUGGESTIONS RAPIDES

Le système est conçu pour fonctionner dès le branchement effectué. Assurez-vous juste que le CE (push ou pull) est correctement configuré (par 3.8) et vous pourrez profiter du produit dans l'instant. Tous les paramètres sont programmés en toute sécurité. Chaque pilote doit ensuite ajuster à son propre mode de conduite.

Voici quelques suggestions

4.1 Paramètres de précharges : Allumez la moto, mais laissez le moteur éteint, ne touchez pas au levier et allez au menu "S". vérifiez que vous lisez "00" ou « 01 », pas plus. Passez ensuite la 3, et essayez de monter un rapport jusqu'à ce que vous sentiez que vous allez passer le rapport (ne passez pas la 4). Vous devez lire une valeur entre « 08 » et « 17 ». Entrez cette valeur dans "L". Maintenant, répétez l'opération, mais pour descendre le rapport, sans le passer. Vous devez lire une valeur entre « 08 » et « 17 ». Entrez cette valeur dans "LS". LS doit avoir une valeur proche de L. La différence ne doit pas être supérieure à 2Kgs.

4.2.1 Le paramètre pour la coupure du blip (descente de rapport), se concentre sur le blip des rapports 4 à 6, et à des régimes supérieurs à 10 000rpm. Est-ce que la moto vous « pousse » après le blip ? Si oui, réduire la valeur au paramètre « tS ». Est-ce que le blip est « dur » ? augmentez « tS ».

4.2.2 Après avoir ajusté les paramètres ci-dessus, concentrons nous sur les rapports 4 à 6 avec un régime autour de 5 000rpm. Est-ce que la moto vous « pousse » après le blip ? Si oui, réduisez "SL". Est-ce que le blip est « dur » ? augmentez "SL".

4.2.3 Maintenant vérifiez les passages de rapport 3-2 et 2-1. Est-ce que cela paraît dur ? Si oui, "1A".

4.3.1 Pour la montée, si vous avez fait le 2nd montage, paramétrez OC sur C. Nous préconisons de paramétrer « rr » à la limite de la zone rouge. Si le up est toujours « rude », augmentez la valeur, si c'est trop lisse, diminuez-la. Ajustez-ci besoin t.

5. RESOLUTIONS DE PROBLEMES

6.1 Si le système se déclenche alors que vous n'actionnez pas le capteur, vérifiez sa fixation. Vérifiez les serrages des écrous et que le câble n'est pas trop tendu, comme il est indiqué au par1.

6.2 Le blipper fonctionne, mais pas le shifter : vérifiez le paramètre "OC". Vérifiez les connections du module

d'upshift (petit module noir pour IRC ou le module OEM ou le module additionnel).

6.3 Le passage de vitesse n'est pas dans le sens que vous souhaitez, alors il faut modifier le paramètre "CE".

6.. CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT

8÷17.5V; -20°C÷+95°C

Nous nous efforçons de satisfaire à vos exigences pour renforcer notre collaboration.

Pour toutes questions ou requêtes liées au dépannage, veuillez nous contacter au : tech-

support@irccomponents.com Ph. (+39)0108938654

Pour les urgences: (+39)3402682576