

# 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.

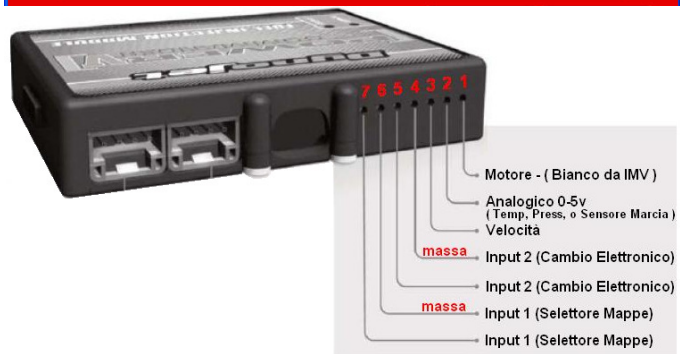
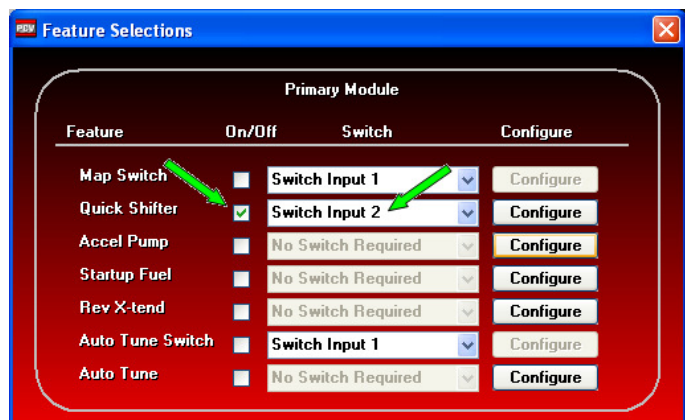
Verificare il corretto funzionamento del sensore. Posizionare i due puntali di un multimetro sulle viti della morsettiera sul retro del PCV che fissano i due fili (verde e blu dal sensore).

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.

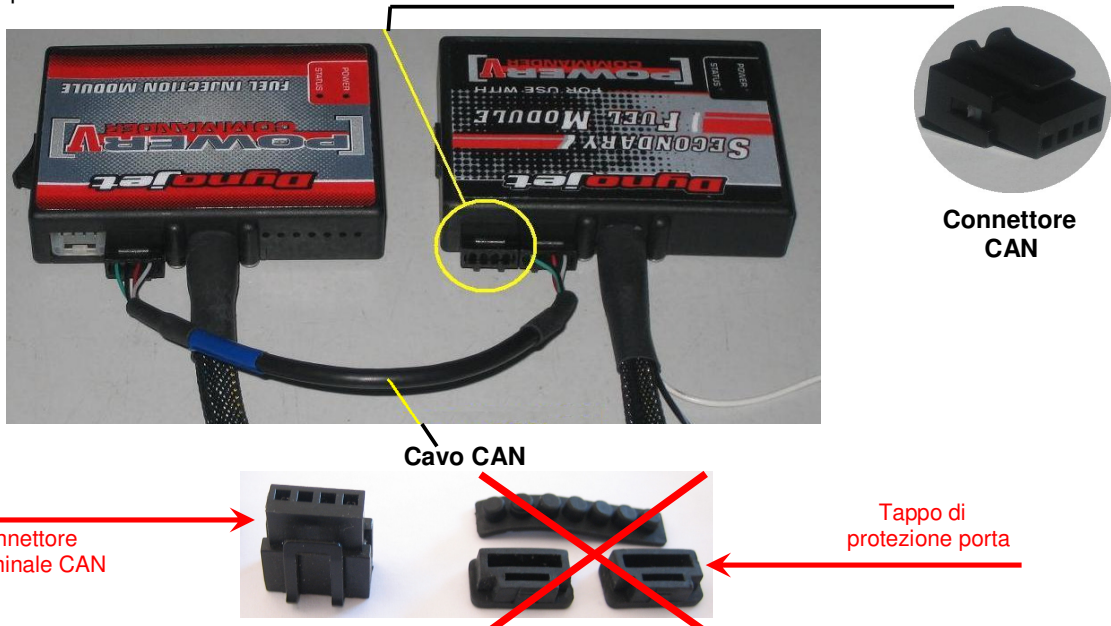
Modulo aggiuntivo in errore (spia Status rossa lampeggiante).

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](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](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/milligrighe 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.**