

Installationsanleitung IRC Blipper für BMW S1000RR 2009-2015

Dieses Produkt sollte nur auf Rennstrecken eingesetzt werden. Es ist nicht für den Straßenverkehr zugelassen.

Der Hersteller dieses Produkts haftet nicht für jedwede Verletzung oder Beschädigung des Nutzers, des Fahrzeugs oder Dritter Paretein aus der Verwendung dieses Produkts.

HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE

- Die Installation des Blippersystems muss immer durchgeführt werden, wenn das Bike sicher steht bzw. sicher aufgebockt ist.
- Eine falsche Einstellung kann die Funktionsweise des Systems ganz oder teilweise beeinträchtigen, was letztlich das Getriebe beschädigt.
- Die korrekte Einstellung liegt in der Verantwortung des Anwenders und nicht des Herstellers. Beim Befestigen oder Demontieren des Sensors bzw. beim Schrauben an der Fußrasten-anlage ist darauf zu achten, dass der Sensor keinen Schaden nimmt. Der Sensor ist ein sehr empfindliches Bauteil.
- Die Verwendung dieses Produktes liegt im freien Ermessen des Nutzers/Käufers.
- Jede Änderung sowohl an der Hardware oder auch an der Software sowie des Kabelbaums oder anderer Einzelkomponenten könnte die Systemfunktionalität beeinträchtigen. Es kann potenzielle Schäden verursachen oder Verletzungen des Nutzers, des Fahrzeugs oder an dritten Teilen verursachen, wobei dies zu einem Verfall der Produktgarantie führt.
- Die Installation muss sorgfältig durchgeführt werden. Es ist zwingend erforderlich, dass Sie die Anweisungen dieser Installationsanleitung und des Handbuchs Ihres Motorrades lesen. Nach der Installation wird dringend empfohlen, dass Sie die richtige Funktionsweise des Produktes vor dem Fahren prüfen.
- Eine korrekte Installation ist ein äußerst wichtiger Bestandteil zur dauerhaften Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems und daher sollte Sie sicherstellen, dass diese nur von versierten Fachkräften durchgeführt wird.

Dieses Handbuch wurde am 24. Oktober 2018 in Stand 7.0 herausgegeben. Es liegt in der Verantwortung des Endbenutzers, die Website www.irccomponents.it regelmäßig zu besuchen, um nach überarbeiteten und aktualisierten Installationsanleitungen zu suchen.

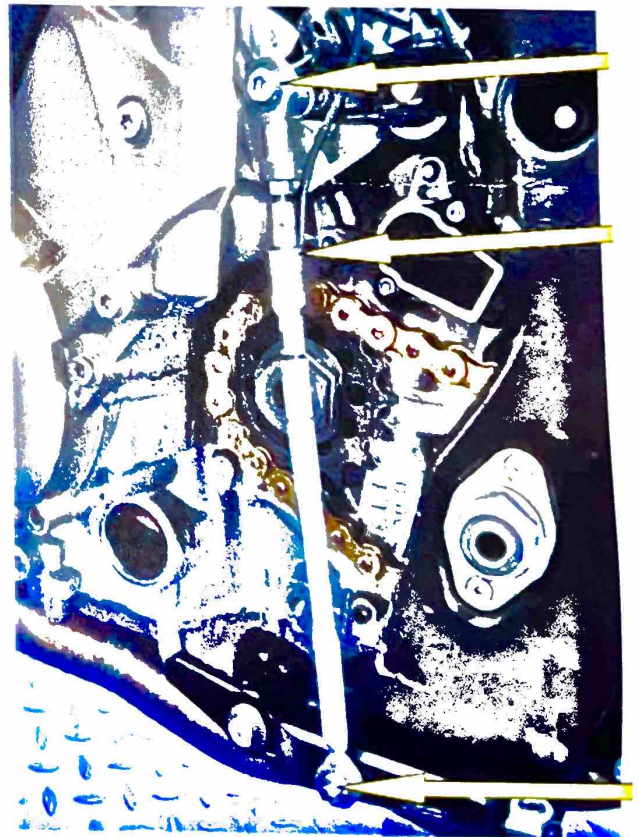
WARNUNG: DER BLIPPER ERHÖHT DIE DREHZAHL UM EINEN GEWISSEN PROZENTSATZ WÄHREND DER BLIP-FUNKTION. SOLLTE DER BLIP NAHE DER DREHZAHLGRENZE DES MOTORRADES AUSGELÖST WERDEN, KANN ES ZU EINEM EINGREIFEN DER MOTORRAD-ECU KOMMEN, SODAß EIN HERUNTERSCHALTEN VERHINDERT WIRD. ACHTEN SIE DAHER

DARAUF DAß EIN „BLIPP“ MAX. BEI 80% DES DREHZAHLIMITS ANGESTOSSEN WIRD.

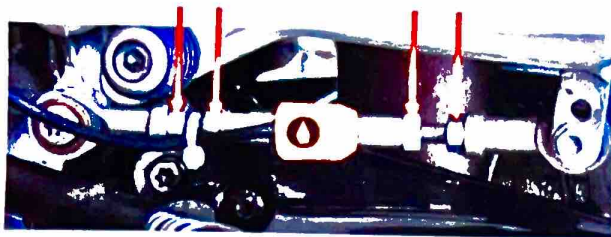
1. INSTALLATION DES SCHALTSENSORS

Der originale Schalthebelsensor wird durch den Zwei-Wege-Sensor der IRC Blipperkits ersetzt.

Der Sensor hat ein "magisches Gewinde", d.h. sowohl rechts als auch links-Gewinde. Verbinden Sie den Sensor mit der Schaltstange (dies muss i.d.R. separat gekauft werden, es ist nicht im Kit enthalten). Sobald Sie es angeschlossen haben, passen Sie die Länge der Schaltstange an. Nach dem Anschließen bitte die Muttern festziehen und die alle Schrauben sichern, um ein Lösen durch durch Vibrationen zu vermeiden. Bitte Installieren Sie den Sensor und die Schaltstange mit Gelenkköpfen an beiden Enden. Prüfen Sie, ob beim Schalten Nichts berührt wird, da dies die Erfassung der Sensorkräfte beeinträchtigen könnte. Stellen Sie sicher, daß der Sensor nicht in Verbindung mit aufgeheizten Teilen kommt. Vergewissern Sie sich, dass das Kabel eine leichte Schlaufe hat, so dass kein Zug während den Schaltvorgängen einwirken kann.



Achten Sie auf eine lastneutrale Montage des Sensors. Es darf kein ungewollter Druck am Sensor anliegen. Bitte wie nachfolgend beschrieben mit 4 Muttern montieren.



Bitte überprüfen Sie den Lastzustand mit dem Menüpunkt „S“, der Wert darf zwischen 00 und 01 liegen, siehe hierzu später Menüpunkt 4.6.

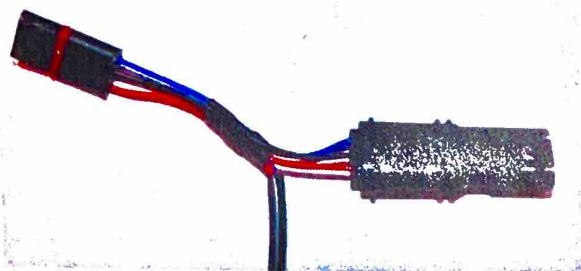
Die Garantie erlischt bei abgerissenen Kabeln.

WARNUNG:

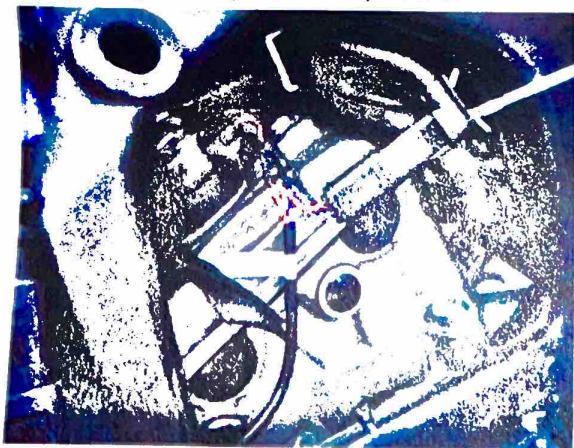
Legen Sie die Position des Schaltsensors unbedingt so fest, dass dieser mit keinen Dritten Bauteilen in Berührung kommt.

2. ELEKTRISCHE INSTALLATION

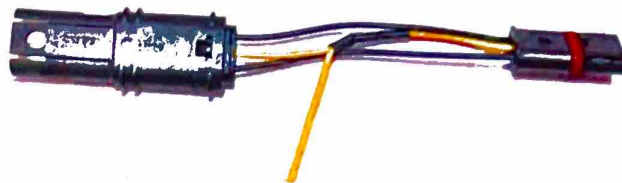
- 2.1 Verbinden Sie das schwarze Kabel mit der Ringöse an den Minuspol der Batterie.
- 2.2 Schleifen Sie das schwarze Steckeradapter-Paar (3-Pin-Stecker und 3-Pin-Buchse: rot, blau, schwarze) mit einer der Zündspulen ein, egal welche.



Hier nachfolgend beispielhaft für Zylinder 1:



- 2.3 Schleifen Sie nun das schwarze 3-polige Stecker-Paar (schwarz, gelb und schwarz) mit dem Schaltsensor ein. Er befindet sich in der Öffnung auf der vorderen linken Seite des Rahmens unter dem Kupplungshebel. Nahe dem Stecker für den Seitenständer.



2.4 Für das Quickshiften (Hochschalten):

Wenn Sie den OEM-Quickshifter verwenden, verbinden Sie den einzelnen weißen Stecker mit bordseitigen Quickshifter-Stecker. Manchmal ist etwas kraft erforderlich – es geht aber.

- 2.5 Eventuell ist das Shifting-Reset-Verfahren gemäß BMW-Handbuch notwendig.

Sollte kein Handbuch vorliegen, probieren Sie dazu folgendes:

- Zündung an
- Motor im 1 Gang starten
- Nun während der Fahrt mit mindesten 4.000U/min alle Gänge hochschalten und dabei jeden Gang mind. 10s beibehalten
- Sobald auch im 6. Gang 10s gefahren, Kupplung ziehen und dabei runterschalten bis "Neutral"
- Nun Zündung ausschalten und 120s warten bevor Zündung erneut eingeschaltet wird.
- Diese Prozedur funktioniert auch auf der Rolle.

- 2.6 Wenn Sie die IRC-eigene Quickshifterfunktion verwenden müssen, schließen Sie den entsprechenden Kabelbaum direkt an die Zündspulen an.

2.7 Für das Herunterschalten:

Suchen Sie den APS-Anschluss (über dem Kühler, auf der linken Seite aus dem Tunnel im Rahmen). Es ist grau eingefärbt. Verbinden Sie den Plug & Play-Kabelbaum (ein weißer und ein schwarzer Stecker) mit ihm. Siehe nachfolgendes Bild:

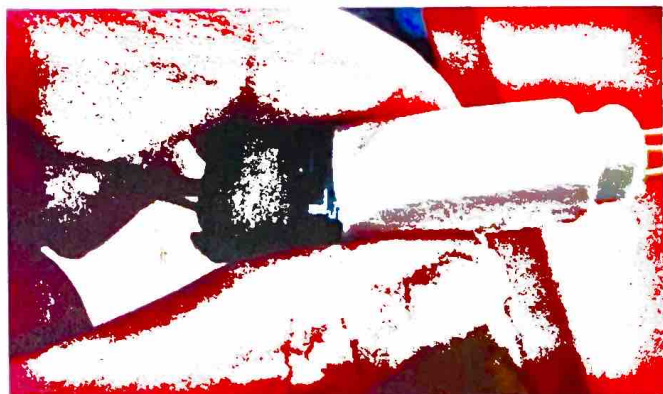


2.8 Suchen Sie nun den originale Stecker für das Hochschalt (Quickshift) Signal (unter dem Tank, linke Seite).



An die Stelle des bisherigen Steckers, stecken Sie nun den weissen Stecker des IRC-Sensors ein.

ACHTUNG: Bitte sicherstellen, daß der Stecker korrekt einrastet.



3. STARTROUTINE IM DISPLAY DER IRC-ECU

Nach dem Einschalten des Systems führt die ECU eine allgemeine Kontrolle durch, und wenn sie bestanden wird, zeigt das Display die Firmware-Version an.

WARNUNG:

Warten Sie bis die o.a. Startroutine abgeschlossen ist.

Wenn die Vorlastschwelle überschritten ist, erscheint im Display "E".

Im Fehlerfall zeigt das Display ein "E", gefolgt von einer Nummer. Leiten Sie diesen Code an unseren After-Sales-Service.

4. VORGEHEN FÜR ANPASSEN DER EINSTELLUNGEN

Um die Ersteinrichtung durchzuführen, drücken Sie beide Tasten der Bedieneinheit gleichzeitig, das Set-Up-Menü öffnet sich.

Drücken Sie die untere Taste, um in dem Menü nach vorne zu blättern. Drücken Sie die obere Taste, um im Menü rückwärts zu scrollen.

Drücken Sie und halten Sie die untere Taste gedrückt, um in die verschiedenen Menüs zu gelangen.

Um das Menü und die Untermenüs zu verlassen, drücken Sie die obere oder beide Tasten.

Das System geht selbsttätig aus der Programmiersitzung heraus, wenn keine Taste (außer dem Menü "r") gedrückt wird.

Während der Programmierung ist der Quickshifter deaktiviert.

WARNUNG: Aktivieren Sie nur die folgenden Setup-Optionen.

Obwohl im Menü der letzte Punkt, setzen Sie bitte den Wert „CE“ als erstes:

BITTE STELLEN SIE ZUERST DIE WERTE FÜR „OC“ UND „CE“ EIN

4.1 „CE“ Quickshift-Krafteinwirkungsrichtung am Sensor

Bezogen auf das Hochschalten:

Wird der Sensor gedrückt, dann "C" (Drucksensor) einstellen - wird der Sensor hingegen gezogen, dann "E" einstellen. Besser zu merken C= compression / E = expand.

4.9 „OC“ Definition der Quickshift-Arbeitsweise:

"C": üblicherweise geschlossener Stromkreis zwecks direkter Unterbrechung der Zündung an den Zündspulen, wie z.B. beim IRC-UPKIT oder Power Commander V.

"O": Normalerweise offener Stromkreis für OEM-Quickshifter und für die meisten zusätzlichen Quickshifter-Module. Also solltest Du eine werksseitige Quickshiftfunktion haben – dann „O“ einstellen.

Achten Sie auf eine lastneutrale Montage des Sensors. Es darf kein ungewollter Druck am Sensor anliegen. Bitte wie nachfolgend dargestellt mit 4 Muttern arbeiten montieren. Bitte überprüfen Sie den Lastzustand mit dem Menüpunkt „S“, der Wert darf zwischen 00 und 01 liegen, siehe hierzu 4.6.



4.1 Drücken (Compress) / Ziehen (Expense) "CE"

Hier wird die Funktionsrichtung des Sensors unter Bezugnahme auf das Hochschalten eingerichtet: "C", um das Drücken (Push) zu setzen, "E", um das Ziehen (Pull) einzustellen.

Gehen Sie im Anschluss im Menue wieder an den Anfang und setzen Sie bitte die Parameter wie nachfolgend beschrieben.

4.2 Signalzeitprogrammierung Upshift-Timing "t"

Sofern eine BMW-seitiger Quickshifter installiert ist, wird das hierfür erforderliche Upshift-Timing (t) durch die BMW-ECU gesteuert. Bitte stellen Sie dafür den maximal zulässigen Wert (t)=99ms ein. Anderenfalls kann ein Wert zwischen 20-99ms eingestellt werden.

4.3 Aktivierungsdrehzahl Blipper "rL"

Der "Blip" funktioniert nicht unter 3.000 U / min. Oberhalb dieser Grenze wird das Timing des Blips automatisch gemäß der Einstellung des Kunden ausgeführt.

4.4 Signalzeitprogrammierung Downshift (Blipping) "SL"

Stellen Sie die Blippzeit in ms für die definierte Minstdrehzahl „rL“ ein. Einheit ist ms.

Der IRC-Vorschlag für den Straßengebrauch lautet "65 ms" und "30" für die Rennstrecke.

4.5 Schaltwiderstand für das Hochschalten "L"

Der voreingestellte Wert ist "16", es ist jedoch sehr wichtig, diesen Wert an Fußrastenanlage, deren Hebelkräften und Schaltwinkeln anzupassen.

Zur Ermittlung der auf den Schaltsensor einwirkenden Kräften, rufen Sie bitte das Menü „S“ auf und ermitteln Sie wie folgt die zur Auslösung des Hochschaltsignals erforderliche Kraft am Schaltsensor.

Überprüfen Sie zunächst nach dem Aufrufen des Menüs "S" den angezeigten Wert ob dieser zwischen "00" oder "01", liegt. Sollte der Wert größer sein, überprüfen Sie die Montage des Sensors in der Schaltstangenbaugruppe und neutralisieren Sie den jedweden Druck auf den Sensor.

Legen Sie nun den 3. Gang ein und bewegen Sie den Schalthebel beim Hochschalten durch die Getriebefeder, bis ein Gangwiderstand spürbar ist, jedoch nicht, bis der obere Gang eingelegt ist.

Sie sollten Werte zwischen "08" und "17" ermitteln. Stellen Sie den ermittelten Wert plus 1 oder 2 als Wert „L“ ein, testen Sie jedoch beide Möglichkeiten.

4.6 Tatsächliche Lastanzeige "S"

In diesem Menüpunkt, können Sie die tatsächlich auf den Schaltsensors wirkenden Last ablesen. Sehr nützliche Funktion zur Einstellung der zur Signalauslösung erforderlichen Lastwerte fürs Quickshiften respektive Blippen.

4.6.1 Max. Lastanzeige "-"

Durch Drücken und Halten der unteren Taste blinkt das Display für ca. 10s. Danach wird der in diesem Zeitraum registrierte Maximalwert angezeigt.

4.7 Herunterschalt-Timing "tS"

Die Einstellung der Blip-Zeit erfolgt hier für die Drehzahl 8000 und kann in einem Bereich von 20 ÷ 98 ms eingestellt werden. Voreingestellt sind 63 ms.

Hinweis: Die Blip-Zeiten durch die IRC-ECU interpoliert und steigen daher bis zur Drehzahl 12.500 U / min um 70 ms.

- Eine zu lange Blip-Zeit erleichtert zwar das Herunterschalten, jedoch kann es sein, dass das Motorrad dann in der Blip-Phase schiebt!
- Eine zu kurze Blip-Zeit ermöglicht kein ordnungsgemäßes Herunterschalten.

Wir empfehlen, den Prozess mit höherem Wert zu starten und ihn mittels Testfahrten zu reduzieren.

4.8 Herunterschalten PreLoad "LS"

Der voreingestellte Wert ist "16", es ist jedoch sehr wichtig, diesen Wert an Fußrastenanlage, deren Hebelkräften und Schaltwinkeln anzupassen.

Zur Ermittlung der auf den Schaltsensor einwirkenden Kräften, rufen Sie bitte das Menü „S“ auf und ermitteln Sie wie folgt die zur Auslösung des Blip-Signals erforderliche Kraft am Schaltsensor.

Überprüfen Sie zunächst nach dem Aufrufen des Menüs "S" den angezeigten Wert ob dieser zwischen "00" oder "01", liegt. Sollte der Wert größer sein, überprüfen Sie die Montage des Sensors in der Schaltstangenbaugruppe und neutralisieren Sie den jedweden Druck auf den Sensor.

Legen Sie nun den 3. Gang ein und bewegen Sie den Schalthebel beim Herunterschalten durch die Getriebefeder, bis ein Gangwiderstand spürbar ist, jedoch nicht, bis der niedrigere Gang eingelegt ist.

Sie sollten Werte zwischen "08" und "17" ermitteln. Stellen Sie den ermittelten Wert plus 1 oder 2 als Wert „LS“ ein, testen Sie jedoch beide Möglichkeiten.

LS und L sollte bestenfalls max. einen Unterschied von ± 2 gleich haben. Wenn nicht, überprüfen Sie die Winkel Ihrer Schaltgruppe der Fussrastenanlage.

4.9 Quickshift-Funktionsweise "OC"

"O": Offen geschleifter Schaltkreis, Standardwert für OEM Quickshifter and for viele Zubehör-Quickshift-Module,

"C": Geschlossen geschleifter Schaltkreis, für direkte Zündunterbrechung an den Spulen (UPKIT) oder für z.B. Power Commander V und einige andere Zusatzmodule.

4.10 "1A" Low-Gear-Einstellung zum Blippen, Zeit für das Herunterschalten vom 3.-2. Und 2.-1

Manchmal benötigen die unteren Gänge einen höheren Blipp-Zeit, um korrekt zu funktionieren.

1A fungiert fürs Runtercschalten von 3-2 und 2-1 gangselektiv als zusätzliche wirkende Blip-Zeit.

Einheit ist 10 Millisekunden. 01 bedeutet plus 10 Millisekunden. Voreingestellt sind ist 00.

Unbedingt 01 mal ausprobieren.

4.11 Smoothness "rr"

Ist Ihr Quickshifter direkt mit den Zündspulen (OC = C) verbunden, höhere Werte bedeuten einen weicheren Schaltvorgang. Intintial setzen sie bitte Ihre ideale Schaltdrehzahl, bestenfalls Anfang des roten Drehzahlbereichs / Sichtweise /1000.

4.12 Firmwaretypus "tt"

Firmwaretypus. Nicht verändern. Sollten Sie versehentlich eine Änderung durchführen, rufen Sie bitte unseren technischen Support.

5. ARBEITSBEDINGUNGEN

8÷17.5V; -20°C÷+95°C

6. TECHNISCHER SERVICE

Bei Fragen oder Fragen zur Fehlerbehebung wenden Sie sich an Ihren Händler oder direkt an:

Tech-support@irccomponents.it;

Tel. (+39) 0108938654

7. OFFIZIELLER VERTRIEBSPARTNER IN DEUTSCHLAND

www.lazmonsta-racing.com

info@lazmonsta-racing.com

Mobil: 0152-28976269

