

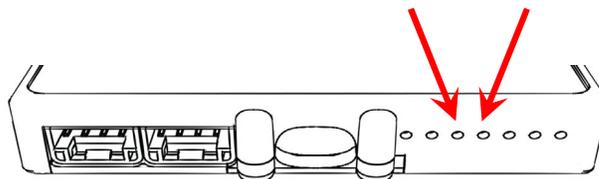
SENSORE PER ASTA CAMBIO

1. Allentare i dadi dalla asta cambio originale e rimuovere l'asta dalla moto.
2. Occorrerà accorciare l'asta cambio originale di 50mm oppure utilizzare le aste cambio opzionali fornite da Dynojet per poter installare questo tipo di sensore. Verificare il sito internet per le applicazioni specifiche. Potrebbe essere necessario utilizzare il dado di bloccaggio dell'asta cambio originale.
3. Il sensore Dynojet utilizza filettature da 6mm su entrambe i lati. Avvitare il sensore sul rinvio dell'albero del cambio oppure sulla leva (dipende dall'applicazione). Ora avvitare la nuova asta cambio all'estremità opposta del sensore e all'altro attacco originale.



Nota: Per alcune applicazioni potrebbe essere necessario ruotare in avanti di una posizione il rinvio sull'albero del cambio, per ottenere la tolleranza corretta. Per la migliore condizione di funzionamento si suggerisce di mantenere a circa 90 gradi i due angoli fra l'asta ed i leveraggio della pedana ed il rinvio sull'albero del cambio.

4. Regolare la posizione della leva del cambio avvitando o svitando l'asta di rinvio.
5. Serrare i dadi dopo aver regolato la posizione.
6. Far scorrere il cablaggio del sensore fino al Power Commander ed inserire i due fili nei fori del PCV. Non è importante quale colore viene collegato in quale foro. Verificare che il cablaggio sia al sicuro da parti in movimento come la catena o il forcellone, e che non sia vicino a parti calde come lo scarico.



SENSORE LINEARE

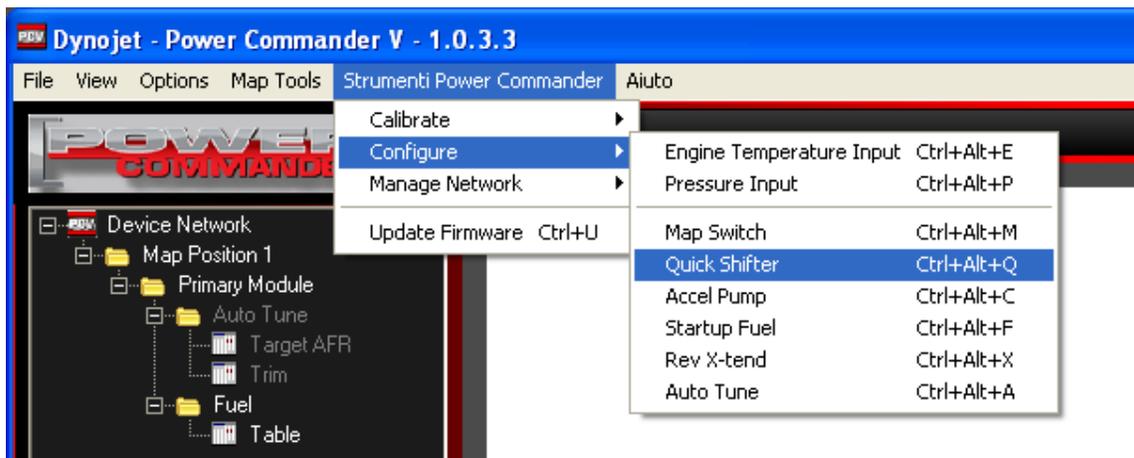
1. Fissare un'estremità del sensore al meccanismo della leva del cambio ad una distanza di 7.0-11.0mm dal fulcro di fissaggio, come mostrato nell'esempio. Nella maggior parte dei casi questo richiede la foratura e la maschiatura della leva. Utilizzare il kit di parti fornite con il sensore come aiuto all'installazione. Accertarsi che la distanza di 7.0-11.0mm permetta il totale movimento della leva del cambio quando si inserisce la 1ª marcia. Un incorretto posizionamento del sensore potrebbe causare il bloccaggio meccanico del leveraggio e/o la rottura del sensore stesso. Assicurarsi che la prima marcia si inserisca totalmente e che il leveraggio completi correttamente la sua corsa facendo girare la ruota posteriore.
2. Fissare l'estremità opposta del sensore al telaio o motore come mostrato nell'esempio. Utilizzare sia l'alloggiamento fornito che la guarnizione adesiva ovale o la staffa di alluminio per fissare il sensore al telaio/motore. Quando si utilizza il supporto adesivo assicurarsi di aver pulito molto bene la superficie di contatto con alcool prima di farlo aderire. Con un asciugacapelli o pistola di calore, riscaldare la superficie dove verrà poi applicato l'adesivo per assicurare una perfetta tenuta del supporto. Utilizzare il kit di spessori se necessario. Se non si intende utilizzare il supporto adesivo è possibile in alternativa forare e filettare la parte disponibile.

Ci devono essere circa 15.0mm fra il corpo sensore e la tacca sullo stelo da calcolare prima di fissare la parte terminale del sensore che può essere regolata avvitando o svitando la parte terminale del sensore. Il punto di contatto del sensore si ha quando ci sono 10.0mm fra il corpo del sensore e la tacca sullo stelo. Con il motore spento inserire la 2ª marcia, quindi rilasciare la leva e muoverla nuovamente come per inserire la 3ª e fermarsi quando si avverte il leveraggio puntare il tamburo del cambio. Ora lasciare un gioco di 1.0 – 2.0 mm e mantenere la leva del cambio esattamente in questa posizione. Regolare l'uniball del sensore avvitandolo o svitandolo fino ad ottenere la distanza di 10.0 mm fra il corpo del sensore e la tacca sullo stelo. Stringere i dadi di bloccaggio e riverificare il settaggio.



ABILITAZIONE CAMBIO ELETTRONICO SU PCV

1) Cliccare il menu **Strumenti Power Commander -> Configure -> Quick Shifter**



2) Spuntare la casella " **Enabled** " .

3) Selezionare la modalità " Single Time " oppure " Gear Dependent " .

a) Single Time

Minimum RPM :

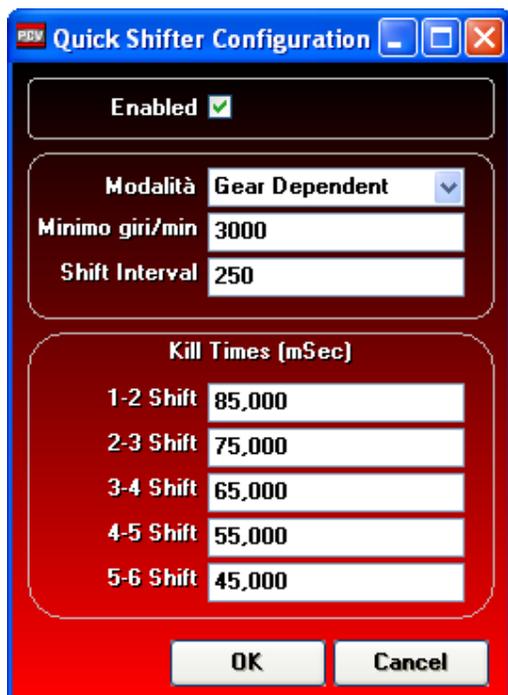
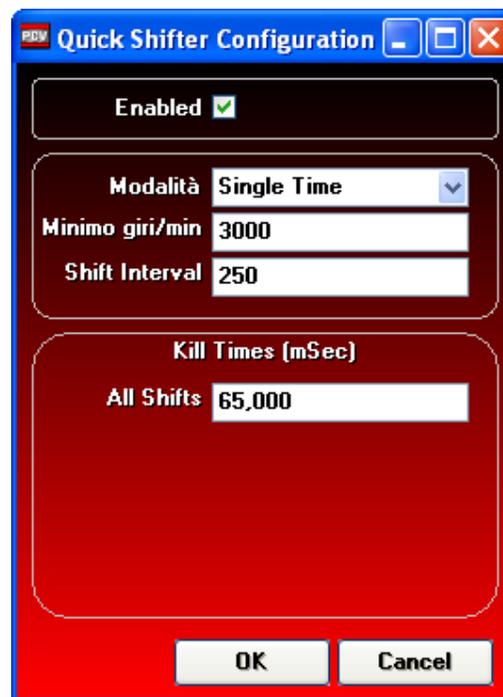
Regime di giri al di sotto del quale il cambio elettronico non è in funzione.

Shift Interval :

Periodo di tempo fra due cambiate durante il quale il cambio elettronico non si attiva. Il tempo è espresso in millisecondi.

Kill Times (mSec) :

Durata del taglio, sempre espresso in millisecondi.



b) Gear Dependent

Per utilizzare questa funzione avanzata occorre aver collegato il filo ausiliario (opzionale) per la rilevazione della velocità della moto (collegamento PCV -> sensore originale velocità, riferirsi alle istruzioni fornite con l'unità Power Commander) e quindi aver correttamente effettuato la calibrazione marcia inserita.

Nella modalità Gear Dependent è possibile impostare un tempo di taglio differenziato per ogni marcia.