

Power Commander V

Individuazione e Risoluzione problemi funzionamento Cambio Elettronico

Installare sensore e collegarlo all'unità PCV (o al modulo QEM) e abilitare la funzione come da istruzioni fornite con il sensore, e provare la moto

Casistiche :

- 1) Azionando il sensore non si avverte alcun taglio di corrente.
- 2) Azionando il sensore si avverte il taglio di corrente, il cambio marcia funziona solo ai bassi regimi ma non agli alti regimi.
- 3) Azionando il sensore il cambio marcia avviene agli alti regimi ma non ai bassi regimi e non si avverte il taglio di corrente.
- 4) Azionando il sensore si avverte il taglio di corrente, il cambio marcia avviene solo ai bassi o alti regimi e non ai medi regimi.
- 5) Azionando il sensore si avverte il taglio di corrente in ritardo ovvero quando si rilascia la leva.
- 6) Il taglio di corrente non avviene sempre, o avviene troppo tardi, o avviene solo se azionando con molta forza la leva cambio.
- 7) Il taglio di corrente avviene troppo presto o non appena si sfiora la leva cambio.
- 8) Si avvertono tagli di corrente casuali.

Soluzione dei problemi :

- 1) Funzione non abilitata nell'unità PCV o impostazione " Switch Input " errata.

Verificare la presenza della spuntatura nella finestra delle impostazioni, menu :

Power Commander Tools > Configure > Feature Enables & Input Selections :

Verificare che i fili Blu e Verde siano inseriti e ben fissati negli input 4 (blu) & 5 (verde) dell'unità PCV (**Switch input 2**)

In caso di installazione con modulo QEM i due fili dal sensore devono essere fissati alla coppia di fili (verde e blu) più grossi e corti del modulo QEM stesso (se non dotato di connettore), e la coppia di fili (verde e blu) più lunghi e sottili agli input 4 (blu) & 5 (verde) del PCV. Riferirsi alle istruzioni specifiche del modulo QEM.

- Fili non correttamente fissati.

Verificare che siano fissati correttamente alla morsettiera dell'unità PCV (non del Modulo Accensione) e negli input corretti. Tirare i fili verso l'esterno con delicatezza a conferma che non si sfilino.

Nota: All'interno dei fori della morsettiera c'è un sottile strato di spugna protettiva che deve essere preventivamente forato.

- Sensore difettoso o inadatto (marca non Dynojet). Controllo del sensore.

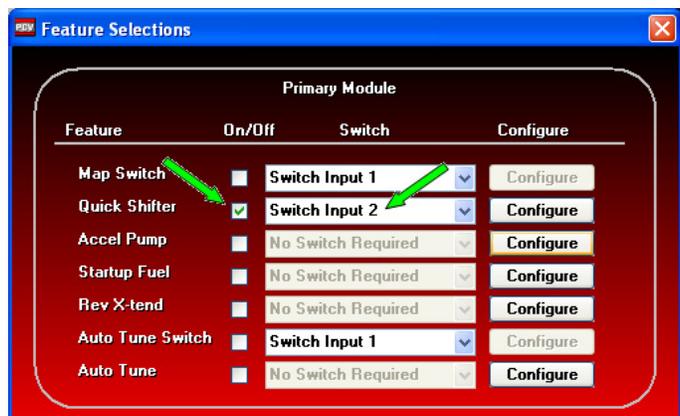
Verificare il corretto funzionamento del sensore. Posizionare i due puntali di un multimetro sulle viti della morsettiera sul retro del PCV che fissano i due fili (verde e blu dal sensore).

In alternativa toccare direttamente i due fili verde e blu dal sensore con i puntali del multimetro.

Impostare il multimetro nella modalità per verificare la continuità elettrica e azionare il sensore. Si deve notare la variazione di stato :

da NON CONTINUITA' a CONTINUITA'
da CONTINUITA' a NON CONTINUITA'

Per i sensore con circuito Normalmente aperto
Per i sensore con circuito Normalmente chiuso



Sensori: 4-101, 4-102, 4-103, 4-104, 4-105, 4-113, 4-114, 4-115, 4-116, 4-117 (circuito normalmente aperto)

Con sensore a riposo = nessuna continuità

Con sensore azionato = ci deve essere continuità

Sensori: 4-113c, 4-114c 4-115c, 4-116c (circuito normalmente chiuso)

Con sensore a riposo = ci deve essere continuità

Con sensore azionato = nessuna continuità

- Problema al modulo QEM :

Con la presenza del modulo QEM il sensore viene collegato al modulo QEM stesso e non all'unità PCV. Con il motore acceso e la frizione azionata, sollecitare il sensore e verificare che al momento dell'azionamento :

Lo spegnimento del LED

per i modelli QEM con codice dal QEM-1 al QEM 9

L'accensione del LED

per i modelli QEM con codice dal QEM-10 e successivi

2) Problema che si verifica prevalentemente nelle moto con 4 cilindri e 8 iniettori.

Manca un modulo aggiuntivo (QEM, SFM o Modulo Accensione).

Modulo aggiuntivo presente (SFM o Modulo Accensione) ma non sincronizzato.

Modulo aggiuntivo presente (SFM o Modulo Accensione) ma firmware non corretti su PC5 o Modulo.

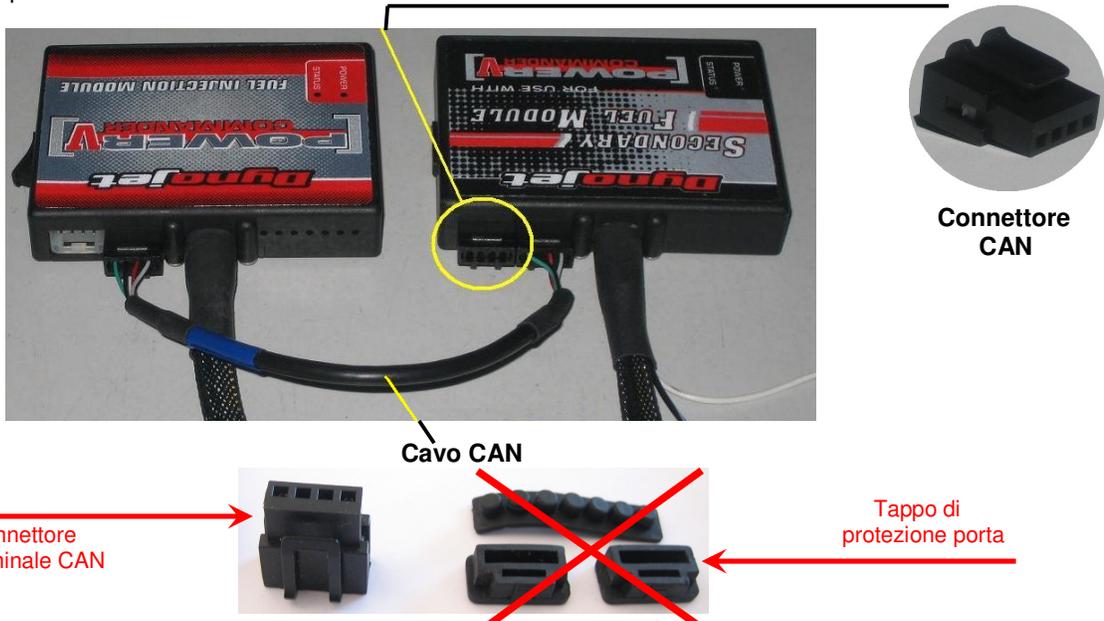
Modulo aggiuntivo in errore (spia Status rossa lampeggiante).

Modulo aggiuntivo presente ma non collegato al PC5 tramite cavo CAN, o connettore CAN mancante.

Il cavo di collegamento CAN fra PcV e modulo SFM o Modulo Aggiuntivo non è collegato o non lo è correttamente. Verificare il collegamento.

Il connettore terminale CAN non è stato installato. Installare il connettore terminale CAN fornito con la confezione del modulo aggiuntivo.

Verificare la presenza del cavo CAN e del Connettore CAN



Impostazione errata nel campo " Kill Mode " della configurazione del PC5 (riferirsi alle istruzioni del punto 3 della lista dei manuali di utilizzo : http://www.powercommander.it/it/manuali_utilizzo_pcV.php

3) L'unità Power Commander è stata collegata erroneamente agli iniettori superiori.

4) Situazione comune sulle moto Ducati con iniettori posizionati sopra i cornetti di aspirazione.

In questo caso è consigliato utilizzare una centralina per taglio corrente sulle bobine tipo E4-120.

5) Cambiare l'impostazione software da Normally Closed a Normally Open e verificare l'abbinamento sensore NC o NA / QEM. Riferirsi alle istruzioni del punto 3 della lista dei manuali di utilizzo :

http://www.powercommander.it/it/manuali_utilizzo_pcV.php

6) Asta di rinvio non in asse. Verificare che l'asta lavori parallela all'asse della moto.

7) Leveraggio del cambio sfavorevole. Verificare che fra asta/leva e asta/millirighe gli angoli siano di circa 90 gradi.

8) Problema riscontrato prevalentemente su modelli Aprilia per via di interferenze rilasciate da dispositivi presenti sulla moto (non schermati). Schermare il cavo del sensore.