

BLIPPER for YAMAHA



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. Pour rendre ce produit réalité, nous avons utilisé toutes astuces de fabrications, algorithmes et un œil aiguisé pour la mise au point du logiciel. 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

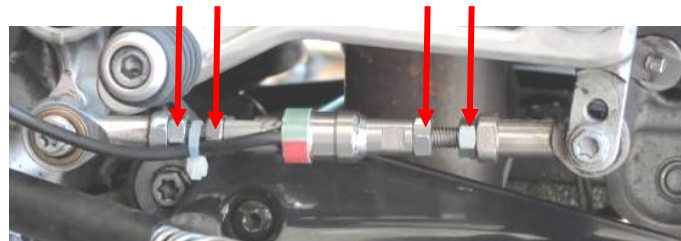


- La configuration du système doit toujours se faire lorsque la moto est à l'arrêt complet et placée sur béquilles.
- Un mauvais réglage pourrait affecter, partiellement ou totalement, l'efficacité du système, en endommageant définitivement la boîte de vitesses.
- Le réglage du système est la responsabilité 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 Avril 2018, Rev 5.0. 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.

1. CONNEXIONS

Le capteur a des "fils magiques" c-a-d qui font gauche et droite en même temps. Connectez le capteur à la tige de renvoie (non fournie), coupez la tige si nécessaire. Serrez bien les écrous une fois le montage effectué pour éviter tout souci dû aux vibrations.



Assurez vous que le capteur et la tige ne touchent rien lors des mouvements Placez le capteur loin de toute source de chaleur. Assurez-vous que le fil fait une légère boucle pour laisser de la marge lorsque le capteur est sollicité **La garantie ne couvre pas les fils endommagés.**



ATTENTION Ajustez bien la position du capteur dans l'alignement de la tige. Un mauvais positionnement pourrait entraîner un mauvais fonctionnement. L'angle de la bielette doit être de 90°C. Ajustez si besoin.

2. 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 touchez à rien, boîtier ou capteur, tant que l'initialisation n'est pas terminée.

Quand les différentes étapes de réglages sont passées (jusqu'au 3.3), 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.

3. 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.

Le système est prévu pour fonctionner tel quel. Il vous suffit juste de programmer le menu « CE » (par. 3.8) pour profiter du blipper. Dans tous les cas les paramètres par défaut sont étudiés pour être le plus universels possibles. Chaque pilote ajuste par la suite en fonction de ses préférences.



ATTENTION: Ajustez uniquement les réglages ci-dessous.

3.1 Programmation du temps de coupure "t"

Si le timing est déjà géré par l'ECU d'origine Yamaha ou tout autre module capable de le faire, programmez à la valeur maximum. Dans le cas contraire, le temps de coupure peut être réglé de 20÷99ms. Par défaut 60ms.

3.2 Régime moteur minimum pour le downshift "rL"

Le "Blip" ne fonctionnera pas en dessous de 3,000rpm. Au-dessus, c'est au choix de l'utilisateur. "rL" est le niveau minimum de régime moteur.

3.3 Temps de coupure pour le Downshift "SL"

Programmez le temps de coupure voulue pour le Blip au "rL" rpm (par. 3.2). Par défaut 60ms.

3.4 Ajustement de la précharge pour le Upshift "L"

Par défaut : "14" et peut être ajusté 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. La led du boîtier va afficher "--" pendant un moment. Si cela arrive trop tôt ou trop tard, ajustez la valeur en conséquence.



ATTENTION: Une précharge trop élevée peut affecter la fiabilité de la boîte et rendre le passage des vitesses « dur ». Une précharge trop basse peut affecter le passage de vitesse et le rendre imprécis. La montée de rapport est inoffensive, elle joue juste sur la coupure des gaz. Une descente de rapport peut avoir des conséquences négatives **si elle est mal paramétrée**.

3.5 Affichage de la valeur actuelle "S"

Pour lire la valeur actuellement enregistrée, sélectionnez ce menu. Cette fonction est également utile pour la phase de vérification et de maintenance. Une précharge trop élevée peut affecter la fiabilité de la boîte.

3.5.1 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 la phase de vérification et de maintenance.

3.6 Timing pour le Downshift "tS"

Programmez le Blip entre 20÷98ms à 8,000 rpm. (considérez que c'est un régime élevé) 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 forte et de descendre petit à petit lors des tests sur route.

3.7 Ajustement de la précharge pour le Downshift "LS"

Par défaut : "14" et cela peut être ajusté selon les besoins. Le levier de sélecteur doit bouger jusqu'à ce qu'une résistance soit ressentie. La led du boîtier va afficher "--" pendant un moment. Si cela arrive trop tôt ou trop tard, ajustez la valeur en conséquence.

3.8 Pushing/Pulling "CE"

En référence aux shifters : "C" Pushing, "E" Pulling. Pour paramétrer correctement ce paramètre, mettez-vous sur le 2nd rapport et essayez de passer la 3. Contrôlez la tige de renvoi : si cela compresse le capteur (C) ou tire sur le capteur (E).

3.9 Circuit Normally Open/Closed "OC"

"C": circuit fermé, quand vous utilisez le upkit.

"O": circuit ouvert, valeur utilisée généralement quand vous utilisez déjà un module ou faisceau additionnel,

3.10 augmentation du temps de coupure sur la descente 3-2 et 2-1 "1A"

Parfois les premiers rapports nécessitent un temps de coupure plus élevé pour s'enclencher convenablement. 1A permet cette augmentation par palier de 10 millisecondes. 01 signifie 10 millisecondes. Par défaut 00.

3.11 Régularité "rr"

Si l'UPKIT n'est pas utilisé, programmez "00".

Si l'UPKIT est utilisé, des valeurs plus élevées signifient « plus de douceur ». Initially set the ideal upshift rpm. Visualisation: /1000.

Par défaut 12.

3.12 Modèle Moto "tt"

Version du logiciel. Si vous y touchez accidentellement, programmez:

4: R6 06÷16 and R1 07÷14

4. INSTALLATION

Habituellement, le boîtier est placé sous la selle. Les fils ont été conçus pour être assez longs pour être placés à d'autres endroits.



ATTENTION: Les 2 boîtiers doivent être éloignés de toute source de chaleur. Des températures au-dessus de 70°C peut compromettre l'état et le fonctionnement des boîtiers et rendre le produit dangereux.



4.1 Connectez le fil noir avec l'oeil directement à la masse de la batterie. (LABEL GROUND BATTERY).

4.2 Connectez les capteurs NOIRS mâle/femelle à fils aux connecteurs correspondants de l'APS. Faites bien attention à connecter du côté du câble (APS) et non du côté boîtier des papillons (TPS).



Sur les R1 2015, R6 2017, MT10 connectez le connecteur BLANC avec 2 fils au connecteur YEC de l'upshift.



Dans les autres cas, coupez et connectez proprement au module de l'upshift installé. Le sens entre les fils bleu et noir importe peu.

4.3 La paire de connecteurs avec les fils bleus et marrons doit être connectée sur l'une des bobines (après le faisceau YEC ou additionnel), peut importe laquelle. Le fil marron correspond au fil qui doit être relié au +12V.

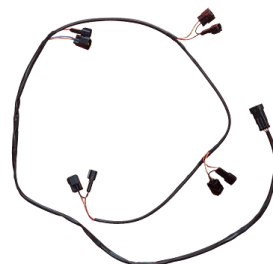
4.4 Sur les R1 2015-, R6 2017-et MT10, connectez le fil ROSE (pour les R1) ou BLANC (pour les R6) au capteur de vitesse Si vous voulez la gestion du paramètre 1A. Sinon, connectez-le à la terre.

Le capteur est du côté gauche sous le réservoir, à côté de la partie haute de la tige de renvoi. Le fil rose doit être connecté au fil du milieu. Exemple ci-dessous :



ATTENTION: vérifiez que les langues des connecteurs sont bien enclenchées. Utilisez un riselan ou un scotch pour bien fixer le connecteur.

4.5 Faisceau du UPKIT (faisceau qui se prend sur les bobines)



Trouvez les connecteurs des bobines (attention, pas les injecteurs):



Prenez le faisceau du UPKIT qui vient sur les bobines (nous l'avons déjà connecté au blipper). Les 4 dérivation sont numérotées de 1 à 4. La dérivation "1" est plus longue que les autres. Ne commencez pas par débrancher le milieu, suivez l'ordre des bobines. Quand vous êtes sur la machine, le 1 est la bobine la plus à gauche. Connectez la dérivation « 1 » entre les connecteurs d'origine. Répétez l'opération sur les autres bobines dans l'ordre 2, 3 et 4..

5. 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:

5.1 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 un 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 un 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.

5.2.1 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 ».

5.2.2Après avoir ajustez les paramètres ci-dessus, concentrons nous sur les rapports 4 à 6 avec un régime atour 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".

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

5.4.1 Pour ceux qui utilisent le UPKIT, paramétrez "OC" sur "C" Nous préconisons de programmer « rr » à la limite de la zone rouge. Si la montée de rapport est encore dure, augmentez la valeur, si elle ne l'est pas assez, réduisez la valeur. Vous pouvez éventuellement ajuster le paramètre « t ».

5.4.2 Pour ceux qui n'ont pas de UPKIT, paramétrez "OC" sur "O".

6. 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 connexions 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".

7. CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT

8÷17.5V; -20°C÷+95°C.

Nous collaborons avec vous pour améliorer les produits. Pour toute question ou problème, veuillez nous contacter au: tech-support@irccomponents.it Ph. (+39)0108938654.

Enjoy your choice.

Astuce pour différencier les différents modèles de blipper

SGRACE_Blip_R6R1	Pas de 3ème fil qui sort du boîtier sous les 2 gaines
SGRACE_Blip_R115	Fil violet qui sort du boîtier
SGRACE_Blip_R617	Fil vert qui sort du boîtier