

Mode d'emploi de l'unité de commande numérique M-UNIT V.2

Valable à partir du numéro de série 00005841 (voir autocollant sur l'unité m)

Matériel V2.1

Logiciel V2.0 Manuel V3.5

0

Merci d'avoir choisi un produit motogadget de qualité. Tous les produits motogadget sont développés et fabriqués en Allemagne.

Avec votre décision, vous obtenez des emplois en Allemagne.

DANGER

Ce produit a des courants élevés. Raccordement - les pannes peuvent entraîner un incendie de câble ou une explosion de la batterie du véhicule. Il y a un risque de blessures graves ou de mort. L'installation doit être effectuée uniquement par du personnel qualifié dans un atelier spécialisé. veuillez noter en particulier le chapitre 7. Les processus de commutation sont effectués par des commutateurs à semi-conducteurs. Les tensions mesurées aux bornes de connexion n'ont aucune information sur la fonctionnalité ou un défaut.

le montage sur des surfaces inégales entraîne la rupture du boîtier et un défaut.

Veuillez lire entièrement les instructions suivantes et les respecter lors de la manipulation de l'appareil. Aucune demande de garantie ne peut être faite pour les dommages résultant du non-respect de ces instructions et motogadget n'assume aucune responsabilité.

Plus d'informations sur le produit sur :

<http://motogadget.com/de/elektrik/elektronische-steuerbox-m-unit/downloads.html>

Contacter:

motogadget GmbH Rue Köpenicker 145 D - 10997 Berlin

Tél.+49 (0) 30-6900410-0

www.motogadget.de info@motogadget.de

© Copyright et tous droits de motogadget GmbH, Berlin 2009-2016

motogadget et m-Unit sont des marques déposées de motogadget GmbH, Berlin, Allemagne

1 Vérification de la livraison

Chaque produit motogadget est livré en parfait état et testé fonctionnellement. S'il vous plaît, vérifier les marchandises reçues immédiatement pour tout dommage de transport. En cas de dommages ou de défauts, veuillez nous contacter immédiatement. Nos conditions générales de vente et de livraison s'appliquent à cet égard. Si un retour a été convenu avec

nous, veuillez vous assurer que nous ne reprenons que les marchandises dans leur emballage d'origine et sans traces d'utilisation dans les délais spécifiés. Nous n'assumons aucune responsabilité pour les retours insuffisamment assurés ou emballés.

2 Clause de non-responsabilité

Le m-unit commute les courants élevés. Les défaillances de connexion peuvent entraîner un incendie ou une explosion de la batterie du véhicule. Il y a un risque de blessures graves ou de mort. L'installation ne peut être effectuée que par du personnel qualifié dans un atelier spécialisé.

Le fonctionnement avec des tensions supérieures à 25 V entraînera des dommages irréparables. Dans ce cas, l'unité m doit être remplacée, la garantie ou les réclamations de garantie sont exclues.

Motogadget n'assume aucune responsabilité pour les dommages directs ou indirects, ou les dommages consécutifs de quelque nature que ce soit, résultant de l'utilisation, de l'installation ou de la connexion de l'appareil ou des accessoires fournis. Ceci inclut tous les dommages aux personnes, les dommages matériels et les dommages financiers. L'utilisation dans le domaine de la circulation routière publique est à vos propres risques.

Le boîtier de l'appareil ne doit pas être modifié ou ouvert. En cas de dommage mécanique, toutes les réclamations de garantie sont nulles. En cas d'utilisation dans des conditions de course ou de compétition, ainsi que toute utilisation qui ne correspond pas au but prévu, toutes les garanties et garanties seront annulées.

2.1 Obligation d'enregistrement

L'unité m n'est pas soumise à une homologation. La conformité de certaines options de raccordement et de fonctionnement en option pour l'éclairage du véhicule doit être conforme à la réglementation en vigueur du pays et doit être vérifiée par l'utilisateur au cas par cas avant la mise en service de l'appareil.

3 Données techniques

Longueur / largeur / profondeur poids

Fixation consommation de courant de repos, tension de fonctionnement, entrées de température de fonctionnement

Affichage des sorties

101/61/28 mm

180g

2 x M5, espacement 84 mm

350 A (480 µA avec alarme active)

3,5 - 25V, adapté aux systèmes électriques des véhicules 6V et 12V -20° ... + 80°C

8e

8e

15 LED internes

4 Consignes de sécurité

- Avant tout travail sur le système électrique du véhicule, la batterie doit être complètement débranchée. pour ce faire, d'abord la borne négative et puis la borne positive sont débranchées. Lorsque vous le connectez à nouveau, procédez dans l'ordre inverse.
- L'utilisation de l'unit m avec ple plus au sol du véhicule (motocycles anglaises anciennes) n'est pas possible.
- Le montage et le raccordement du m-unit ne peuvent être effectués que par du personnel qualifié.
- Toutes les sections de câble doivent correspondre au débit de courant

Soyez dimensionné. Les sections de câbles spécifiées au chapitre 7.5 ne doivent pas être comprises.

- Fermer les extrémités du câble

Les bornes de connexion m de l'unité m doivent être serties avec le manchon d'extrémité du cordon. un outil approprié doit être utilisé pour cela.

- Toutes les connexions électriques dans le faisceau de câblage et aux bornes à vis doivent être effectuées parfaitement et parfaitement. en cas de connexions défectueuses, en cas de débit de courant élevé, par résistance transitoire et par développement de chaleur et donc un incendie

venir. Il y a un risque de blessures graves ou de mort.

- L'appareil sera irréparablement endommagé si un câble de batterie perd le contact avec la batterie lorsque le moteur est en marche (absence de contact, contact vibrant etc.). Par conséquent, assurez-vous que la batterie est correctement branchée et que les câbles de raccordement ne peuvent pas être débranchés.

5 Fonctions et fonctionnement

La m-Unit peut prendre en charge toutes les tâches du réseau de bord. Il offre les fonctions suivantes :

- Commande numérique complète des boutons, opération à 4 ou 5 boutons possible
 - Remplacement complet de la boîte à fusibles. 8 circuits indépendants deviennent numériques
- surveillé et éteint en cas de dysfonctionnement. Une fois le défaut éliminé, le Fonction de sauvegarde automatiquement réinitialisée

- Relais clignotant numérique intégré, indépendant de la charge, arrêt automatique en option

programmable, mode m-wave sélectionnable

- Les clignotants peuvent être réglés comme feu de position
- Feux de stationnement, clignotant
- Modulateur de feu stop numérique intégré, mode clignotant programmable
- Relais de démarrage intégré pour interrupteur magnétique (capacité de commutation jusqu'à 30 A)

- Contrôle/arrêt intelligent des consommateurs, par exemple pendant le processus de démarrage, le maximum

Pour pouvoir utiliser l'énergie de démarrage de la batterie

- Contrôle des feux de croisement et des feux de route (capacité de commutation jusqu'à 200 W) avec un seul bouton possible
- Relais de klaxon numérique intégré
- Système d'alarme intégré indépendant de la position
- feux de détresse intégrés
- Fonction de diagnostic pour l'affectation des entrées, sorties, état de commutation du circuit, Diagnostic de court-circuit, etc.
- Le m-Unit peut être configuré facilement à l'aide d'un bouton-poussoir à connecter

L'unité est complètement enrobée et résistante à l'humidité, à la chaleur, au froid et aux vibrations. La sécurité de fonctionnement la plus élevée est obtenue grâce à des processus de commutation contrôlés et surveillés par microprocesseur. Le courant dans chaque circuit est mesuré avec une grande précision et, si nécessaire, par exemple en cas de court-circuit, est coupé à la vitesse de l'éclair. Tous les processus de commutation sont effectués par la dernière génération de commutateurs à semi-conducteurs, presque sans perte, rapidement et sans usure.

Normalement, aucun autre dispositif, relais, boîtier ou unité n'est nécessaire dans le faisceau de câbles et un câblage entièrement nouveau et minimisé de la moto peut être effectué en très peu de temps avec un minimum de câbles et d'efforts de câblage. Par rapport aux solutions conventionnelles, seule une fraction de l'espace et des câbles sont nécessaires. Grâce aux technologies modernes telles que la modulation de largeur d'impulsion, par exemple, un seul câble est nécessaire pour le câblage du feu arrière et du feu stop.

L'état de commutation de chaque circuit est indiqué par une LED interne sur le dessus de l'appareil comme suit :

- pas de lueur
- lumière fixe
- clignotement court
- bref flash dans
- Entrée de commutation non active, sortie de commutation non active
- Entrée de commutation active, sortie de commutation active - État normal - Arrêt dû à une surcharge ou à un court-circuit
- Distance de 2s (uniquement avec "Lock") - système d'alarme armé

Indicateur

Une désactivation temporisée des clignotants peut être activée dans la configuration. Lorsque le clignotant est réglé, le compte à rebours réglé devient actif, après quoi le clignotant s'éteint. L'application du frein arrête le compte à rebours. Ce n'est que lorsque le frein est relâché que le compte à rebours redevient entièrement actif. Si des boutons sont utilisés pour contrôler l'indicateur, la fonction de changement de voie est activée en appuyant brièvement sur le bouton. Dans ce mode, le clignotant ne clignote que 3 fois.

Feux de détresse

Pour activer les feux de détresse, les boutons des clignotants gauche et droit doivent être enfoncés simultanément pendant 2 secondes. Si un commutateur de clignotant est utilisé, cette fonction n'est possible que si les deux entrées de clignotant sont commutées simultanément avec un commutateur de feux de détresse séparé. Le mode feux de détresse reste actif même contact coupé.

Contrôle d'éclairage

Pour économiser la batterie, la lumière est toujours éteinte après la mise du contact. Les feux de croisement s'allument automatiquement après avoir appuyé sur le bouton de démarrage ou (pour le kickstart) lorsque l'interrupteur d'éclairage ou le bouton est enfoncé brièvement une fois.

Si un bouton est utilisé pour le contrôle de la lumière, une courte pression sur le bouton bascule entre les feux de route et les feux de croisement. Maintenir le bouton enfoncé pendant 2 secondes éteint complètement la lumière. Un nouvel appui sur la touche rallume les feux de croisement. Un appui bref sur le bouton fait clignoter les phares.

Si un interrupteur à bascule est utilisé, il est uniquement possible de basculer entre les feux de route et les feux de croisement. (Veuillez noter le schéma de connexion)

Les sorties pour la lumière (Light Hi Out / Light Low Out) peuvent chacune commuter 120W et sont conçus pour un maximum de deux feux de croisement de 55W ou deux feux de route halogènes de 60W.

Le feu de stationnement s'allume en appuyant sur le bouton lumière en même temps que lors de la coupe du contact. Le commutateur est branché sur feu de route. Aucun feu de stationnement n'est nécessaire, cette fonction est réalisée par la source de lumière de feu de croisement et de feu arrière existante. L'allumage du feu de stationnement est signalé par un avertisseur court deux fois. Le feu de stationnement ne doit pas être allumé plus de 2 heures pour éviter une décharge excessive de la batterie.

Antidémarrreur

Le moteur en marche peut être arrêté de trois manières :

- a) Double-cliquer sur le bouton de démarrage (appuyer deux fois rapidement sur le bouton de démarrage) Un nouvel appui sur le bouton de démarrage redémarre le moteur.
- b) Un coupe-circuit ou un bouton séparé peut également être connecté à l'entrée "Config". Lorsque vous utilisez un bouton d'arrêt, appuyez une fois dessus pour éteindre rapidement le moteur. Pour redémarrer le moteur, le bouton doit être enfoncé pendant 2 secondes ou, à défaut, le contacteur d'allumage doit être actionné. Si un coupe-circuit est utilisé, il doit s'écouler au moins 2 secondes entre l'arrêt du coupe-circuit et sa remise en marche.
- c) En cas d'utilisation de ferrures à 4 boutons, le moteur s'éteint en appuyant simultanément sur le clignotant droit et l'éclairage.

Système d'alarme

La sensibilité du système d'alarme est indépendante de la position. Un système d'alarme activé est signalé à la coupure du contact par un bref allumage des clignotants. La position du véhicule est enregistrée 30 secondes après la coupure du contact et l'armement du système d'alarme. Si la position du véhicule dans l'axe X, Y ou Z est modifiée (par exemple, le montage de la béquille latérale), l'alarme est déclenchée. Selon la sensibilité réglée, une

alarme retentira également en cas de vibration. Selon l'option de réglage sélectionnée dans la configuration, une pré-alarme peut également se produire. En cas de pré-alarme, les voyants s'allument brièvement. Si un autre événement se produit dans les 10 secondes, l'alarme démarre.

Si le véhicule est transporté par des tiers, par exemple sur un ferry, une remorque ou une dépanneuse, le système d'alarme peut être désactivé une fois en appuyant simultanément sur le klaxon lorsque le contact est coupé.

Le niveau de sensibilité le plus élevé (option F) est recommandé pour une utilisation dans des remorques ou des voitures.

6 Fixation mécanique

L'appareil est fixé sur une surface plane (plaque de base en métal) avec deux vis M5 sans tension ni déformation. Aucune contrainte de traction ou de compression ne doit agir sur l'appareil, sinon le boîtier peut se déchirer. La garantie ou les demandes de garantie en cas de dommages mécaniques sont exclues.

L'emplacement de montage doit être protégé des projections d'eau et se trouver à au moins 30 cm du moteur chaud ou des pièces d'échappement. La température extérieure maximale ne doit pas dépasser + 80°C et ne pas descendre en dessous de -20°C pendant le fonctionnement.

La mise à la terre de l'appareil s'effectue à l'aide des vis de fixation. Pour ce faire, une des deux vis de fixation du m-Unit doit être connectée au pôle négatif de la batterie avec un câble de masse. Une section de 1,5 mm² est suffisante pour ce câble.

7 Branchement électrique

7.1 Généralités

Le m-Unit fonctionne avec des tensions de 4V à 25V DC et convient aux systèmes électriques de véhicule 6V et 12V. Le fonctionnement sur des véhicules sans batterie dans le système électrique du véhicule n'est pas possible.

La condition de base pour le fonctionnement sûr de l'unité est un système d'allumage supprimé. Assurez-vous absolument que des connecteurs de bougie d'allumage ou des câbles d'allumage antiparasités sont utilisés. La distance à la bobine d'allumage ou aux câbles d'allumage doit être d'au moins 30 cm.

7.2 Fonctions de sécurité

Le klaxon est allumé à des tensions de 16V - 40V (régulateur défectueux). Cela empêche la batterie de déborder et les consommateurs connectés d'être endommagés par la poursuite de la conduite.

Des tensions de 30 à 80 V peuvent se produire avec des câbles de batterie desserrés. À ces tensions, tous les consommateurs sont allumés afin de protéger l'unité m. Une protection à court terme est accordée. Cependant, si ces tensions se produisent à plusieurs reprises ou sur une période de temps plus longue (plusieurs secondes), les consommateurs connectés (par exemple feux de croisement ou feux de route) grilleront. Au moment du grillage, la haute tension ne peut plus être déviée, la sortie concernée sera alors irrémédiablement

endommagée. Les dommages sont indiqués par une sortie de feux de route ou de croisement défectueuse. La garantie et les demandes de garantie sont exclues dans ce cas. Si la polarité de la batterie est inversée, toutes les charges connectées sont allumées pour protéger le m-Unit.

Assurez-vous que les câbles de connexion de la batterie sont fermement branchés. Un manque de contact peut générer des crits de haute tension pendant la conduite

N ET CONSOMMATEURS CONNECTÉS ET L'UNITÉ M ENDOMMAGENT IRRÉPARABLEMENT.

7.3 Sauvegardes

Bien que l'unité m ne nécessite pas de fusible, il est essentiel d'utiliser le fusible principal du véhicule, car le contrôleur, qui est connecté directement à la batterie via ce fusible, pourrait mal fonctionner et provoquer un court-circuit.

Si des appareils avec des sections de câble plus petites que celles spécifiées au chapitre 7.4 sont connectés (par exemple, des instruments motogadget ou m-lock), ils doivent toujours être sécurisés avec le fusible de câble fourni.

7.4 Remarques sur la pose des câbles

Les câbles à utiliser doivent être adaptés à une utilisation dans le secteur automobile ; nous vous recommandons d'utiliser notre jeu de câbles (numéro de commande 4002031).

L'isolation doit être suffisamment épaisse et résistante à la chaleur, au froid, à l'essence et à l'huile. Les lignes positives sans fusible qui vont directement à l'unité m ou au démarreur doivent être aussi courtes que nécessaire. L'isolation de ces câbles doit être protégée contre les dommages (frottements). Une protection d'isolation supplémentaire doit être utilisée aux points de contact entre ces câbles et les pièces du véhicule. Avant de poser les câbles, vous devez trouver un chemin de câbles approprié. Il doit être aussi éloigné que possible des pièces chaudes du moteur.

Trouvez un endroit approprié pour réunir les câbles et, si nécessaire, les connecteurs. Des points de connexion similaires peuvent généralement être trouvés dans le faisceau de câbles du phare, sous le réservoir ou dans le cockpit. Avant de raccourcir les câbles, assurez-vous que le câble est suffisamment long. Tenez également compte de l'angle de braquage et de la course de suspension de votre véhicule.

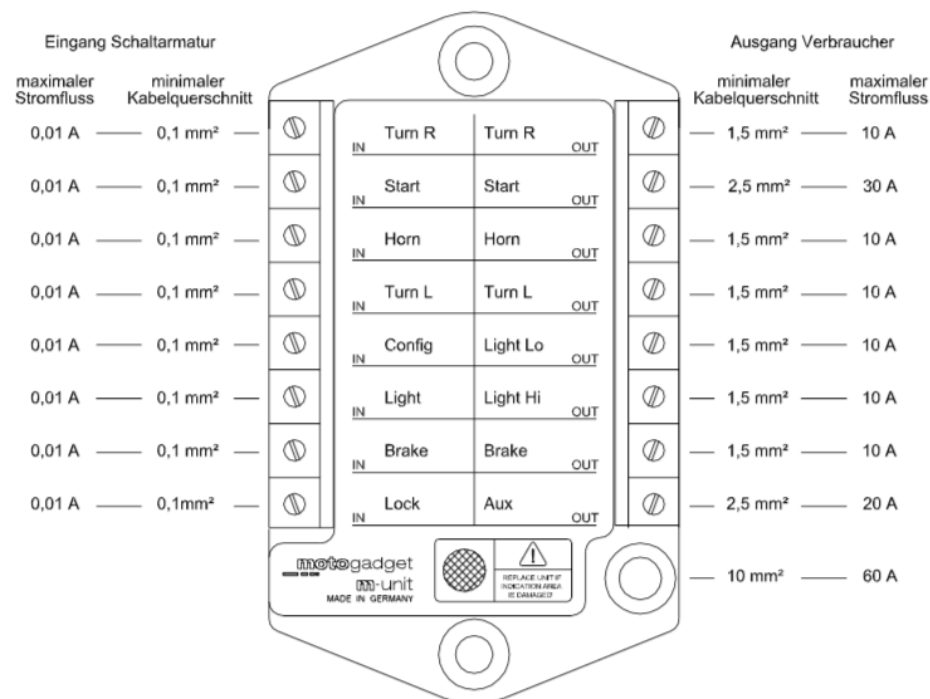
Tous les câbles de connexion doivent être posés sans plis, sans décharge de traction et bien isolés. Nous recommandons des serre-câbles en plastique pour la pose et la fixation des câbles.

Pour éviter la corrosion des bornes de connexion de l'unité m, de la graisse de contact doit être appliquée sur les vis et dans les ouvertures de câbles.

15 mm d'isolant sont dénudés du câble à connecter et insérés dans un manchon d'extrémité de fil. La virole avec le câble en saillie est sertie, raccourcie à environ 6 mm, insérée dans la borne à vis correspondante et vissée.

7.5 Remarques sur le dimensionnement des sections de câbles

La section de câble du circuit respectif doit être adaptée au flux de courant maximal. Les sections de câbles spécifiées dans le plan suivant ne doivent pas être coupées.



7.6 Branchement du câble positif de la batterie

La connexion du câble positif de la batterie à l'appareil s'effectue comme indiqué sur le dessin.

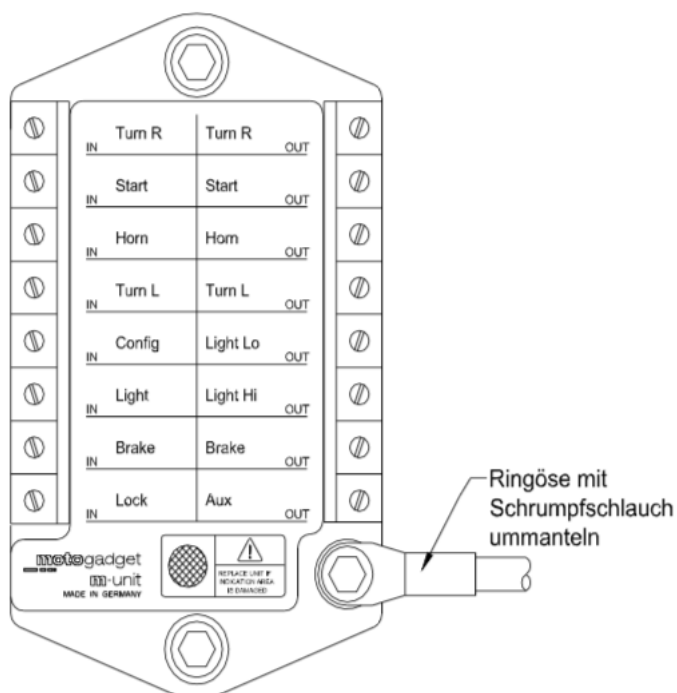
L'extrémité du câble est pressée avec un œillet annulaire et fixée à l'appareil avec une vis M5.

Le couple maximal de 4 Nm doit être respecté. Une colle à vis de force moyenne doit être utilisée.

Si le câble de batterie fourni est utilisé, le côté câble avec l'œillet annulaire pré-assemblé doit être fixé à l'appareil avec la vis courte M5. L'autre extrémité du câble est raccourcie, dénudée et pressée avec l'œillet annulaire fourni. Un outil de sertissage approprié doit être utilisé pour cela.

Ensuite, cet œillet annulaire est recouvert de la gaine thermo rétractable fournie.

IL FAUT S'ASSURER QUE L'OEIL ANNULAIRE EST SUFFISAMMENT ISOLÉ ET QU'EN AUCUN CAS NE PEUT ENTRER EN CONTACT AVEC DES PIÈCES DE NIVEAU DE MASSE.



7.7 Raccordement des interrupteurs

Cinq types différents de raccords de commutation peuvent être connectés. La configuration respective est sélectionnée dans le menu de configuration. Une distinction est faite entre :

Configuration A) - Raccords à bouton 5 positions

- Clignotant gauche - bouton poussoir
- Clignotant droit - bouton poussoir
- feux de croisement / feux de route - bouton poussoir
- démarreur - bouton poussoir
- klaxon - bouton poussoir

Configuration B) - Accastillage Harley Davidson et BMW

- Clignotant gauche - bouton poussoir
- Clignotant droit - bouton poussoir
- feux de croisement / feux de route - interrupteur à bascule commutateur
- démarreur - bouton poussoir
- klaxon - bouton poussoir

Configuration C) - de nombreuses motos japonaises et européennes

- clignotant gauche / droite - Inverseur avec inverseur de position neutre
- feux de croisement / feux de route - interrupteur à bascule commutateur
- démarreur - bouton poussoir

- klaxon - bouton poussoir

Configuration D) - nouvelle Ducati

- clignotant gauche / droite - Inverseur avec inverseur de position neutre
- feux de croisement / feux de route - bouton poussoir
- démarreur - bouton poussoir
- klaxon - bouton poussoir

Configuration E) - Raccords à boutons 4 voies

- Clignotant gauche - bouton poussoir
- Clignotant droit - bouton poussoir
- feux de croisement / feux de route - bouton poussoir
- klaxon - bouton poussoir
- démarreur = Appui simultané du clignotant gauche + lumière
- coupe-circuit = Appui simultané du clignotant droit + lumière

Lors de l'utilisation d'équipements d'origine du constructeur du véhicule avec le m-Unit, le bouton de clignotant n'est généralement pas nécessaire.

Si un interrupteur de béquille latérale est utilisé, il est connecté à l'entrée Config.

7.8 Connexion des consommateurs

Le m-Unit dispose de 8 circuits indépendants surveillés en permanence. Le pôle positif est commuté pour tous les consommateurs connectés, c'est-à-dire qu'un câble relie chaque circuit au consommateur correspondant connecté à la terre est attaché. Seul le consommateur prévu peut être connecté au circuit respectif. Les intensités de courant des circuits spécifiées au chapitre 7.5 ne doivent pas être dépassées par les consommateurs connectés. Les lampes témoins sont connectées comme décrit au chapitre 7.9.

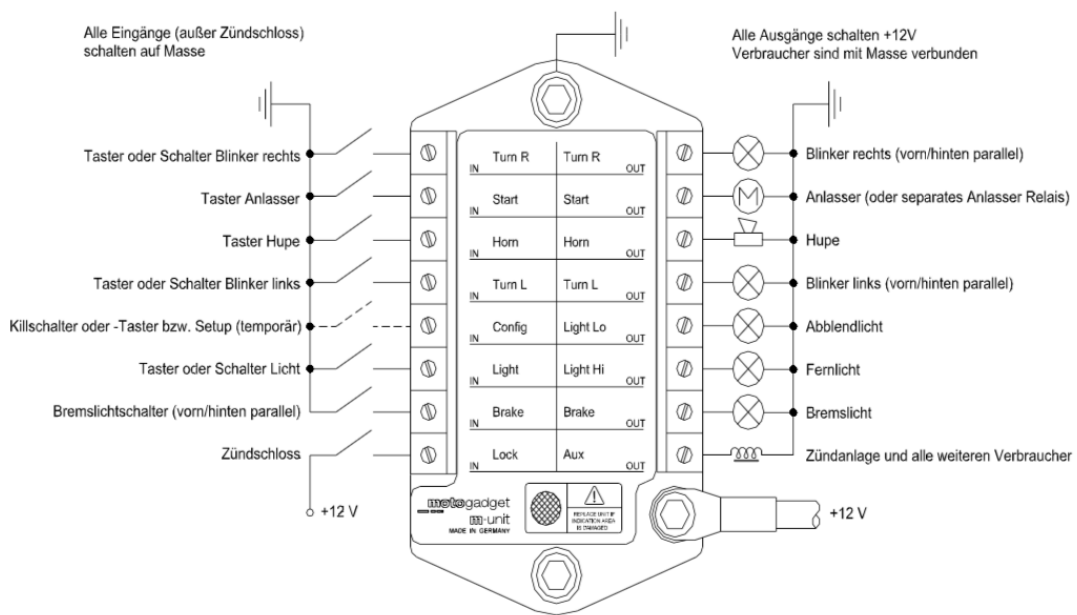


Schéma de raccordement global

Le schéma de circuit ci-dessous montre la structure d'un câblage de véhicule simplifié.

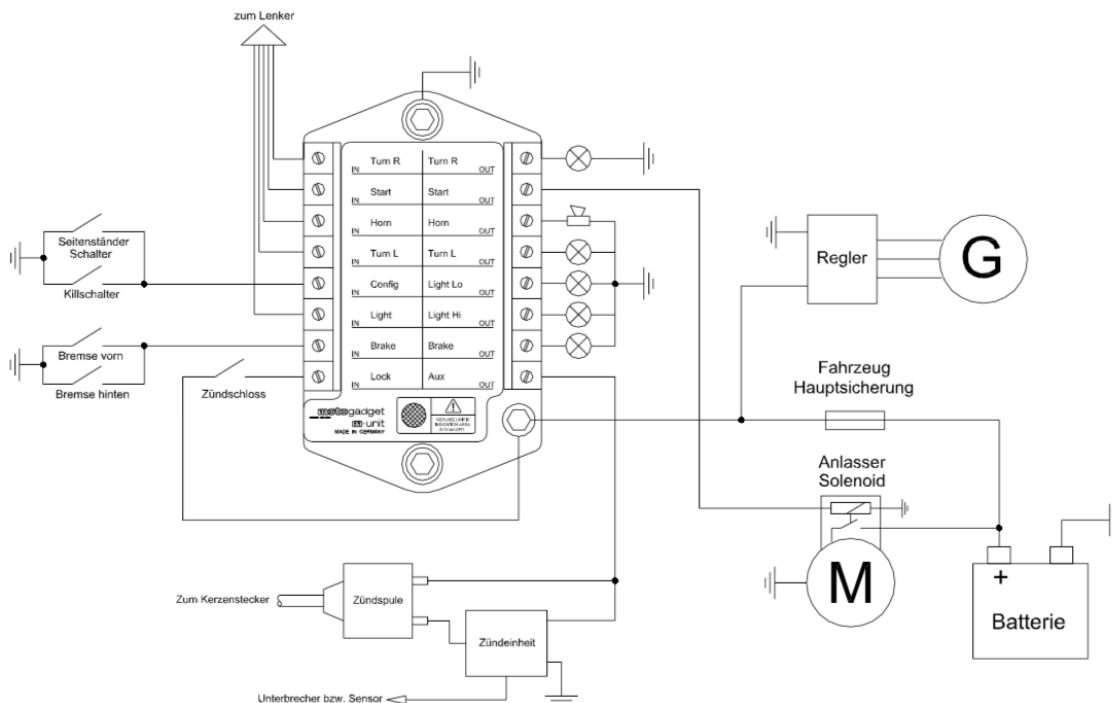
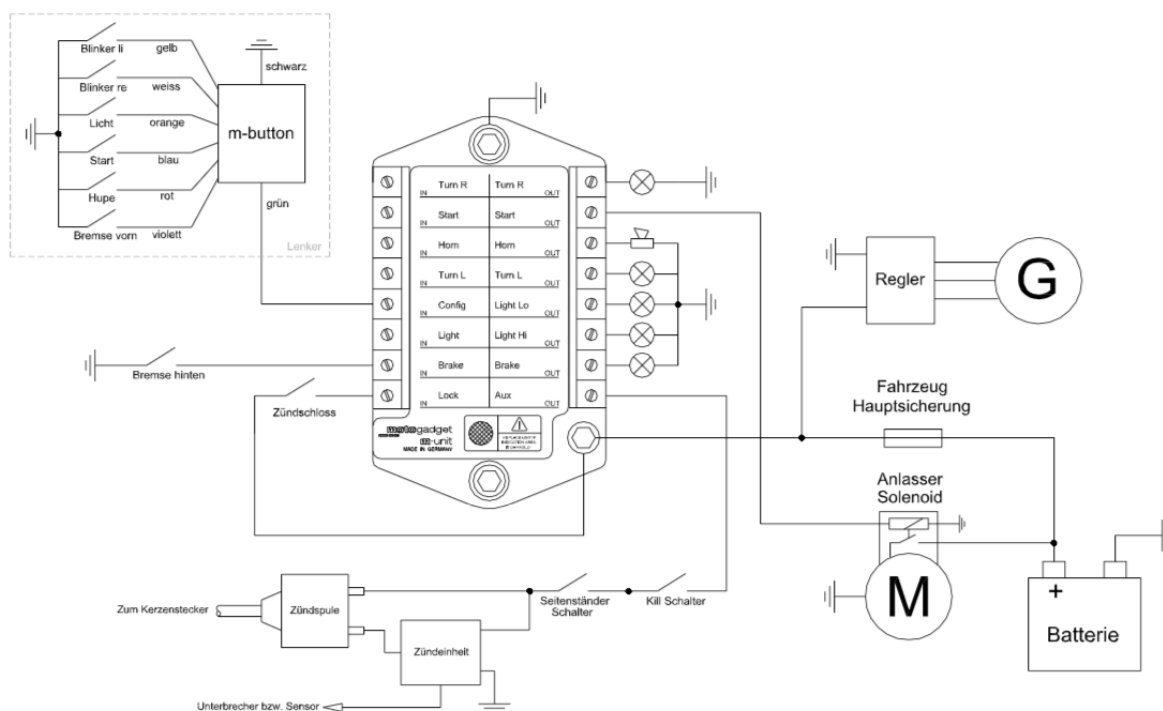


Schéma de raccordement général avec bouton m (accessoire en option)

Le schéma de circuit ci-dessous montre la structure d'un câblage de véhicule simplifié à l'aide du bouton m. Il n'y a donc pas 6 lignes, car un seul câble doit être posé du guidon à l'unité m.

LE BOUTON M DOIT ÊTRE PLACÉ À L'INTÉRIEUR D'UN GUIDON EN MÉTAL.



7.8.1 Caractéristiques spéciales

Sortie démarreur

Les démarreurs avec un interrupteur magnétique intégré (par exemple Valeo, Bosch, Harley Davidson) avec un flux de courant de 30 A maximum peuvent être connectés directement à la sortie du démarreur. Dans ce cas, un câble de connexion de 2,5 mm² doit être utilisé.

Tous les démarreurs avec un relais de démarrage séparé (par exemple les modèles japonais) doivent continuer à fonctionner via le relais de démarrage d'origine. Dans ce cas, la sortie du démarreur est connectée au relais, qui commute alors le courant de démarrage réel (> 100A). Sur certains modèles, le relais de démarrage est commuté avec un deuxième relais pour protéger le bouton de démarrage. Ce 2ème relais peut être omis.

Feu arrière monofilaire

Dans le câblage standard, la sortie « Frein » mène au feu stop, le feu arrière est connecté à la sortie « AUX ».

Cependant, si le feu arrière et le feu stop doivent être câblés ensemble à l'aide d'un seul câble, le réglage correct doit être effectué dans le menu de configuration (voir chapitre 8). Dans ce cas, le feu arrière et le feu stop sont commutés ensemble en parallèle et connectés ensemble à la sortie "Frein".

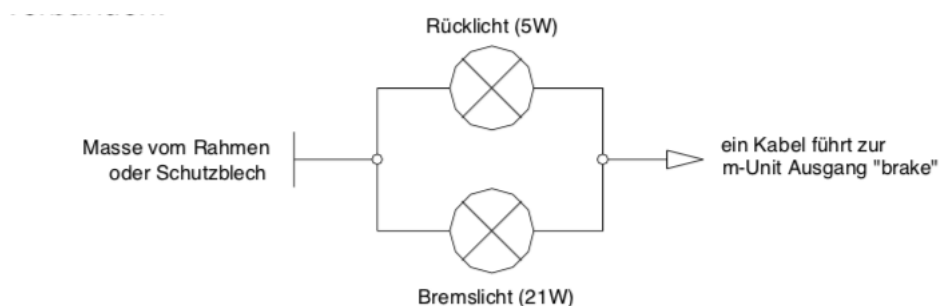
Masse du cadre ou du garde-boue

un câble mène à la sortie "frein" de l'unité m

Feu arrière (5W)

Feu stop (21W)

dix



Sortie auxiliaire

La sortie AUX (auxiliaire) alimente le système d'allumage. Le système d'allumage ne peut être connecté qu'à cette sortie. Tous les autres consommateurs (feu arrière, radio, poignées chauffantes, etc.) sont également commandés exclusivement via cette sortie. Si plus de deux consommateurs sont connectés à AUX, tous les câbles doivent être préalablement combinés en externe.

Fusible

Si le m-Lock est utilisé comme serrure de contact, la sortie de commutation (câble marron) peut être connectée directement à l'entrée de serrure de contact de la m-Unit.

Noter:

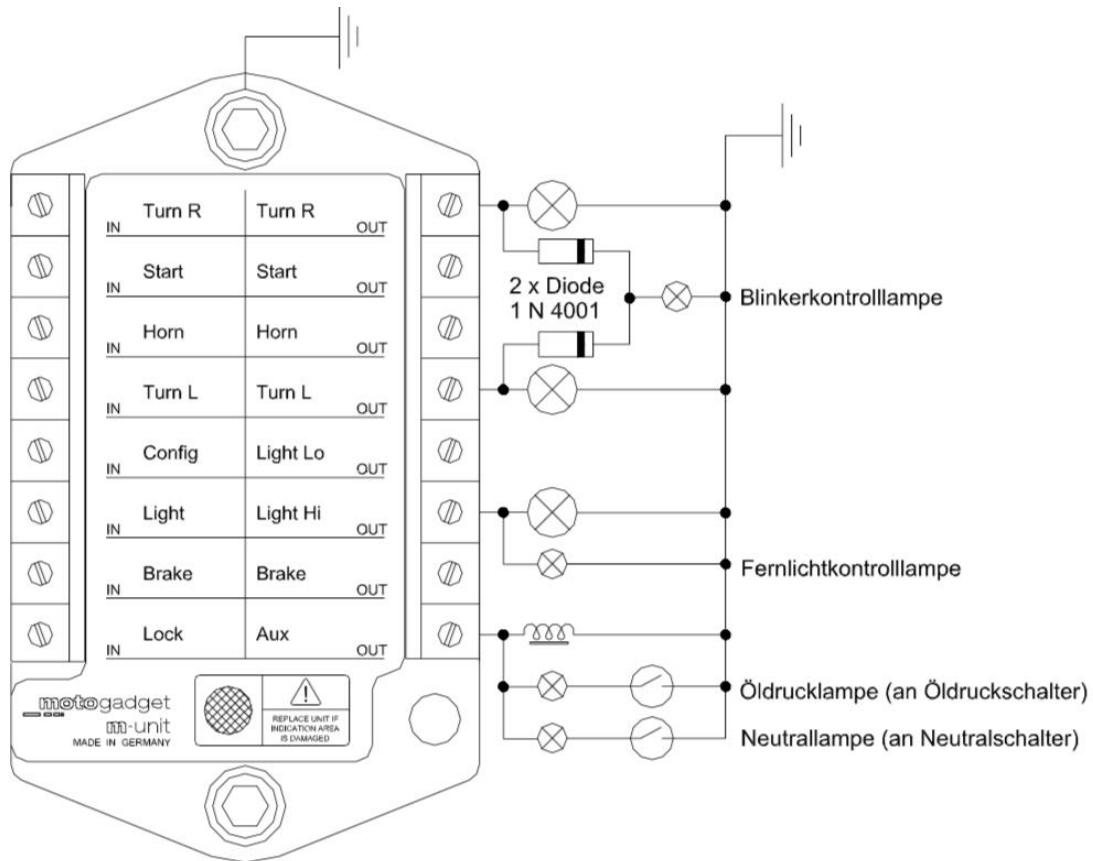
Dans les anciens modèles japonais, des résistances peuvent être intégrées dans la serrure de contact (protection antivol simplifiée). Si la serrure de contact est pontée ou retirée, le système d'allumage ne délivre une étincelle que lorsqu'un certain câble, qui est connecté directement de l'unité d'allumage à la serrure de contact, est connecté à la terre ou au positif avec une résistance externe. La résistance requise peut être obtenue auprès des détaillants, la valeur de la résistance est déterminée par mesure.

Si le véhicule est équipé d'un antidémarrage, celui-ci est dans la plupart des cas désactivé via un transpondeur dans la clé de contact. Dans ce cas, la serrure de contact ne peut pas être pontée ou retirée.

Selon le StVZO, le véhicule doit avoir un antivol au volant. Si la serrure de contact et la serrure de volant forment une unité, il faut au préalable déterminer si la serrure peut être

transportée séparément, par exemple comme antivol de disque de frein (inscription obligatoire dans les documents du véhicule).

7.9 Branchement des témoins de contrôle



8 Configuration

8.1 Structure

La configuration est divisée en 7 menus (1-7) avec les options de sélection correspondantes (A-F) comme suit :

Menu 1 - configuration des feux stop

A) Standard (actif en permanence) -> réglage par défaut

B) gonfler de haut en bas avec 3 Hz

C) Clignotant à 5 Hz

D) 8 fois clignotant à 5Hz, puis lumière fixe

E) 2 fois flash puis 1s lumière permanente et à nouveau de l'avant F) 3s lumière, puis flash à 5Hz

Menu 2 - configuration feu arrière

- A) Standard (feu stop sur "Frein" et feu arrière sur "AUX") -> réglage par défaut B) Feu arrière / feu stop à un fil pour LED
- C) Feu arrière / feu stop à fil unique pour ampoules

Menu 3 - configuration du clignotant

- A) Standard (pas d'arrêt) -> réglage par défaut B) Arrêt après 10 s
- C) Arrêt après 20s
- D) Arrêt après 30s
- E) Arrêt après 40s F) Arrêt après 50s

Menu 4 - configuration des alarmes

- A) Alarme désactivée -> réglage par défaut B) Sensibilité moyenne,
 - C) sensibilité élevée,
 - D) sensibilité faible,
 - E) sensibilité moyenne, F) sensibilité élevée,
- Pré-alarme Pré-alarme sans pré-alarme sans pré-alarme sans pré-alarme

Menu 5 - configuration du montage de l'interrupteur (voir chapitre 7.6)

- A) Configuration A (utilisation de 5 boutons) -> réglage par défaut B) Configuration B (HD et BMW)
- C) Configuration C (motos japonaises et de nombreuses motos européennes) D)
- Configuration D (nouvelle Ducati)
- E) Configuration E (utilisation avec 4 boutons)

Menu 6 - clignotants comme feux de position

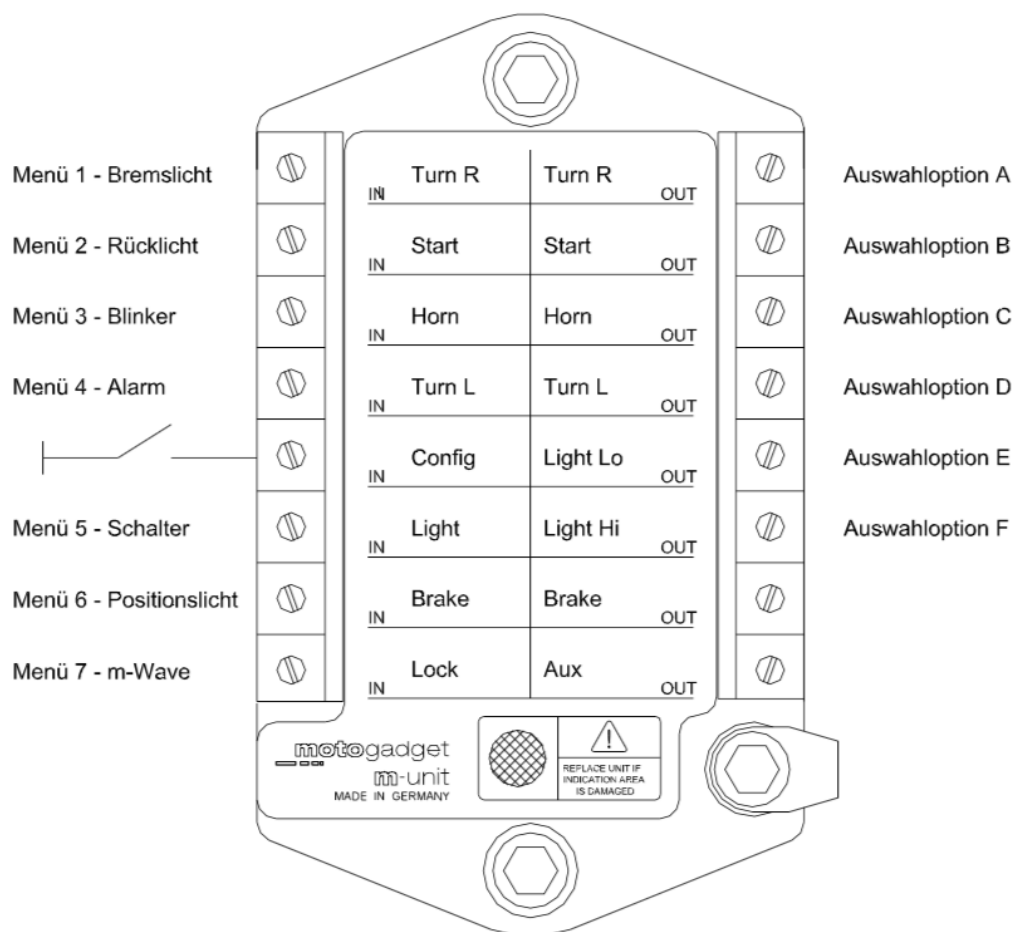
- A) Fonction désactivée -> réglage par défaut
- B) Luminosité 10%
- C) luminosité 20%
- D) luminosité 30%
- E) luminosité 40%
- F) luminosité 50%

Menu 7 - Mode clignotant m-Wave (clignotement doux)

- A) Fonction désactivée -> réglage par défaut
- B) Fonction activée

8.2 Naviguer dans la configuration

Les LED côté entrée représentent les menus 1 à 7. Les LED côté sortie indiquent les options de sélection A à F du menu sélectionné. La LED clignotante indique l'élément de menu ou l'option de sélection actuellement active. Une brève pression sur le bouton permet de passer au menu ou à l'option de sélection suivante. Un appui long (2s) bascule entre le menu et l'option de sélection. Le dessin suivant montre un aperçu de tous les menus et options de sélection.



8.3 Démarrage de la configuration

- Débranchez tous les câbles de l'entrée de commutation « Config » (par ex. m.button ou kill switch).
- Connectez un câble de 1m de long à l'entrée "Config". Dénudez l'extrémité ouverte.
- Mettre le contact, dès l'allumage des feux de position, toucher pendant environ 2 Secondes avec l'extrémité dénudée du câble le pôle négatif de la batterie
- Maintenant, débranchez à nouveau le câble du pôle de la batterie - si la LED sur "Turn R in" clignote, c'est tout.

L'installation a commencé

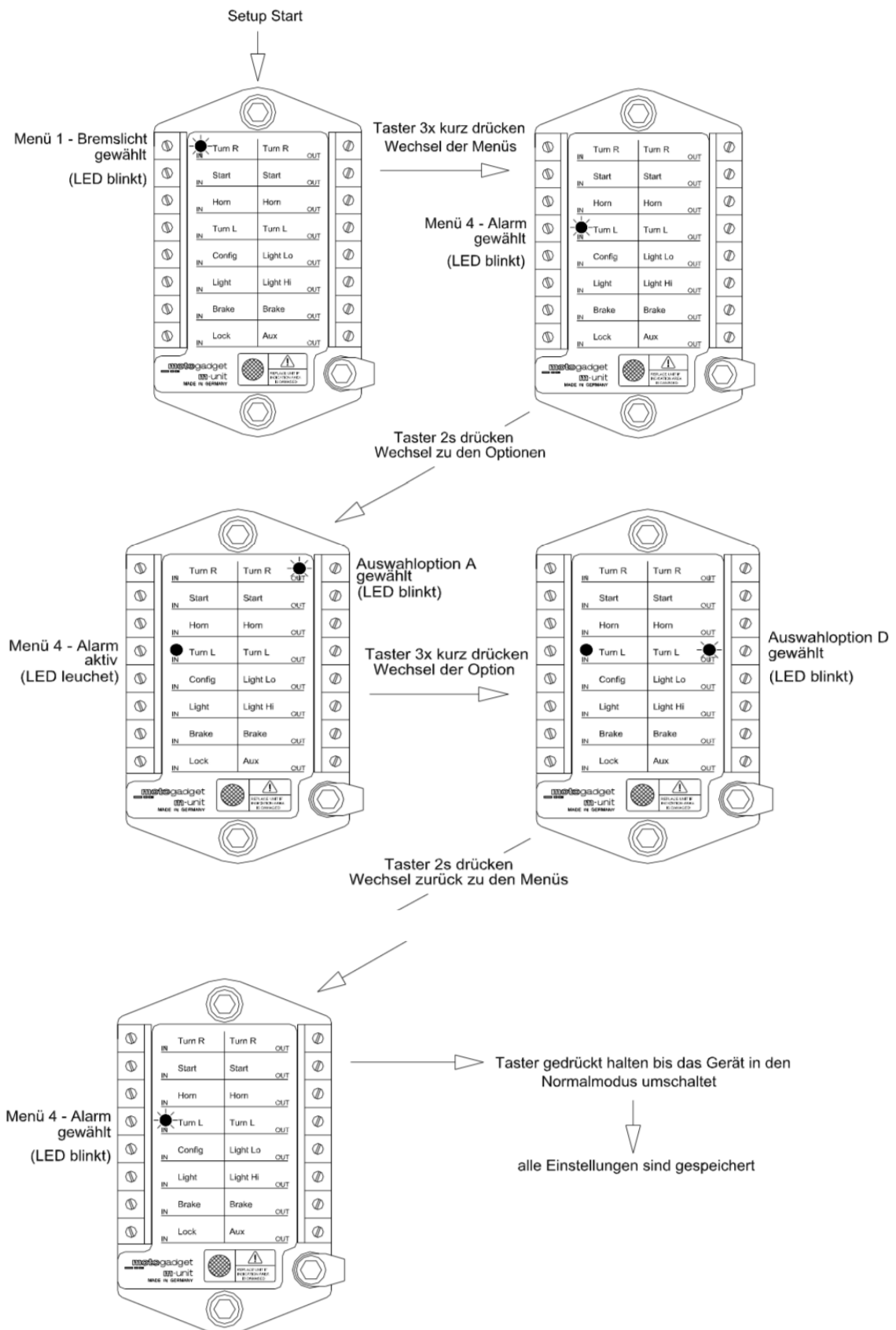
Le bon timing est important ici ! L'installation ne démarre que si l'entrée « Config » est connectée à la masse À L'INTÉRIEUR du feu de position.

8.4 Fin de la configuration

Maintenez le bouton enfoncé jusqu'à ce que l'appareil passe en fonctionnement normal.

8.5 Exemple

L'exemple suivant illustre à nouveau l'opération. L'alarme est désactivée, elle doit être réglée sur le niveau "Sensible". La configuration est lancée comme décrit au chapitre 8.3.



9 Dépannage

9.1 Après l'installation et pendant la mise en service

- Faites attention à une tension de batterie suffisante d'au moins 6V (alimentation de bord coupée)
- Assurez-vous de la connexion à la terre optimale entre les boulons de fixation du m-Unité et batterie moins (masse du véhicule)
- N'utilisez pas de chargeur de batterie pour tester le fonctionnement de l'appareil
- Une mesure de tension aux entrées ou sorties n'est pas possible car il y a toujours une basse tension

La tension est mesurée. Cette tension ne dit rien sur le bon fonctionnement de l'in ou Commençant. Un test de fonctionnement doit toujours être effectué avec un consommateur (par exemple une ampoule)

- Vérifiez tous les câbles pour une connexion et un contact corrects, ainsi qu'une inversion de polarité, un court-circuit ou

Court au sol

- Vérifiez si la surface indicatrice sur le dessus de l'appareil est endommagée - si c'est le cas, l'appareil sera échangé.

Erreur

cause première

remède

Le système d'alarme ne fonctionne pas

La fonction n'est pas activée

Réglez l'élément 4 du menu de configuration sur l'option B-F

L'unité m s'éteint lorsque le démarreur est activé et redémarre (le voyant s'allume)

La tension de la batterie s'effondre lors de la tentative de démarrage

Vérifier le câble de connexion, charger la batterie ou remplacer la batterie

L'unité m désactive la sortie de démarrage lors de la tentative de démarrage (la LED clignote)

Mauvaise connexion électrique entre la masse du véhicule et les boulons de connexion de l'unité m

Câble séparé de la batterie moins à l'un des boulons de connexion

Le courant passant par le démarreur ou le relais de démarreur d'origine est trop élevé

Utiliser un relais de démarrage séparé

Mauvaise connexion électrique de la batterie au système électrique du véhicule

Établissez une connexion appropriée, utilisez un câble de terre approprié

L'unité m éteint le consommateur (la LED clignote)

Mauvaise connexion électrique entre la masse du véhicule et les boulons de connexion
câble séparé de la batterie moins à l'un des boulons de connexion

Mauvaise connexion électrique au bornier à vis de l'unité m

Utiliser des embouts de câble, respecter la section du câble, serrer le collier

Le débit de courant du consommateur est trop élevé
Connectez le consommateur approprié (lampe à incandescence max. 2 pièces 60W)

Court-circuit en sortie

Élimine le court-circuit

Les deux indicateurs s'allument / s'allument en permanence
Les feux de position sont activés
Réglez l'élément 6 du menu de configuration sur l'option A.

9.2 Retours et réclamations

Si un appareil défectueux est envoyé pour réparation ou échange, veuillez noter les points suivants :

assurez-vous à nouveau qu'il n'y a pas d'erreur de connexion. Si nécessaire, utilisez une autre source de tension

Les envois sans fret prépayé ne seront pas acceptés

L'expédition chez nous est à vos risques et périls ; vous êtes responsable de vous assurer que l'expédition est adéquatement assurée

assurez-vous que l'emballage est adéquat

joindre la facture et le formulaire de réparation complété :

http://motogadget.com/media/downloads/support/form_return_repair.pdf

dans le cas des pays hors UE, la déclaration en douane doit contenir « Article de réparation » et la valeur 1 euro

Pour les appels de service qui ne résultent pas d'un défaut de l'instrument ou de ses accessoires, mais plutôt d'un fonctionnement, d'un réglage incorrect, de connexions défectueuses ou d'autres erreurs du véhicule, nous facturons des frais de service de 20 EUR pour l'inspection.

Nous facturons des frais de service de 25 EUR pour les mises à jour logicielles afin d'étendre les fonctions.

L'équipe motogadget vous souhaite un agréable voyage en toute sécurité et amusez-vous avec votre nouvelle unité m.