

www.IRCcomponents.com

Email. info@irccomponents.com

Bitte lesen Sie diese Anleitung vor der Installation bzw. Nutzung der PSC sorgfältig durch! Stellen Sie sicher, dass Sie den Haftungsausschluss verstanden und akzeptiert haben, bevor Sie die PSC verwenden.

PRESENTS

POWER SLIDE CONTROL

Ein **NDT MOTO** Produkt

Die Power Slide Control (im folgenden PSC genannt) ist unser neuste und sehr leistungsfähige Entwicklung im Bereich der Traktionskontrolle. Wir haben viel Zeit und Entwicklungsarbeit investiert, um ein effektives und zuverlässiges Produkt zu entwickeln.

Die PSC ist entwickelt von Rennfahrern für Rennfahrern!

Die PSC ist ein elektronisches System, welches in der Lage ist, das Durchdrehen des Hinterrades während der Beschleunigungsphase mit gleicher Gasstellung, zu reduzieren. Es ist nicht in der Lage, das Rutschen der Räder während der Bremsphase zu reduzieren!

Das System basiert auf einer ECU und 2 Geschwindigkeitssensoren am Vorder- und Hinterrad. Kontinuierlich werden die Geschwindigkeiten verglichen um zu erkennen, ob das Hinterrad durchdreht oder nicht. Die Power Slide Control ist in der Lage zu erkennen, ob das Motorrad geradeaus fährt, in einer langsamen Spitzkehre ist oder doch in einer schnellen Kurve und kann so entsprechend reagieren.



Verzichtserklärung

Die PSC ist nur für den Gebrauch auf der Rennstrecke (bzw. geschlossenen Straße) entwickelt. Die PSC besitzt keinen TÜV und ist somit nicht straßenzugelassen. Die PSC ist keine Sicherheitskomponente. Unkontrolliertes Rutschen und der Verlust von Traktion kann zu Unfällen führen. Die PSC stellt nur eine Unterstützung für den Fahrer in diesen Situationen dar. Sie könnte, wenn möglich, das Rutschen

reduzieren oder verhindern. Die PSC gibt keine Garantie für das Verhindern von Unfällen durch wegrutschen oder ähnlichen Situationen. Es wird nicht versichert, dass die PSC Unfälle mit möglichen Schäden am Motorrad, Fahrer oder Dritten vermeiden kann.

Die Power Slide Control erlaubt dem Benutzer mehrere Einstellungen sowohl während der Installation als auch während des Gebrauchs. Eine falsche Einstellung, könnte teilweise oder völlig, die Systemwirksamkeit beeinflussen. Auch das falsche Montieren der Sensoren am Hinter- bzw. Vorderrad könnte die Funktionsfähigkeit beeinflussen. Beachten Sie besonders, dass Veränderungen an der Kettenspannung (bzw. Position des Hinterrades), die Position des hinteren Sensors verändern kann und somit Störungen auftreten könnten.

Über den Gebrauch dieses Produktes entscheidet alleine der Benutzer. Der Hersteller dieses Produktes ist in keinsten Weise verantwortlich für jegliche Art des Schadens oder Verletzungen des Fahrers, Fahrzeugs, oder Dritter.

Die PSC Installation muss gemäß folgenden Instruktionen durchgeführt werden. Es wird angeraten, die Funktionen der PSC und die Funktionsfähigkeit des Motorrades, vor dem ersten Einsatz zu prüfen.



Achtung: Jede Systemmodifizierung, sowohl an der Hardware als auch der Software, könnte die Systemfunktionalität negativ beeinflussen und so Schäden oder Verletzung des Fahrers, des Fahrzeugs, oder Dritter hervorrufen und die Produktgarantie beenden.

Die Installation muss sorgfältig nach den Vorgaben diese Anleitung durchgeführt werden. Es wird empfohlen die Power Slide Control erst vorsichtig zu testen. Es wird empfohlen, das Produkt und das Motorrad nach der Installation zu prüfen.



Achtung: Die richtige Installation ist sehr entscheidend für die Funktionsfähigkeit der PSC. Stellen Sie sicher, dass die Installation durch spezialisiertes Personal durchgeführt wird.



ACHTUNG: Auch wenn das System vom Fachmann installiert und eingerichtet wurde, muss der Endbenutzer sicher stellen, dass alle Tests (Siehe Absatz 6, Pre-Tests) durchgeführt wurden oder sie selber durchführen. Die PSC ist ein Rennsportprodukt, so ist die Garantie für Teile und Komponenten der PSC nur ein Jahr ab Kaufdatum.

Dieses Handbuch ist verfasst am 5. März 2010 (Rev. 1.1.). Es liegt in der Verantwortung des Endbenutzer regelmäßig auf www.ircccomponents.com, nach neue Versionen des Handbuchs und der Software zu suchen. Eine eventuelle Neuprogrammierung wird kostenlos mit Ausnahme der Frachtkosten erfolgen.



Achtung: Obwohl alle PSC ECUs identisch sind, könnte die Software aufgrund verschiedener Motorradtypen (Motortyp oder Verbindungstyp - Injektoren oder Zündung) variieren. Jede einzelne ECU hat ein Etikett mit Angabe der Diagnose und Software-Version. Prüfen Sie auf der Website, ob es für Ihr Motorrad die richtige Version ist.

INSTALLATIONSANLEITUNG

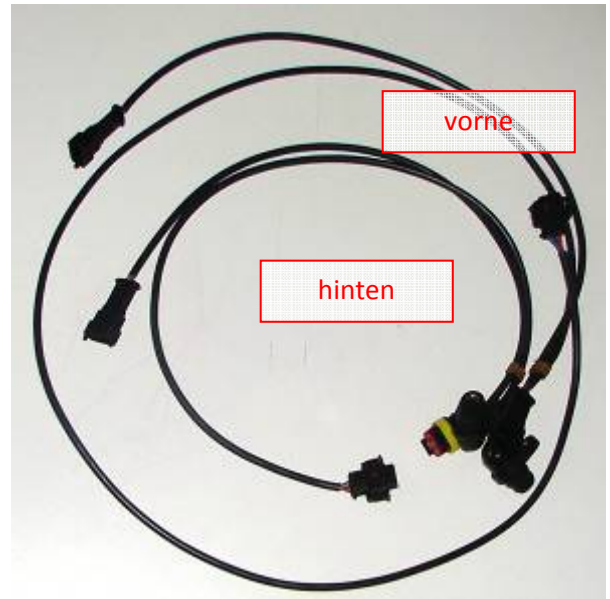
Die Installation darf nur durch technisch versiertes Personal durchgeführt werden. Nicht mit der Installation fortfahren, wenn diese Voraussetzung nicht erfüllt wurde!

1. Installation der Sensoren



ACHTUNG: Bitte seien Sie bei der Installation der Sensoren sehr sorgfältig! 2 Speed-Sensoren sind im Bausatz enthalten. Sie sind von hoher Qualität, mit dem Vorteil einer sehr guten Leistungsfähigkeit, aber ohne Möglichkeit der Feineinstellung des Abstandes zwischen Sensor und Signalpunkt (z.B. Schraube). Die Halterung der Sensoren muss fest und sehr sicher gefertigt werden. Wenn es notwendig sein sollte, die Sensor-Zieldistanz zu verändern, verwenden Sie Abstandshalter und vermeiden Sie die Halterungen zu verbiegen. Verbinden Sie die Sensoren mit den Verlängerungskabeln.

Das längere Verlängerungskabel führt von der ECU zum Vorderrad. Das kürzere Verlängerungskabel führt von der ECU zum Hinterrad.



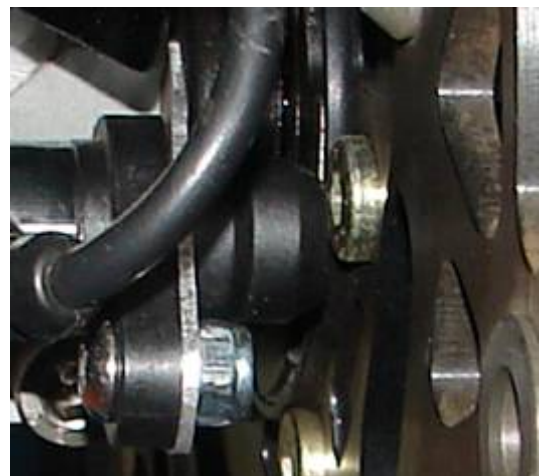
Das System funktioniert ordnungsgemäß, wenn die vorderen und hinteren Sensoren von 3 bis maximal 6 Impulse lesen können. Diese müssen gleichmäßig verteilt sein. Es wird dringend empfohlen, die maximal mögliche Anzahl von Pulsen zu nutzen.

Montieren Sie die Sensoren so, dass sie keine hohlen Schraubenköpfe (Imbuskopf) lesen müssen, dies könnte falsche Signale ergeben. Wenn die Verwendung von Schrauben mit vollen Kopf (Sechskant) nicht möglich ist, richten Sie die Sensoren auf den Rand des Kopfes aus.

Seien Sie sicher, dass der Schraubenkopf von einem Magneten gelesen werden kann.



Achtung: Befestigen Sie den Sensor in einer Distanz von 3 bis 5mm vom Signalgeber (Schraube).



Achtung: Die Sensorhalter müssen fest und sicher angebracht sein, und sollten nicht gebogen sein.



Achten Sie besonders auf die Sensorhalterung am Hinterrad: während der Einstellung der Ketten, kann die Position des Sensors zur Schraubenkopf



verändert werden. So können falsche Signale entstehen, was Auswirkungen auf die Funktion der PSC hat. Achten Sie also bei Arbeiten am Hinterrad immer auf die Position des Sensors!

2. Masse Anschluß

Schließen Sie das Massekabel an den Rahmen des Motorrades an.



3. Zündung/Einspritzung verbinden

Die PSC unterbricht an bis zu zwei Zylindern die Zündung oder Einspritzung.

Bei 3 und 4 Zylindermotoren wird die PSC an 2 Zylindern angeschlossen; bei Zweizylindern wird die PSC nur an einem Zylinder angeschlossen.



Achtung: Die Unterbrechung der Zündung beeinflusst die Emissionen und kann Schäden am Katalysator bewirken. Um dies zu vermeiden, und im Falle eines eingebauten Katalysators, schließen Sie das System an die Einspritzung an.

3.1. Anschluss an die Zündung

Die PSC ist für die meisten modernen Superbikes als plug&play erhältlich.

Bei den meisten Motorräder gibt es 2 Kabel an jedem Zylinder: einmal plus das von der Batterie kommt oder einem anderen +12v Kabel und ein minus Kabel das von der ECU kommt.



Achtung: bei den neuesten Yamaha Modellen können mehrere Kabel plus führen. Beachte, dass "echte" Plus Kabel hat die höchste Spannung!

Beachten Sie die folgenden Hinweise!

3.1.1. Japanische Sportmotorräder (Unterbrechung über die Zündkerzen) & TRIUMPH

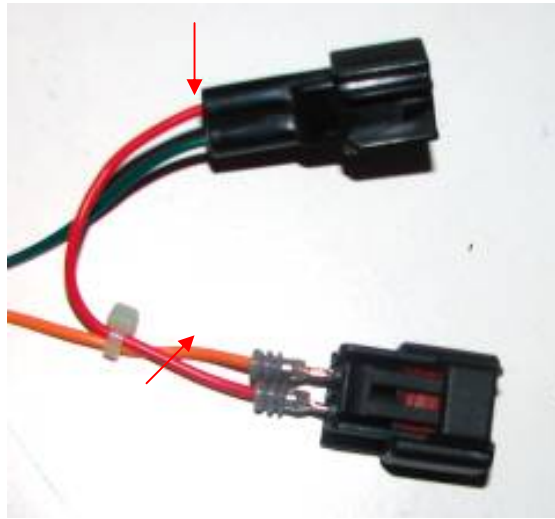
Ziehen Sie die Zündkerzenstecker ab und bestimmen Sie die plus Leitung.

Wenn Sie die PSC motorradspeziefisch bestellt haben, wird das System mit fertigen Steckern, als plug and play ausgeliefert. Sie brauchen jetzt nur noch die Kabel verbinden und diesen Punkt überspringen.

Schauen Sie vom Kabelbaum auf den Zündkerzenstecker. Wenn das +12v (gleiche Farbe) Kabel auf der rechten Seite ist, dann ist es ein DENSO Zündsystem.

Typische Denso Zündanlagen sind: Suzuki GSXR 600, GSXR1000, Hayabusa, Honda CBR600RR und CBR1000RR.

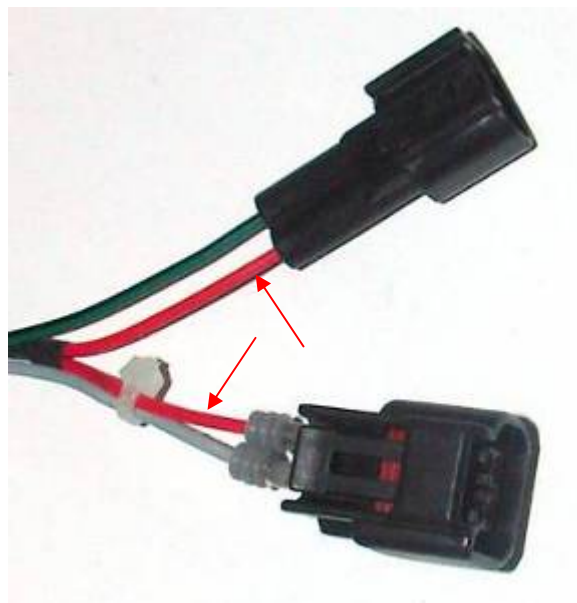
In diesen Fällen schließen Sie die Kabel wie im folgendem Bild dargestellt an:



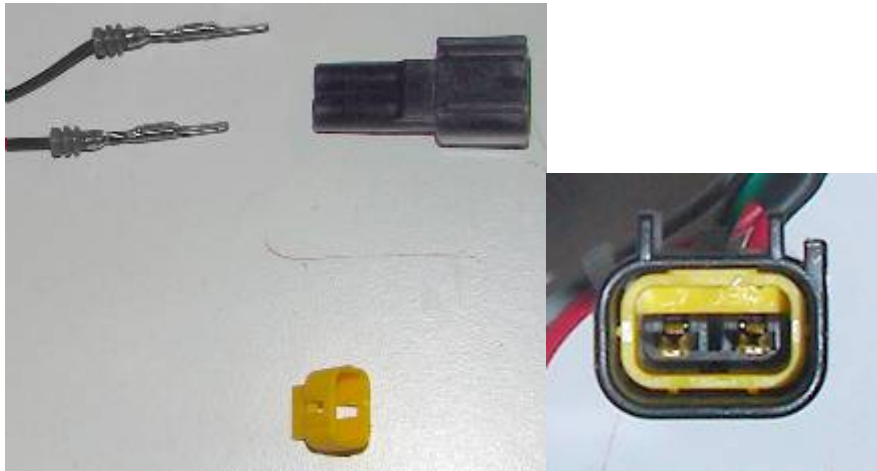
Wenn das +12v links liegt, dann ist es ein MITSUBISHI Zündsystem (Stecker gekennzeichnet mit )

Typische Beispiele für Mitsubishi Zündsysteme sind: Yamaha R6 and R1, Kawasaki ZX6R and ZX10R, Triumph.

In diesen Fällen schließen Sie die Kabel wie im folgendem Bild an:



Zum vertigstellen der Stecker, bitte nach der folgenden Beschreibung vorgehen: Die entsprechenden (männlichen) Pins in die kleinen Stecker einführen und dann mit dem gelben Einsatz sichern.



Dann die (weiblichen) Pins in die großen Stecker einführen und mit dem gelben Einsatz sichern.



3.1.2. Motoren bei denen die Zündspule nicht in den Zündkerzensteckern integriert ist:

Lokalisieren Sie die Zündspulen und zählen Sie wie viele es sind. Verwenden Sie die korrekte Zahl der PSC-Anschlüsse nach folgendem Muster: grün/schwarz-grau, grün/rot-orange. Schneiden Sie die PSC-plug & play Stecker ab. Nehmen Sie die Stecker von den Zündspulen ab. Lokalisieren Sie die Puls Kabel (normalerweise sind es unterschiedliche Farbe für jede Zündspule), und trennen Sie sie. Verbinden Sie die ECU-Seite mit dem grünen/schwarzen Kabel und das graue Kabel mit dem Zündspulenkabel.

Verbinden Sie das rote Kabel mit einem +12v das über die Zündung geschaltet ist. Das Rücklicht +12V Kabel ist eine gute Wahl, da hier ununterbrochen 12V anliegt. Bei 3 und 4 Zylindern wird ein weiterer Kabelstrang zur Zündspule verwendet. Trennen Sie die Verbindungsstecker der von den Spulen; lokalisieren Sie die Impulsdrähte (normalerweise haben sie unterschiedliche Farbe für jede Spule), und trennen sie sie. Schließen Sie die ECU-Seite an das Grün/rote Kabel und das orangene Kabel an das Zündspulenkabel an. Isolieren Sie die nicht benutzten Kabel.

3.1.3. Anschluss bei DUCATI, APRILIA, MV



Achtung: Ein spezielles ECU Programm könnte nötig sein, wenn bei der Bestellung der Motorradtyp nicht angegeben wurde!



Achtung: Bei Zweizylindern werden nur die Stecker mit den grün/schwarz und grauen Kabeln verwendet.

Benutze nur einen passenden Kabelbaum (bei der Bestellung Motorradtyp angeben!).
Verbinden Sie das rote Kabel mit einem +12v das über die Zündung geschaltet ist. Das Rücklicht +12V Kabel ist eine gute Wahl, da hier ununterbrochen 12V anliegt.

Oder:

Diese Motorräder habe 3 Kabel für jede Zündspule: +12v in der üblichen Farbe an jeder Zündspule, minus in der üblichen Farbe an jeder Zündspule und ein Pulskabel mit verschiedenen Farben bei jeder Zündspule.

Nehmen Sie den PSC Stecker mit dem rot, grün/schwarzen und grauen Kabeln. Trennen Sie den Kabelbaum. Suchen Sie das Pulskabel (normal sind es verschiedene Farben bei jeder Zündspule) und trennen sie sie. Verbinden Sie die ECU Seite mit dem grün/schwarzen Kabel und das graue Kabel mit der Zündspule.

Verbinden Sie das rote Kabel mit einem +12v das über die Zündung geschaltet ist. Das Rücklicht +12V Kabel ist eine gute Wahl, da hier ununterbrochen 12V anliegt.

MV und RSV4: , Nehmen Sie einen anderen Zündungskabelbaum. Trennen Sie die Stecker von den Zündspulen; suchen Sie die Pulskabel (normalerweise haben sie bei jeder Zündspule eine andere Farbe!) und trennen sie sie. Verbinden Sie die ECU Seite mit dem grün/roten Kabel und das orangene Kabel mit den Zündspulen Kabel.

Isolieren Sie die nicht verwendeten Kabel.

Für Ducati 999 und andere CDI Zündungen: Das grau/ blaue und grau/braune Kabel sind die Pulsekabel, eines zu jeder Zündspule. Es wechselt die Farbe zu rot in der Nähe der Zündspule; trenne das rote Pulskabel nach der schwarzen Isolierung (es sollten ca. 40 mm frei liegen). Verbinden Sie nun das roteKabel von der Zündspule mit dem grauen Kabel an der PSC und die andere Seite mit grün/schwarz.

Isolieren Sie die nicht verwendeten Kabel.

3.1.4. KTM SuperDuke und RC8



Achtung: Ein spezielles ECU Programm könnte nötig sein, wenn bei der Bestellung der Motorradtyp nicht angegeben wurde!

Verwenden Sie den passenden Kabelbaum (vorbestellt mit der Bestellung) oder Beachten Sie Punkt 3.1.1, verwenden Sie einen Anschluß für Denso Zündungen und schließen Sie die PSC nur an einen Zylinder an!

3.1.5. Aprilia und Zweizylinder Motoren:



Achtung: Ein spezielles ECU Programm könnte nötig sein, wenn bei der Bestellung der Motorradtyp nicht angegeben wurde!

Folge Sie den gleichen Kabelfarben bis sie zusammen laufen. Nehmen Sie die PSC Stecker mit rot, grün/schwarz und grauem Kabel. Trennen Sie den Kabelbaum. Verbinden Sie die ECU mit dem grün/schwarzen Kabel und das graue Kabel mit dem Zündspulenkabel.

3.2 Anschluß über die Einspritzung



Achtung: Ein spezielles ECU Programm könnte nötig sein, wenn bei der Bestellung der Motorradtyp nicht angegeben wurde!

Die PSC hat nur 2 Ausgänge für die Leistungsreduzierung. Bei Zweizylindern wird nur auf einem Zylinder die Zündung unterbrochen. Bei 3-4 Zylindern wird auf zwei Zylindern die Zündung unterbrochen. Bei zwei Einspritzleisten, sollen beide Einspritzdüsen auf einem Zylinder unterbrochen werden.



Achtung: Bei Verbindungen von 2 Einspritzdüsen mit einem PSC Kabel, könnte ein Leuchten der ECU Warn LED verursachen.

Verwenden Sie die korrekte Zahl den PSC Stecker, wie folgt: grün/schwarz-grau, grün/rot-orange. Trennen Sie die PSC plug&play Stecker. Trennen Sie die Stecker der Einspritzung; Suchen Sie die Impulskabel (normalerweise haben sie unterschiedliche Farbe für jede Spule) und trennen Sie sie. Verbinden Sie die ECU-Seite mit dem grünen/schwarzen Kabel und das graue Kabel mit dem Einspritzungskabel.

Verbinden Sie das rote Kabel mit einem +12v das über die Zündung geschaltet ist. Das Rücklicht +12V Kabel ist eine gute Wahl, da hier ununterbrochen 12V anliegt.

Wenn nötig nehmen Sie einen anderen Einspritzungskabelbaum. Trennen Sie die Stecker; suchen Sie die Pulskabel (normalerweise sind es verschiedene Farben bei jeder Zündspule) und trennen Sie sie. Verbinden Sie die ECU Seite mit dem grün/roten Kabel und das orangene Kabel mit dem Einspritzkabel.

Isolieren Sie die nicht verwendeten Kabel!

3.2.1. MV

Benutze nur einen passenden Kabelbaum (bei der Bestellung Motorradtyp angeben!).

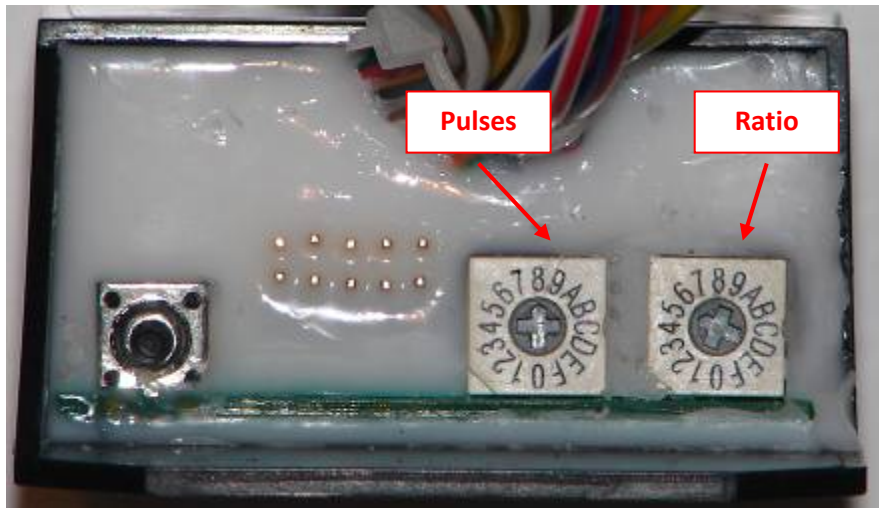
Trennen Sie einen Einspritzungsstecker.

Verwenden Sie die Stecker die im Kit enthalten sind, verbinden Sie das grün/schwarze Kabel der PSC mit dem braunen Kabel des Motorrads. Verbinden Sie das graue Kabel mit der entsprechenden Seite des Steckers der Einspritzung. Verbinden Sie die verbleibenden leeren Positionen mit den Kabeln die im Kit enthalten sind. Gehen Sie zum nächsten Stecker.

Verwenden Sie die Stecker die im Kit enthalten sind, Verbinden Sie das grün/rote Kabel der PSC mit dem brauen Kabel des Motorrads. Verbinden Sie das orangene Kabel mit der entsprechenden Seite des Steckers der Einspritzung. Verbinden Sie die verbleibenden leeren Positionen mit den Kabeln die im Kit enthalten sind.

4. System Einstellungen

Auf der ECU Front sind 2 Drehsteller.



Achtung: Beachte die Stellung der Pfeilspitze!



Als erstes sind die Anzahl der „Pulse“ die vom Vorderrad und vom Hinterrad kommen einzustellen. Einstellung nach folgender Tabelle:

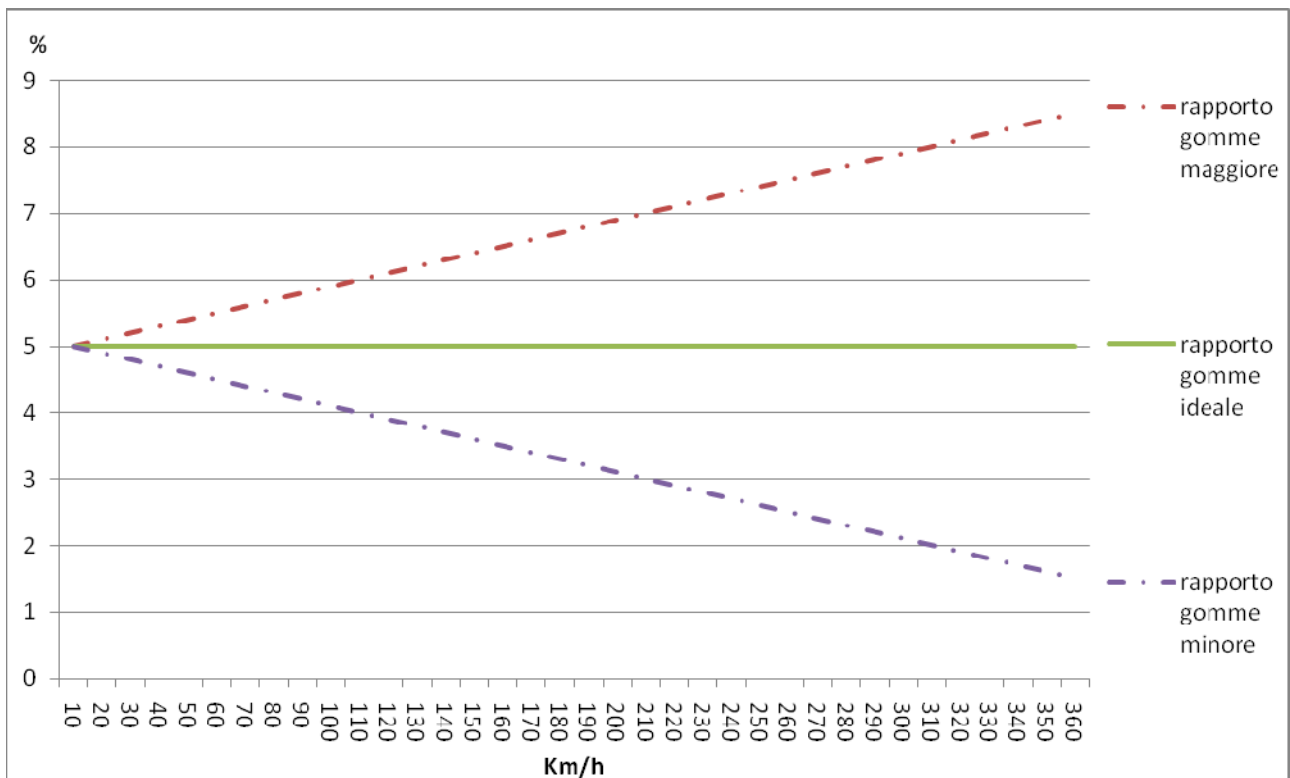
FRONT/vorne	REAR/hinten	Einstellung	FRONT/vorne	REAR/hinten	Einstellung
3	3	0	4	3	8
3	5	1	4	5	9
3	4	2	4	4	A
3	6	3	4	6	B
5	3	4	6	3	C
5	5	5	6	5	D
5	4	6	6	4	E
5	6	7	6	6	F

Messen Sie den Umfang des Vorder- und Hinterrades in der Mitte des Reifens, und berechnen Sie den Unterschied zwischen den beiden Radumfängen. Stellen Sie nun den Wert „Ratio“ am rechten Dreheinsteller der ECU nach folgender Tabelle ein:

Differenz [cm]	Einstellung	Differenz [cm]	Einstellung
----------------	-------------	----------------	-------------

0 - 1	0	13	8
2 - 3	1	14	9
4 - 5	2	15	A
6 - 7	3	16 - 17	B
8 - 9	4	18 - 19	C
10	5	20 - 21	D
11	6	22 - 23	E
12	7	24 - 25	F

Hinweis: Wenn Sie ein schnelleres Ansprechverhalten bei hoher Geschwindigkeit wünschen, können sie den Wert "ratio" um 1 bis 2 Stufen erhöhen; wünschen Sie weniger Ansprechverhalten bei hohen Geschwindigkeiten, reduzieren Sie den Wert "ratio" um 1 bis 2 Stufen, nach der Folgenden Abbildung.



Achtung: Durch eine zu hohe Einstellung der "ratio" könnte die PSC auf der Geraden und bei der Beschleunigung die Motorleistung abregeln!

5. Installation der Bedientafel

Bauen Sie den Potentiometer (Einstellung Sensitivität), die 2 Schalter und die 2 LEDs in die Carbonplatte (im Kit enthalten) ein. Schneiden und bohren Sie es wie gewünscht. Aber beachten Sie, dass die Bedientafel immer im Sichtfeld des Fahrers und gut erreichbar montiert werden sollte!



Achtung: Beachten Sie, dass vorallem die beiden LEDs im Sichtfeld des Fahrers montiert sein sollten!

Die Sensitivität des Potentiometers ist so eingestellt, dass das System ausgeschaltet ist wenn des Drehknopf komplette nach links gedreht ist. Das Maximum an Sensitivität erreicht man, wenn man den Drehknopf komplett nach rechts dreht. Dies sollte mit den Zahlen des Aufklebers übereinstimmen (0 Aus, 10 max Sensitivität).

Im Kabelbaum mit den LEDs und dem Potentiometer befindet sich der Schalter für die Startkontrolle (**LAUNCH CONTROL**).

An und Aus erkennen Sie mit Hilfe der seitlichen Abbildungen.

Wenn die LC eingeschaltet ist, sollte die PSC die Höhe des Vorderrades kontrollieren. Das Vorderrad wird ca. 20 cm in die Höhe gehen und dann langsam wieder zurück zum Boden gehen.

Vorschlag für die Positionierung des Schalters: LC an, Schalter nach unten und LC aus nach oben.



Im Kabelbaum mit den Zündkerzensteckern, ist der An/Aus Schalter der PSC .

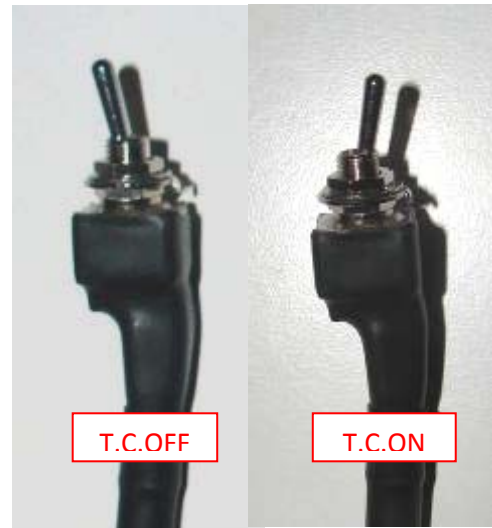
Hier können sie das PSC System komplett abschalten.

An und Aus erkennen Sie anhand der seitlichen Bilder. Vorsicht, die TC und LC Schalter sind unterschiedlich!!!

Vorschlag für die Positionierung des Schalters: Für An, den Schalter nach unten und für Aus nach oben.



Achtung: Die An und Aus Stellung ist beschrieben auf den seitlichen Bildern.



6. Test vor der ersten Benutzung



Achtung: Wenn einer der folgenden Tests nicht erfolgreich durchgeführt wurde, sollte Sie das System nicht nutzen! Bitte kontaktieren Sie unseren technischen Dienst. Schalten Sie die PSC aus und entfernen Sie die PSC vom Motorrad.

1. Schalten Sie das Motorrad an, die rote und grüne LED sollten nun blinken. Andererwise ist die Verbindung zu den Zündkerzenstекern nicht korrekt. In diesem Falle lesen Sie in der Anleitung ab Abschnitt 3.
2. Drehen Sie den Potentiometer auf „0“ Position, die grüne LED sollte nun langsam konstant blinken.
3. Drehen Sie den Potentiometer nun auf die „10“ Position, die grüne LED blinkt nun schnell dreifach.
4. Setzen Sie „Ratio“ auf „F“ und „Pulse“ auf „C“ und den Potentiometer (Sensitivität) auf „10“ Maximum. Wenn das Motorrad nun schneller als 10Km/h gefahren wird, sollte die PSC die Motorleistung abriegeln.

Wenn die die Tests durchgeführt wurden, setzen Sie „Ratio“ auf „F“, „Pulse“ auf die korrekte Einstellung und die Sensitivität auf „10“ Maximum. Testen Sie nun das Motorrad. Die PSC sollte nun die Motorleistung regeln, sobald die Traktion verloren geht.

Wenn diese Tests durchgeführt wurden, setzen Sie „Ratio“ und „Pulse“ auf die korrekten Werte und die Sensitivität auf „10“ Maximum.



Achtung: Auch wenn die Installation ohne Probleme durchgeführt wurde, stellen Sie immer sicher, dass das System bei jeder Geschwindigkeit ohne Probleme arbeitet.

Testen Sie die PSC niemals im öffentlichen Straßenverkehr! Tragen Sie immer Motorradkleidung (Helm, Handschuhe, Motorradstiefel, Rückenprotector, Lederkombi)

Testen Sie das System bei geringer Geschwindigkeit.

Testen Sie das Motorrad auf einer geraden Strecke mit dreikigen Untergrund. Die PSC sollte die Motorleistung zurück nehmen, wenn die Traktion verloren geht.

Schalten Sie die Startkontrolle (Launch Control) an. Testen Sie das System , mit dem höchst möglichen Gang, der Ihnen das Anheben des Vorderrades ermöglicht und nicht im 1 Gang. Die PSC wird regelnd eingreifen und das Vorderrad wieder zum Boden bringen.

Testen Sie das System in einer Kurve, niemals mit 100% Gasgriffstellung! Bei Traktionsverlust sollte die PSC die Motorleistung zurück nehmen.

Wiederholen Sie die durchgeführten Tests mit höherer Geschwindigkeit, aber langsam Schritt für Schritt. Reduzieren Sie die Sensitivität, Schritt für Schritt, Bis Sie die gewünschte und beforzugte Einstellung der PSC erreicht haben.



Achtung: Beachten Sie, dass die "0" Position des Potentiometers (komplett links), die PSC abschaltet. Das System ist somit ausgeschaltet!

7. Diagnose System und Fehler LED (rot)

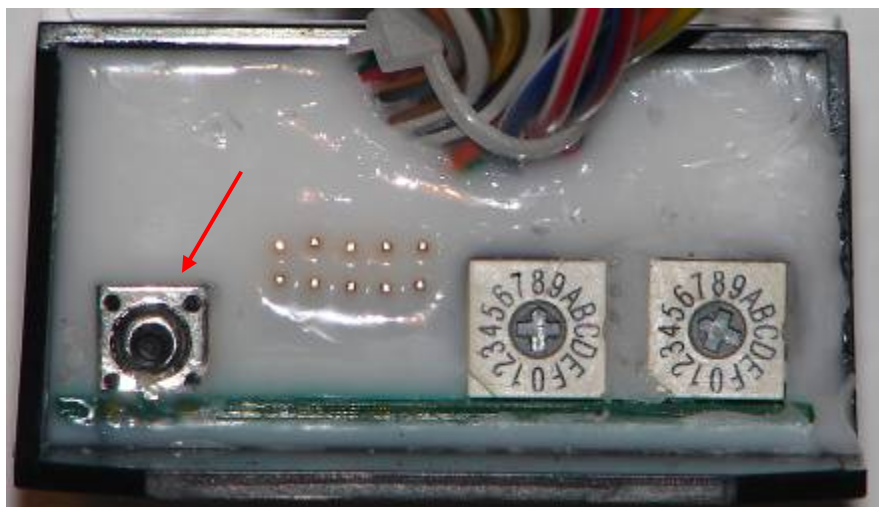
Die PSC hat ein automatisches Dignose System das kontinuierlich den Status der Software und Hardware aufzeichnet und überwacht. Bei auftretenden Fehlern leuchtet die rote Fehler LED auf!



Achtung: Bei aufleuchtender roter LED, schalten Sie sofort die PSC über den On/Off Schalter aus. Benutzen Sie die PSC nicht weiter, solange die Probleme nicht behoben wurden. Stoppen Sie das Motorrad so schnell es möglich ist, und trennen die Sie die PSC ECU vom Kabelbaum.

Schalten Sie den Motor aus ohne den Strom für die PSC zu unterbrechen (ohne die Zündung auszuschalten).

Drücken Sie nun den Diagnoseknopf auf der linken Seite der PSC. Die rote LED wird nun anfangen zu blinken. Zählen Sie die Signale und überprüfen sie anhand der folgenden Tabelle, welcher Fehler vorliegt.



2 faches Blinken	Fehler bei der Regelung am 1 Zylinder	Kontrollieren Sie den Anschluß am ersten Zylinder (grün/schwarz - grau). Folgen Sie den Anweisungen ab 7.1.
4 faches Blinken	Fehler bei der Regelung am 2 Zylinder	Kontrollieren Sie den Anschluß am zweiten Zylinder (grün/rot - orange). Folgen Sie den Anweisungen ab 7.1.
6 faches Blinken	Fehler in die PSC Hardware.	Kontrollieren Sie den Kabelbaum und alle Stecker. Es darf keine beschädigten Kabel geben!
Konstant kein Signal	Kein Fehler	

7. 1. STATUS LED (grün)

Installieren Sie die Bedienelemente (Status LEDs) so, dass im Blickfeld des Fahrer liegen!
Die Status LED gibt ständig Signale nach der folgenden Tabelle.


Motorrad STATUS	LED STATUS	Diagnose	TROUBLESHOOTING
Motor läuft, Motorrad steht	Blinkt schnell 3 mal	System ist aktiv, aber das Motorrad steht.	Fahren Sie (≈ 10 Km/h) um das System zu aktivieren. Bleibt der Status bestehen, folgen Sie den Anweisungen 7.3.
Motorrad fährt	Blinkt alle 0.5 sek.	System arbeitet normal.	Wenn Traktionsverlust auftritt und das System nicht regelt, erhöhen Sie die " Sensitivität " und, kontrollieren Sie die Einstellungen " Ratio ".
Motorrad fährt	Grüne LED leuchtet konstant	System arbeitet nicht!	Schalten Sie das System an und aus. Wenn das Problem weiter besteht, nutzen Sie die PSC nicht mehr und kontaktieren Sie technische Hilfe.
Motorrad fährt	Kein Blinken	System arbeitet nicht!	Schalten Sie das System an und aus. Wenn das Problem weiter besteht, nutzen Sie die PSC nicht mehr und kontaktieren Sie technische Hilfe.
Motorrad fährt	Schnelles und nicht konstantes blinken	System regelt die Motorleistung bei Traktionsverlust.	Wenn kein Eingreifen der PSC gewünscht ist, reduzieren Sie die " Sensitivität " und kontrollieren Sie die Einstellungen " Ratio " und " Pulse ".
Motorrad fährt	Konstant langsames Blinken	Das System ist abgeschaltet.	Activieren Sie das System indem die " Sensitivität " von "0" auf höhere Werte eingestellt wird.

7.2 Die grüne LED blinkt aber die PSC regelt nicht.

Kontrollieren Sie ob der TC Schalter On/Off (an/aus) auf „ON“ steht:



Wenn Probleme auftreten, kontrollieren Sie den On/Off Schalter: Trennen Sie den sechsfach Verbindungsstecker.

 **Achtung:** Schalten Sie den Motor und die PSC aus!

Mit einem Amperemeter (Einstellung auf 20 K Ω) oder mit der Kontroll-LED, suchen und kontrollieren Sie das grün/schwarze und das graue Kabel. Wenn der Schalter betätigt wird, wechselt der Kontakt zwischen geschlossen und unterbrochen.



Sind 2 Anschlüsse installiert (grün/rot – orange), wiederholen Sie den Test mit den folgenden Anschlüssen.



7.3 Prüfung der Sensoren

Zum prüfen der Sensoren, schließen Sie die Kontroll-LED zwischen das Sensorkabel.



Schalten Sie die PSC an und drehen sie langsam das Rad. Die LED muss leuchten, immer wenn der Sensor eine Impulsfläche (z.B. Schraubenkopf) erreicht.

Wenn die Kontroll-LED nicht verwendbar ist, können Sie auch ein Amperemeter verwenden (Einstellung auf 20V). Lassen Sie den Sensor an der PSC angeschlossen, schließen Sie „minus (-) „an Masse und „+“ an das blaue Kabel des Sensors an. Schalten Sie die PSC an und drehen Sie langsam das Rad. Der Sensor liest „0V“, immer wenn eine Impulsfläche erfasst wird.



Achtung: prüfen Sie, ob die Impulse ununterbrochen und ohne Fehler gelesen werden, d.h. die LED muss ununterbrochen leuchten oder ohne Volt Veränderungen. Vorsicht bei Schrauben mit Holräumen im Kopf.

8. Weitere Probleme

8.1 PSC regelt ständig wenn 10Km/h erreicht sind.

Das System arbeitet vermutlich normal, aber der hintere Sensor könnte die Impulse doppelt lesen oder der vordere Sensor könnte nicht alle Impulse lesen. Kontrollieren Sie die Position der Sensoren!

9. Datenaufzeichnung

Um die Funktion des PSC aufzuzeichnen, verbinden Sie das braun/weiße Kabel mit ihrem Datarecording System. Schauen Sie hierzu auch die Anleitung des Datarecording Systems. Nutzen Sie diese Funktion nicht, dann isolieren Sie das Kabel einfach ab.

Wenn Sie nun Fragen oder Wünsche haben, können Sie und über folgende Wege kontaktieren:

Mail: tecnico.cbr@fastwebmail.it

Mail: tecnico@irccomponents.com

Telefon: (+39)0108938654

Fax: (+39)0108932426