

Les quickshifter et blipper IRC Components utilisent un capteur type "Strain Gauge" qui est IP65 avec un système de déconnection rapide. Nous avons consacré énormément de temps, de technologie et de connaissances pour créer un produit fiable. Ce produit est préconisé pour une utilisation sur circuit uniquement et n'est pas homologué pour une utilisation sur route. IRC n'est pas responsable en cas de blessures ou dommages du véhicule, ou toute autre partie suite à l'utilisation ce produit. **FABRIQUE EN ITALIE**

## AVERTISSEMENTS

- La vérification automatique du système doit toujours se faire quand la machine est totalement à l'arrêt et dans les stands.

Un mauvais réglage peut affecter – partiellement ou totalement – l'efficacité du système, et dans le pire des cas endommager la boîte de vitesses.

- Le paramétrage du produit est de la responsabilité de l'utilisateur, et non du fabricant. Une fois que les capteurs sont montés, veillez à ne pas endommager le produit quand vous intervenez sur la machine. C'est un produit sensible.

- L'utilisation de ce produit est à la discrétion des parties privées.

- Toute modification du système, tant sur le matériel que sur le logiciel, du faisceau à un simple composant, peut affecter le fonctionnement du produit. Cela peut créer de potentiels dommages voire des blessures à l'utilisateur, véhicule ou toute autre tierce partie. Dans ce cas la garantie constructeur n'est plus valide.

- L'installation doit être faite avec précaution et il est impératif de suivre les instructions ci-après. Après installation il est vivement recommandé de tester le produit.

- L'installation est une étape essentielle pour le bon fonctionnement du produit. Assurez-vous qu'elle soit faite par un mécanicien spécialisé.



ATTENTION

Notre blipper effectue un "coup de gaz" quand vous rétrogradez. Si le régime moteur est haut, à la limite de la zone rouge, notre système va générer le coup de gaz, mais l'ECU d'origine va couper pour éviter tout dommage. Cela peut entraîner un mauvais verrouillage de la vitesse (ou la vitesse qui saute). Nous préconisons de ne pas rétrograder à un régime supérieur à 80% du régime max.

**Le blipper ne fonctionne correctement qu'avec la poignée de gaz complètement « fermée ». Un filet de gaz pourrait entraîner le passage en mode dégradé.**

**Le mapping moteur peut affecter le comportement du blipper. Nous préconisons de toujours utiliser le mode RACE. NE PAS UTILISER LE BLIPPER AVEC LE MODE PLUIE.**

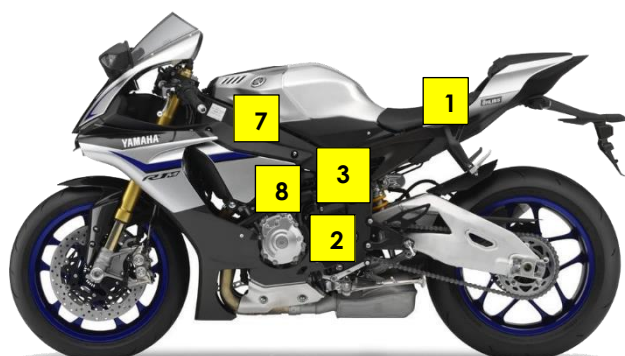
### 1. CONNEXIONS

MERCI de respecter les étapes suivantes pour installer le blipper sur votre YAMAHA :

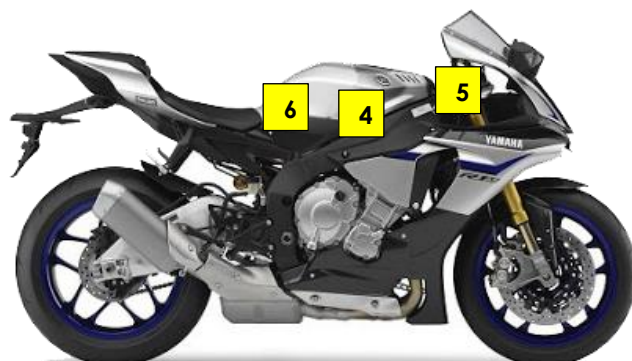
- 1.1) Fixez le boîtier principal sur le cadre (côté gauche)
- 1.2) Installez le capteur (côté gauche)
- 1.3) Connecteur sur la boîte (côté gauche)
- 1.4) Installation du faisceau bobines (sous le réservoir)

- 1.5) Connexion au tableau de bord (à l'avant)
- 1.6) Fixez la black box (sous la selle)
- 1.7) Connecteur APS (sous le réservoir)
- 1.8) Connecteur de l'upshift (côté gauche)

CÔTE GAUCHE



CÔTE DROIT



### 1.1 Fixez le boîtier principal sur le cadre

Sous le siège passage ou tout autre endroit accessible.



Connectez le fil noir à la masse de la batterie.



### 1.2 Installation du capteur

Notre capteur a des « pas magiques », qui fonctionnent aussi bien en pas standard qu'en pas inversé. Montez le capteur avec la tige de renvoi fournie, ajustez la longueur de la tige si nécessaire. Veillez à bien serrer les éléments pour éviter toute perte d'efficacité due à d'éventuelles vibrations.

Utilisez 2 écrous / contre-écrous de chaque côté, assurez-vous que la tige de renvoi ne touche ou ne frotte rien. Ne mettez pas le capteur à proximité d'une source de chaleur, assurez-vous de faire une petite boucle avec le fil. Fixez le tout solidement avec un collier.



**Contrôlez le montage du capteur et les angles des biellettes.  
Un mauvais montage entraîne un mauvais fonctionnement.**

### 1.3 Connecteur de la boîte de vitesses.

Sur les R1R1 2015, R6 2017, MT10, connectez le fil ROSE (violet ou blanc selon le modèle) : le fil seul qui sort du boîtier orange, au capteur de vitesse (en général sur la partie haute de la tige de renvoi).

Ce connecteur est sous le réservoir du côté gauche. C'est un connecteur bleu ou noir avec 3 fils. Il faut relier notre fil au fil du milieu. Soudez-le si vous pouvez.

Si le capteur n'est pas présent sur la moto (R6 06÷17 R1 07÷14, MT09), connectez-le à la masse de la batterie.



### 1.4 Installation du faisceau aux bobines.

Prenez la paire de connecteurs à intercaler :



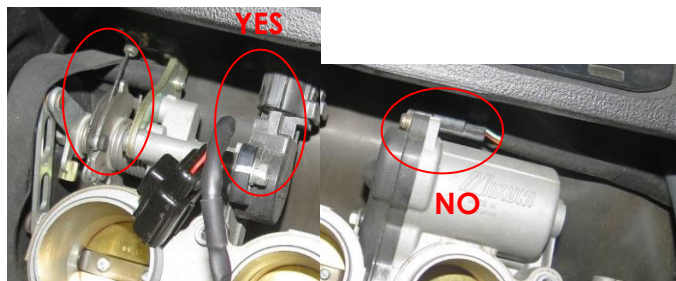
Localisez les bobines.

La paire de connecteurs (fils marron et bleu) avec les connecteurs noirs doit être intercalé entre la bobine et le faisceau de la moto. Le numéro de bobine n'a pas d'importance.

## 1.5 CONNECTEUR APS

Intercalez notre connecteur noir 4 fils au connecteur APS. Ne pas confondre avec le TPS.

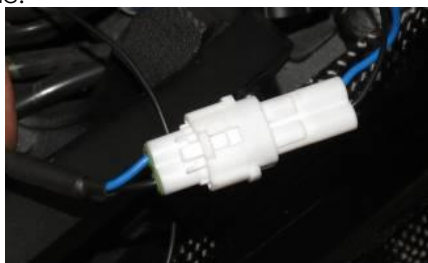
L'APS est du côté des câbles et non du moteur de papillons.



Vérifiez que les languettes des connecteurs sont bien clipsées. Vous pouvez également fixer avec un collier de serrage.

## 1.6 Connexion à l'UpShift

Sur les R1 2015, R6 2017, MT10 connectez notre connecteur blanc (2 fils : noir et bleu) au connecteur YEC blanc.



Sinon, coupez proprement les fils et soudez-les entre eux. Il n'y a pas d'ordre à respecter pour la couleur des fils.

## 2. AFFICHAGE

Après avoir tourné la clé sur ON (ou démarré le moteur selon le modèle de la moto), notre boîtier va faire une vérification automatique. Une fois cette étape passée, le boîtier va afficher rapidement la version du logiciel.

Ne touchez à rien tant que cette phase n'est pas terminée.

Quand cette étape est terminée, le système va afficher rapidement "- -". En cas de problème détecté, un code commençant par « E » va apparaître suivi d'un chiffre. Merci de nous contacter pour nous communiquer ce code.

## 3. PARAMÈTRES

Pour rentrer dans les paramètres, appuyez sur les 2 boutons en même temps. Pour faire défiler le menu, appuyez sur le bouton du bas ou le bouton du haut pour remonter dans le menu.

Quand vous voulez rentrer dans un paramètre et voir / modifier la valeur, maintenez appuyé le bouton du bas.

Pour sortir du menu ou d'un sous menu, appuyez sur le bouton du haut ou sur les 2 boutons en même temps. Si vous ne faites rien pendant quelques secondes, le système va sortir du menu de lui-même (sauf pour le paramètre « r »).

Pendant toute la manipulation, le système est désactivé.



**ATTENTION : Ne modifier que les paramètres de la liste ci-dessous;**

### 3.1 Programmation du temps de coupure "t".

Si l'upshift est géré par l'ECU de la moto ou tout autre module capable de gérer l'upshift, alors programmez t à la valeur maximum.

Dans le cas contraire, le temps de coupure peut être réglé entre 20 et 99ms. Par défaut : "60"ms.

### 3.2 Régime minimum "rL".

Le "Blip" et le "Upshift" ne fonctionnent pas sous ce seuil. Au-dessus de ce régime défini, le système va utiliser les paramètres enregistrés. Par défaut : "03".

### 3.3 Timing pour le Downshift "SL".

C'est le timing pour Downshift défini au régime minimum de fonctionnement (par. 3.2).

Par défaut "20" pour les R6 2017, "50" pour les autres motos.

### 3.4 Ajustement de la précharge pour le Upshift "L".

Il peut être ajusté selon vos besoins. Avec la clé sur ON mais le moteur éteint, essayez de passer le rapport supérieur (jusqu'à sentir une résistance comme si vous étiez sur le point de passer la vitesse. L'écran va afficher « - - » quelques instants. Si ces tirets arrivent trop tôt ou trop tard, ajustez la valeur. S'ils ne s'affichent pas, cela peut vouloir dire qu'il faut baisser la valeur.

Par défaut : "14".



#### ATTENTION

Une précharge trop élevée peut affecter la fiabilité de la boîte and rendre le passage de vitesse brutal ou dure. Une précharge trop faible peut provoquer des coupures intempestives, une vitesse qui saute ou s'enclenche pas.

Un rétrogradage mal réglé peut s'avérer dangereux car la moto donne un à-coup.

Il est donc important de bien ajuster les paramètres

### 3.5 Affichage de la charge actuelle "S".

Pour afficher la valeur actuelle, sélectionnez ce menu. Ce menu est utile pour les phases de maintenance ou contrôler le comportement de la boîte. Une précharge trop élevée peut affecter la fiabilité de la boîte.

⇒ **Affichage de la charge maximale "-."**

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 phases de vérification et de maintenance.

### 3.6 Timing du Downshift "tS".

C'est le timing à haut régime. Il peut être réglé de 20 à 98ms à 8,000 rpm. A 12,500rpm le timing sera de 70ms supérieur à la valeur enregistrée. Entre SL et tS, le système va extrapoler la valeur. Nous préconisons un timing entre 60ms et 98ms. Un temps trop long va permettre à la vitesse de bien se verrouiller, mais la moto va donner un à-coup. A temps trop court ne va pas permettre à la vitesse de s'enclencher et de se verrouiller correctement. Nous conseillons de faire des tests sur route en commençant par la plus forte valeur et de descendre petit à petit.

Par défaut : "40" sur les R6 2017, "85" pour les autres.

### 3.7 Ajustement de la précharge pour le Downshift "LS".

La valeur peut être ajustée selon vos besoins. Essayez de passer le rapport supérieur (jusqu'à sentir une résistance comme si vous étiez sur le point de passer la vitesse. L'écran va afficher « - - » quelques instants. Si ces tirets arrivent trop tôt ou trop tard, ajustez la valeur. S'ils ne s'affichent pas, cela peut vouloir dire qu'il faut baisser la valeur.

Par défaut : "13".

### 3.8 Pushing/Pulling "CE".

C pour Compression, E pour Extension. Mettez la moto en 2 et essayez de passer la 3. Observez la tige de renvoi : si elle compresse le capteur (C) ou si elle le tire (E).

En général avec les platines d'origine il faut mettre sur "C".

### 3.9 Circuit Ouvert / Fermé "OC".

"O": Circuit ouvert, valeur par défaut quand il y a un shifter OEM ou avec la plupart des modules additionnels.

"C": Circuit fermé (si vous utilisez notre UPKIT) ou Power Commander V et quelques autres.

### 3.10 Augmenter la valeur du timing du Downshifting sur les passages 3rd-2nd et 2nd-1st "1A".

Il arrive parfois que les premiers rapports demandent un timing plus haut pour se verrouiller correctement. 1A permet d'augmenter par palier de 10 millisecondes. 01 = 10millisecons. Par défaut : "00".

### 3.11 Lissage "rr"

Si la moto à un upshift d'origine, ou un module additionnel qui le gère, il faut le mettre "00". Dans le cas contraire, augmenter la valeur va lisser la coupure. Il faut d'abord commencer par régler le régime idéal pour l'upshift. Visualisation : /1000.

Par défaut : "02".

### 3.12 Modèle de la moto "ff"

Modèle du logiciel. Ne le modifiez pas. Si vous le changez accidentellement voici les valeurs :

4: R6 06÷16 and R1 07÷14

5: R6 17÷18, R1 15÷18, MT09 and MT10.

## 4. QUELQUES SUGGESTIONS RAPIDES

Le système est prévu pour fonctionner dès son montage. Pensez juste à vérifier "CE" (§3.8). Les paramètres par défaut sont entrés par sécurité. Chacun utilisateur peut ensuite affiner en fonction de ses préférences.

Voici quelques suggestions :

### 4.1 Paramètres de précharge:

Clé sur ON mais moteur éteint. Allez dans le menu "S" et vérifiez qu'il est bien à "00" ou qu'il oscille à "01", pas plus. Mettez la moto en 3<sup>ème</sup> et essayez de monter un rapport jusqu'à sentir une résistance (comme si vous étiez sur le point de passer la 4<sup>ème</sup>). Vous devriez voir une valeur entre 08 et 17. Enregistrez cette valeur pour le paramètre « L ». Maintenant refaites la même chose, mais pour descendre d'un rapport. La valeur affichée doit être utilisée pour le paramètre « SL ». L et SL doivent avoir des valeurs proches, qui ne doivent pas avoir plus de 2 points d'écart.



#### 4.2 Ajustement des timings pour le Downshift.

Concentrez-vous sur les rapports 3 et plus, et à hauts régimes. Est-ce que la moto donne un à-coup après le rétrogradage ? Si oui, réduisez « tS ». Si le passage de la vitesse semble dur, augmentez « tS ».

Ensuite, concentrez-vous sur les rapports 3 et plus, autour des 5000 rpm. Est-ce que la moto donne un à-coup après le rétrogradage ? Si oui réduisez « SL ». Est-ce que le passage semble dur ? Si oui, augmentez « SL ».

Maintenant vérifiez les passages 3-2 et 2-1. Si le passage « racle », augmentez 1A.

### 5. PROBLÈMES DE FONCTIONNEMENT

#### 5.1 La moto ne démarre pas :

Vérifiez l'installation de l'UPKIT si vous en avez un.

Vérifiez "OC" comme au paragraphe 3.9.

Vérifiez que le fil noir est bien à la masse de la batterie, et pas ailleurs.

Vérifiez que vous n'avez pas le code "E1" sur l'écran. Si vous l'avez, contactez votre revendeur.

Vérifiez le capteur : le serrage, si le fil n'est pas gêné, ...

Il nous est apparu ces dernières années que les batteries Lithium engendraient souvent des dysfonctionnements.

#### 5.2 Le système fait des coupures ou Blip, même quand le pied n'est pas sur le sélecteur:

Vérifiez si vous avez le code "E1" sur l'écran. Si oui, contactez votre revendeur.

Vérifiez le capteur : le serrage, si le fil n'est pas gêné, ...

Il nous est apparu ces dernières années que les batteries Lithium engendraient souvent des dysfonctionnements.

#### 5.3 Le Blip fonctionne, pas l'UP:

Vérifiez le paramètre CE au paragraphe 3.8.

Vérifiez que le fil noir est bien à la masse de la batterie, et pas ailleurs.

Vérifiez que quand vous montez le rapport, l'écran affiche bien "- -" et que vous entendez un click au niveau de la black box. Si non ajustez « L » comme au paragraphe 3.4.

Vérifiez que vous n'avez pas le code "E1" sur l'écran. Si vous l'avez, contactez votre revendeur.

Vérifiez le capteur : le serrage, si le fil n'est pas gêné, ...

Si vous avez une batterie type Lithium ou une batterie qui décline, vérifiez et remplacez si besoin.

Vérifiez que l'UPKIT est correctement connecté.

#### 5.4 Le UP fonctionne, mais pas le Down :

Vérifiez le paramètre CE au paragraphe 3.8.

Vérifiez que le fil noir est bien à la masse de la batterie, et pas ailleurs.

Vérifiez que quand vous descendez le rapport, l'écran affiche bien "- -" et que vous entendez un click au niveau de la black box. Si non ajustez « LS » comme au paragraphe 3.7.

Vérifiez que vous n'avez pas le code "E1" sur l'écran. Si vous l'avez, contactez votre revendeur.

Vérifiez le capteur : le serrage, si le fil n'est pas gêné, ...

Si vous avez une batterie type Lithium ou une batterie qui décline, vérifiez et remplacez si besoin.

#### 5.5 Le système fonctionne de manière inversée:

Vérifiez le paramètre "CE" au paragraphe 3.8.

#### 5.6 Après le Blip, surtout à haut régime, la moto se met en mode dégradé :

Vérifiez que vous êtes bien connectés sur l'APS et non le TPS, comme indiqué au paragraphe 1.5.

Réduisez "SL" et "tS".

#### 5.7 Les vitesses se verrouillent mal ou sautent à la montée de rapport :

Augmentez "t".

Vérifiez "L", et rapportez-vous au paragraphe 4.1.

#### 5.8 Les vitesses se verrouillent mal ou sautent à la montée de rapport :

Augmentez "SL" et "tS".

Vérifiez "LS" et rapportez-vous au paragraphe 4.2

#### 5.9 Au moment du Blip, la moto donne un à-coup.

Si cela se produit à haut régime (>8,000rpm) Réduisez "tS".

Si cela se produit à bas régime, réduisez "SL".

### 6. CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT

11÷17.5V; -20°C÷ +95°C

*Enjoy your choice.*

Pour toute question technique, vous pouvez nous contacter sur :  
**tech-support@irccomponents.it • Ph. (+39) 010 8938654**