
GRIPONE 2
PRO

1.0 Software GRIPONE PRO 2

La ECU GRIPONE PRO 2 viene gestita tramite il software fornito in dotazione. Il Software funziona su piattaforma Windows XP o Windows Vista e permette la gestione dei parametri di configurazione, il salvataggio e richiamo dei dati e alcune altre funzioni accessorie utili all'utente. Il software è anche sul sito **www.gripone.com.**

1.1 Installazione

1. Inserire il CD nel computer. Il programma di installazione dovrebbe partire automaticamente. Se non parte selezionare il lettore CD/DVD del computer e lanciare il file GRIPONE PRO 2 – autorun.exe

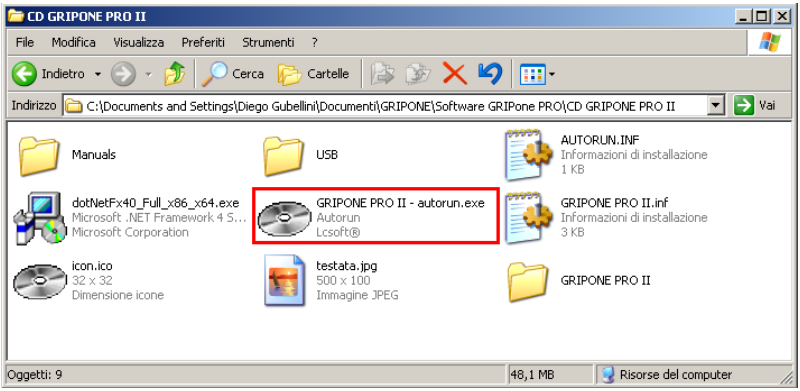


Fig.1

2. Installare il runtime Framework .net 4.0 premendo il pulsante **1 – Install** (nella finestra del programma di installazione).

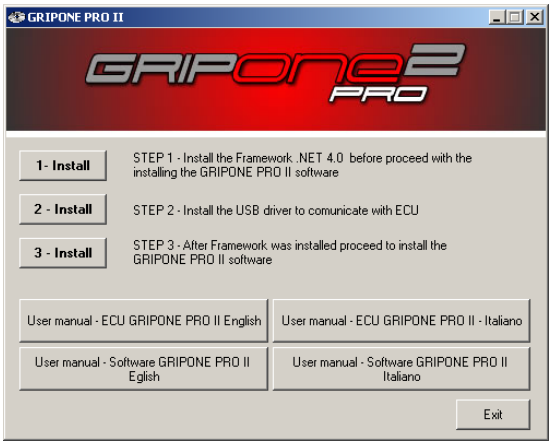


Fig.2

3. Installare i driver USB premendo il pulsante **2 – Install** (nella finestra del programma di installazione).
4. Installare il programma GRIPONE PRO 2 premendo il pulsante **3 – Install** (nella finestra del programma di installazione).
5. Seguire le indicazioni passo passo fino alla terminazione dell'installazione. Al termine il programma verrà lanciato automaticamente.
6. All'interno del CD sono inclusi i manuali utente per l'installazione della centralina e il presente manuale per l'utilizzo del software.

2.0 Funzioni

Una volta installato il software lo si potrà lanciare dal menu avvio di windows. All'avvio il software appare come nella figura 3.

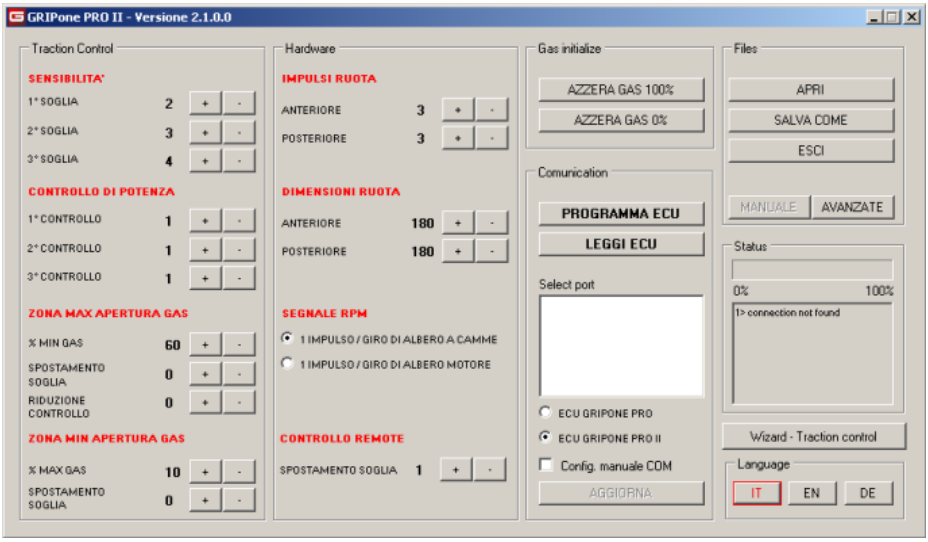


Fig.3

La schermata è divisa in 7gruppi: TRACTION CONTROL, HARDWARE, GAS INITIALIZE, COMUNICATION, FILES, STATUS e LANGUAGE.

2.1 FILES

2.1.1 GESTIONE FILES

Il software GRIPONE PRO 2 consente di salvare e richiamare dei file di configurazione contenenti i parametri di configurazione.

2.1.1.1 Apri

Consente di aprire un file di configurazione precedentemente salvato. Ogni file contiene i valori dei parametri di configurazione inclusi nei gruppi TRACTIONC CONTROL e HARDWARE più i parametri **forza cambiata** e **tempo cambiata** (accessibili tramite il pulsante AVANZATE).
Premere il pulsante APRI e selezionare il file desiderato. Aprendo il file verranno automaticamente aggiornati i parametri di configurazione.

2.1.1.2 Salva come

Consente di salvare in un file di tutti i valori dei parametri di configurazione inclusi nei gruppi TRACTIONC CONTROL e HARDWARE più i parametri **forza cambiata** e **tempo cambiata** (accessibili tramite il pulsante AVANZATE).

2.1.1.3 Esci

Consente di uscire dal programma

2.1.2 AVANZATE

Permette di accedere ai parametri avanzati e alle regolazioni del modulo cambio (vedi paragrafo 3.0)

2.2 LANGUAGE

Consente all'utente di selezionare la lingua del programma tra italiano, inglese e tedesco.

2.3 COMMUNICATION

2.3.1 Seleziona la tua ECU

Il software GRIPONE PRO 2 è adatto per gestire le centraline GRIPONE PRO e le GRIPONE PRO 2. Queste due versioni utilizzano protocolli di comunicazione leggermente diversi. Per non incontrare problemi nella gestione della centralina, prima di inviare o ricevere dati verso o da la ECU selezionare il corretto modello.
Basterà selezionare il modello una volta e la preferenza verrà mantenuta automaticamente ad ogni successivo avviao del programma.

2.3.2 Config. manuale COM

La ECU utilizza una interfaccia USB di VCP (Virtual Com Port). Il software è in grado di rilevare automaticamente il numero della porta COM assegnato alla ECU. Per questo motivo normalmente, questo flag non va selezionato.



Fig.4

Se ci sono dei problemi di comunicazione e si ha la necessita di selezionare manualmente la porta COM, spuntare il flag, premere il pulsante **AGGIORNA** e selezionare la COM desiderata tra quelle presenti nella lista.

2.3.3 PROGRAMMA ECU e LEGGI ECU

Il programma permette la scrittura dei parametri di configurazione nella ECU attraverso il pulsante **PROGRAMMA ECU**. Per procedere con la programmazione seguire i seguenti passi:

1. Modificare secondo le proprie esigenze i parametri di configurazione presenti nei gruppi TRACTION CONTROL e HARDWARE;
2. Modificare secondo le esigenze i parametri forza cambiata e tempo cambiata accedendo a questi tramite il pulsante AVANZATE;
3. Collegare il cavo USB alla ECU;
4. Alimentare la ECU;
5. Premere il pulsante PROGRAMMA ECU;
6. Aspettare che la barra di avanzamento presente nel gruppo STATUS sia arrivata al 100%;

Al termite della procedura i parametri di configurazione inclusi nei gruppi TRACTIONC CONTROL e HARDWARE più i parametri **forza cambiata** e **tempo cambiata** (accessibili tramite il pulsante AVANZATE) saranno salvati nella memoria della ECU.
I dettagli riguardanti i parametri di configurazione verranno indicati nei paragrafi successivi.
Il programma permette anche la lettura dei parametri di configurazione memorizzati nella ECU attraverso il pulsante **LEGGI ECU**. Per procedere con la lettura della programmazione seguire i seguenti passi:

1. Collegare il cavo USB alla ECU;
2. Alimentare la ECU;
3. Premere il pulsante LEGGI ECU;
4. Aspettare che la barra di avanzamento presente nel gruppo STATUS sia arrivata al 100%;

Al termite della procedura i parametri di configurazione inclusi nei gruppi TRACTIONC CONTROL e HARDWARE più i parametri **forza cambiata** e **tempo cambiata** (accessibili tramite il pulsante AVANZATE) verranno aggiornati nel software in base ai valori contenuti nella memoria della ECU.

2.4 GAS INITIALIZE

La centralina GRIPONE PRO 2 (cosi come la GRIPONE PRO) permette di interfacciarsi con il segnale proveniente da TPS (sensore di posizione gas). Questa possibilità permette di ottimizzare il lavoro del traction control in base alla posizione del gas e quindi in base all'angolo di inclinazione della moto.
Per poter sfruttare correttamente questa funzione è necessario inizializzare il segnale del gas seguendo questa procedura:

1. Collegare il cavo USB alla ECU;
2. Alimentare la ECU;
3. Alimentare la moto (senza avviare il motore);
4. Posizionare la manopola del gas nella posizione di massima apertura e premere il pulsante AZZERA GAS 100%;
5. La ECU acquisirà il valore del TPS e avviserà tramite una finestra di informazione;
6. Posizionare la manopola del gas nella posizione di minima apertura e premere il pulsante AZZERA GAS 0%;
7. La ECU acquisirà il valore del TPS e avviserà tramite una finestra di informazione;
8. Spegnere l'alimentazione alla moto e alla ECU;
9. Scollegare il cavo USB;

2.5 HARDWARE

Il gruppo HARDWARE contiene i parametri di configurazione legati ai sensori di velocità e al segnale dei giri motore (RPM).

2.5.1 IMPULSI RUOTA

La ECU per calcolare la corretta velocità di entrambe le ruote deve conoscere il numero di impulsi rilevati dai sensori per ogni giro completo di ruota. Impostare quindi il valore corretto attraverso i pulsanti **+** e **-**.
I valori possono variare da un minimo di 3 ad un massimo di 8 impulsi per giro di ruota.

2.5.2 DIMENSIONI RUOTA

La ECU per calcolare la corretta velocità di entrambe le ruote deve conoscere la dimensione delle ruote anteriore e posteriore. La misura richiesta dal programma è il rotolamento dei pneumatici (espresso in centimetri), cioè la distanza percorsa facendo un giro completo di ruota.
Impostare quindi il valore corretto attraverso i pulsanti + e -. I valori possono variare da un minimo di 180 ad un massimo di 220 cm per giro di ruota.

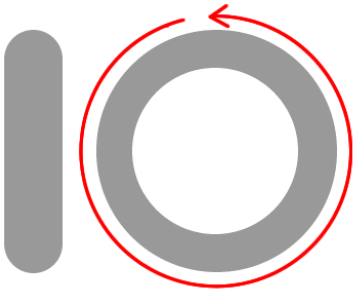


Fig.5

2.5.3 SEGNALE RPM

Il segnale RPM viene rilevato dalla ECU automaticamente attraverso il cablaggio plug & play (o a quello di tipo universale). In alcune applicazioni la ECU rileva un singolo impulso per ogni giro di albero motore, in altre invece la ECU rileva 1 impulso per ogni giro di albero a camme. Tramite questa opzione si può scegliere quella corretta.
Se si utilizza il cablaggio plug&play va selezionata l'opzione 1 impulso per ogni giro di albero a camme.
Se si utilizza il cablaggio universale (e si collega il cavo verde del cablaggio alle bobine), va selezionata l'opzione 1 impulso per ogni giro di albero a camme.
Se si utilizza il cablaggio universale e si collega il cavo verde al pickup sull'albero motore, va selezionata l'opzione 1 impulso per ogni giro di albero motore.

2.5.4 CONTROLLO REMOTE

La ECU è predisposta di un canale per il collegamento del **Remote control standard**. Questo dispositivo permette all'utente di variare la sensibilità del tarction control in tempo reale (mentre la moto è in movimento) attraverso un interruttore.
Con il dispositivo **Remote control standard** scollegato o posizionato su OFF la ECU mantiene la sensibilità definita dai parametri SOGLIA (fare riferimento ai paragrafi successivi per i dettagli su questi parametri).
Con il dispositivo **Remote control standard** posizionato su ON la ECU varia la sensibilità in base al valore del parametro **SPOSTAMENTO SOGLIA** (del CONTROLLO REMOTE).
Più è alto il valore di **SPOSTAMENTO SOGLIA** e minore sarà la sensibilità della ECU alle perdite di trazione.

NOTA. Questa opzione risulta utile in due situazioni.
N.1 L'utente può impostare il valore di **SPOSTAMENTO SOGLIA** a 2 e provare due diverse sensibilità della ECU senza fermare la moto, semplicemente agendo sull'interruttore del **Remote control standard**. Posizionando l'interruttore su OFF la ECU mantiene la sensibilità reimpostata, posizionando l'interruttore su ON la ECU risulterà **meno sensibile**.
N.2 L'utente può impostare il valore di **SPOSTAMENTO SOGLIA** a 1 o 2 e partire con le gomme nuove (posizionando l'interruttore del **Remote control standard** su OFF). Dopo diversi giri quando le gomme cominciano a deteriorarsi e il pattinamento della ruota posteriore aumenta, il controllo da parte della ECU potrebbe diventare eccessivo. In quel caso l'utente può agire sull'interruttore del **Remore control standard** (portandosi nella posizione ON) e ridurre la sensibilità della ECU.

2.6 TRACTION CONTROL

In questo gruppo sono contenuti i parametri più importanti per il funzionamento della ECU. Tutti questi parametri definiscono la sensibilità e il tipo di intervento sulla potenza del motore in caso di perdita di aderenza del pneumatico posteriore.

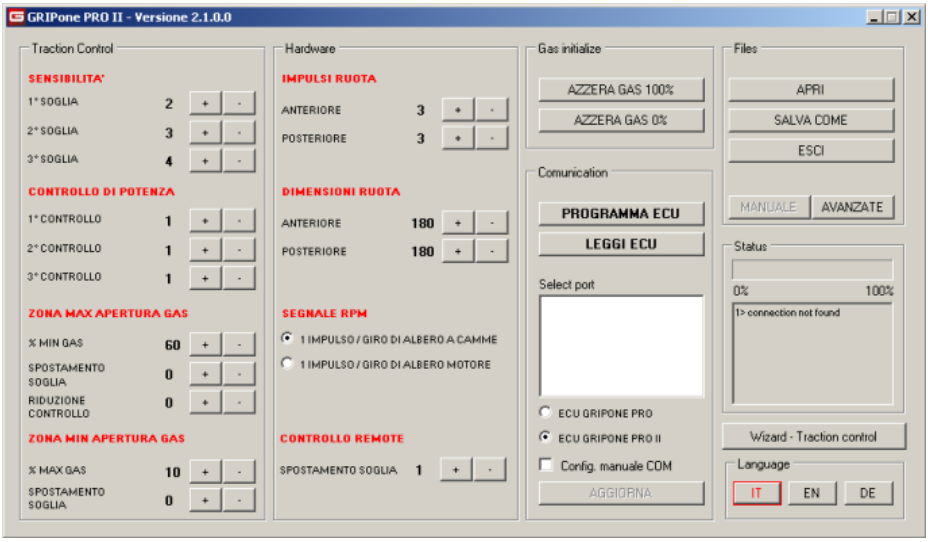


Fig.6

2.6.1 SENSIBILITA'

La ECU definisce la propria sensibilità alle perdite di trazione attraverso i parametri 1° SOGLIA, 2° SOGLIA e 3° SOGLIA. Le tre soglie corrispondono a tre diversi livelli di pattinamento del pneumatico posteriore.

Logica di funzionamento
Quando la moto comincia a muoversi, la ECU inizia a rilevare le velocità di rotazione della ruota posteriore e anteriore monitorando la percentuale di slittamento della prima rispetto alla seconda.
Quando questa percentuale supera il valore indicato dalla 1° SOGLIA la ECU si attiva e agisce sul motore riducendone la potenza.
Se la riduzione della potenza è sufficiente a ripristinare la corretta motricità, la percentuale di pattinamento ritornerà sotto i valori di allerta (sotto i valori definiti da 1° SOGLIA) e la ECU si disattiverà.
Se la riduzione della potenza non è sufficiente a ripristinare la corretta motricità, la percentuale di pattinamento (invece di calare) può continuare a salire fino a raggiungere la successiva soglia definita da 2° SOGLIA. In questo caso la ECU aumenta il controllo sul motore (riducendo ulteriormente la potenza).
Se la riduzione della potenza non è ancora sufficiente a ripristinare la corretta motricità, la percentuale di pattinamento (invece di calare) può continuare a salire ulteriormente fino a raggiungere la soglia definita da 3° SOGLIA. In questo caso la ECU aumenta ancora il controllo sul motore (riducendo ulteriormente la potenza).

Grazie a questa logica di funzionamento il controllo della ECU (sul motore) passa per gradi da un intervento discreto ad un intervento invasivo in base al livello di pattinamento.

NOTA Per aumentare la sensibilità della ECU alle perdite di trazione bisogna ridurre il valore di 1° SOGLIA, 2° SOGLIA e 3° SOGLIA.
Per ridurre la sensibilità della ECU alle perdite di trazione bisogna aumentare il valore di 1° SOGLIA, 2° SOGLIA e 3° SOGLIA.
Per aumentare la progressione del controllo di trazione da parte della ECU bisogna mantenere i valori di 1° SOGLIA, 2° SOGLIA e 3° SOGLIA molto vicini (esempio: 3-4-5).
Per ridurre la progressione del controllo di trazione da parte della ECU bisogna mantenere i valori di 1° SOGLIA, 2° SOGLIA e 3° SOGLIA molto lontani (esempio: 3-6-9).

2.6.2 CONTROLLO DI POTENZA

La ECU definisce l'intensità di intervento (sulla potenza del motore) attraverso i parametri 1° CONTROLLO, 2° CONTROLLO e 3° CONTROLLO.

Maggiore è il valore di ogni controllo e maggiore è l'intensità di intervento della ECU (sul motore) quando si superano le corrispondenti soglie (1° SOGLIA, 2° SOGLIA, 3° SOGLIA).

NOTA
Quando la percentuale di pattinamento della ruota posteriore supera il valore definito da 1° SOGLIA, la ECU interviene limitando la potenza in base al valore di 1° CONTROLLO.
Quando la percentuale di pattinamento della ruota posteriore supera anche il valore definito da 2° SOGLIA, la ECU interviene limitando la potenza in base al valore di 2° CONTROLLO.
Quando la percentuale di pattinamento della ruota posteriore supera anche il valore definito da 3° SOGLIA, la ECU interviene limitando la potenza in base al valore di 3° CONTROLLO.

Per questo motivo è importante scegliere i valori di controllo in base al tipo di intervento che si vuole ottenere.

Se si vuole un azione progressiva da parte della ECU impostare i controlli (1° CONTROLLO, 2° CONTROLLO e 3° CONTROLLO) con valori abbastanza distanziati tra loro (esempio 3-7-10).
Se si vuole un azione lineare da parte della ECU impostare i controlli (1° CONTROLLO, 2° CONTROLLO e 3° CONTROLLO) con valori equi distanziati tra loro (esempio 3-5-7).

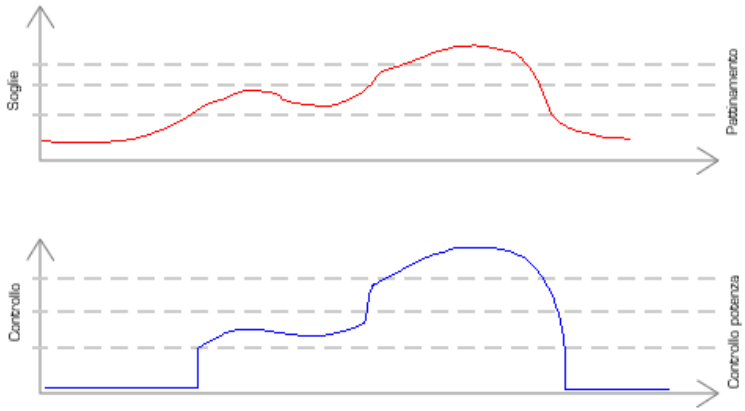


Fig.7

2.6.3 ZONA MAX APERTURA GAS

Grazie al segnale rilevato al TPS (sensore di posizione gas) la ECU può variare la sensibilità alle perdite di aderenza del pneumatico posteriore in tempo reale.
La ZONA MAX APERTURA GAS è la condizione che si verifica quando il gas è mantenuto aperto oltre una certa soglia. I parametri che interessano questa zona e che variano il comportamento della ECU sono: % MIN GAS; SPOSTAMENTO SOGLIA e RIDUZIONE CONTROLLO.

% MIN GAS
Indica la percentuale di apertura gas oltre la quale la ECU entra nella condizione ZONA MAX APERTURA GAS. Se viene fissata a 60, quando l'utente (in fase di accelerazione) apre il comando gas più del 60% la ECU entra nella condizione ZONA MAX APERTURA GAS.

SPOSTAMENTO SOGLIA
Quando la ECU entra nella condizione ZONA MAX APERTURA GAS le tre soglie che determinano la sensibilità (1° SOGLIA, 2° SOGLIA e 3° SOGLIA) vengono modificate all'interno della ECU. In questo caso al valore delle tre soglie 1° SOGLIA, 2° SOGLIA e 3° SOGLIA viene sommato il valore di SPOSTAMENTO SOGLIA. Così facendo quando la ECU si trova nella condizione ZONA MAX APERTURA GAS, la sensibilità risulterà ridotta. Se SPOSTAMENTO SOGLIA viene impostato uguale a zero le tre soglie non vengono modificate.
RIDUZIONE CONTROLLO
Quando la ECU entra nella condizione ZONA MAX APERTURA GAS i tre parametri che determinano l'intensità di intervento sul motore (1° CONTROLLO, 2° CONTROLLO e 3° CONTROLLO) vengono modificati all'interno della ECU. In questo caso al valore dei tre controlli (1° CONTROLLO, 2° CONTROLLO e 3° CONTROLLO) viene sottratto il valore di RIDUZIONE CONTROLLO. Così facendo quando la ECU si trova nella condizione ZONA MAX APERTURA GAS, la riduzione di potenza (in caso di pattinamento del pneumatico) risulterà minore.

NOTA
Quando il pilota della moto apre il gas completamente significa che è pronto per accettare la potenza del motore e ridurre l'angolo di inclinazione della moto. In questo caso per aumentare l'accelerazione mantenere relativamente basso

il valore di %MIN GAS e alti i valori di SPOSTAMENTO SOGLIA e RIDUZIONE CONTROLLO (esempio: 70%, SPOSTAMENTO SOGLIA=2, RIDUZIONE CONTROLLO=3).
Quando il pilota della moto apre il gas completamente e lamenta un impenna mento eccessivo si può regolare la ECU in modo da utilizzate il traction control come dispositivo anti impenna mento. In questo caso per aumentare l'accelerazione mantenere relativamente alto il valore di %MIN GAS e bassi i valori di SPOSTAMENTO SOGLIA e RIDUZIONE CONTROLLO (esempio: 92%, SPOSTAMENTO SOGLIA=1, RIDUZIONE CONTROLLO=1).

2.6.4 ZONA MIN APERTURA GAS

La ZONA MIN APERTURA GAS è la condizione che si verifica quando il gas è mantenuto sotto una certa soglia. I parametri che interessano questa zona e che variano il comportamento della ECU sono: % MAX GAS e SPOSTAMENTO SOGLIA.

% MAX GAS
Indica la percentuale di apertura gas oltre la quale la ECU entra nella condizione ZONA MIN APERTURA GAS. Se viene fissata a 10, quando l'utente (in fase di accelerazione) mantiene il comando gas compreso tra 0% e 10% la ECU entra nella condizione ZONA MIN APERTURA GAS.

SPOSTAMENTO SOGLIA
Quando la ECU entra nella condizione ZONA MIN APERTURA GAS le tre soglie che determinano la sensibilità (1° SOGLIA, 2° SOGLIA e 3° SOGLIA) vengono modificate all'interno della ECU. In questo caso al valore delle tre soglie 1° SOGLIA, 2° SOGLIA e 3° SOGLIA viene sottratto il valore di SPOSTAMENTO SOGLIA. Cosi facendo quando la ECU si trova nella condizione ZONA MIN APERTURA GAS, la sensibilità risulterà aumentata. Se SPOSTAMENTO SOGLIA viene impostato uguale a zero le tre soglie non vengono modificate.

NOTA
Quando il pilota della moto comincia ad aprire il gas si trova vicino al centro curva ed al massimo angolo di inclinazione. In questo caso per aumentare la sensibilità della ECU alle perdite di trazione mantenere relativamente alti il valore di %MAX GAS e di SPOSTAMENTO SOGLIA (esempio: 20%, SPOSTAMENTO SOGLIA=2).
Quando invece il pilota della moto utilizza il gas per far girare la moto a centro curva, mantenere relativamente basso il valore di %MAX GAS e bassi i valori di SPOSTAMENTO SOGLIA (esempio: 10%, SPOSTAMENTO SOGLIA=1.

2.7 WIZARD – TRACTION CONTROL

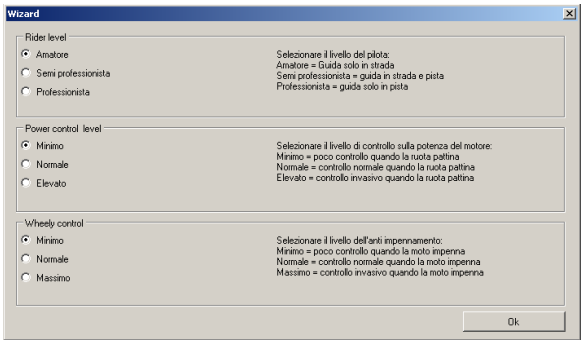


Fig.8

Il pulsante Wizard – traction control attiva una procedura automatica che, in base ad alcune informazioni fornite dall'utente, imposta i parametri di configurazione inclusi nel gruppo TRACTION CONTROL.
Selezionare il livello di abilità del pilota, l'intensità con cui la ECU interviene sulla potenza del motore e il livello di controllo come anti impenna mento. Premere poi il pulsante OK per confermare e attivare la configurazione automatica dei parametri.

3.0 AVANZATE (Advanced)

Gran parte delle regolazioni che si adottano durante l'utilizzo della ECU GRIPONE PRO 2 sono presenti nella schermata iniziale. Tuttavia il software prevede una seconda schermata (accessibile premendo il pulsante AVANZATE) la quale da accesso alla modifica di altri parametri.
La schermata ADVANCED (avanzate) è divisa in cinque gruppi: GEAR SHIFT, ADVANCED, GAS MONITORING, GEAR SENSOR MONITORING E REMOTE CONTROL MONITORING.

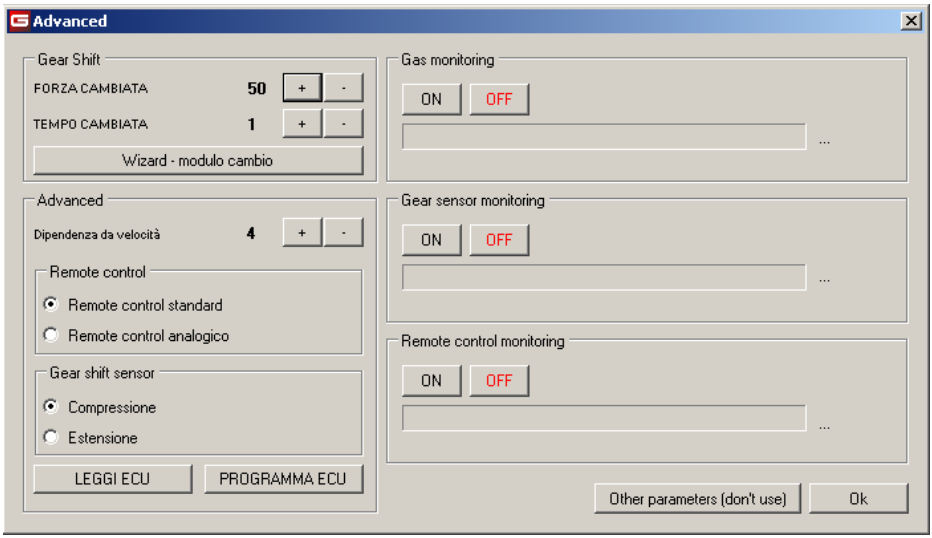


Fig.9

3.1 GEAR SHIFT

Nel gruppo GEAR SHIFT è possibile modificare i parametri che gestiscono il modulo esterno **Shift-Up** per il cambio marcia semi automatico.

3.1.1 FORZA CAMBIATA

Il modulo esterno **Shift-Up** utilizza un sensore applicato alla leva del cambio. Il sensore può essere un potenziometro lineare che misura la rotazione della leva o una cella di carico che misura la pressione che il pilota esercita sulla leva.
Nel caso si utilizzi un sensore di spostamento lineare il parametro FORZA CAMBIATA indica la corsa che deve fare il sensore per innescare la cambiata di marcia. Più è grande il valore di questo parametro e maggiore è la corsa che deve effettuare la leva per azionare il modulo per la cambiata di marcia.
Nel caso si utilizzi una cella di carico il parametro FORZA CAMBIATA indica la forza che deve esercitare il pilota per innescare la cambiata di marcia. Più è grande il valore di questo parametro e maggiore è la forza richiesta.

3.1.2 TEMPO CAMBIATA

Con questo parametro si regola il tempo della cambiata. Maggiore è il valore del parametro TEMPO CAMBIATA e maggiore sarà la durata del taglio sulla accensione per l'inserimento della marcia successiva.

NOTA
Il modulo esterno, ad ogni accensione della ECU rileva la tensione emessa dal sensore e utilizza questo valore come riferimento. Il parametro FORZA CAMBIATA indica alla ECU la variazione di tensione necessaria per l'innesco della marcia. Per questo motivo quando si accende la moto bisogna evitare di azionare (o esercitare pressione) sulla leva del cambio.

Per una corretta regolazione del cambio si consiglia di utilizzare la procedura guidata attivabile dal pulsante WIZARD - SETUP GEAR SHIFT.

3.1.3 WIZARD - MODULO CAMBIO.

Premendo il pulsante WIZARD - MODULO CAMBIO si attiva una procedura guidata che consente la corretta configurazione dei parametri che gestiscono il modulo **Shift-Up.**

www.gripone.com

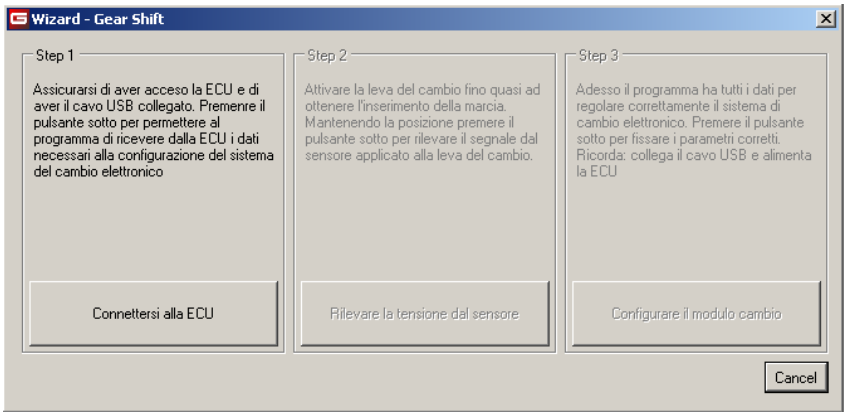


Fig.10

Seguire i seguenti passi:

1. Accendere la ECU **(assicurandosi di non esercitare pressioni sulla leva del cambio)**
2. Collegare il cavo USB alla ECU
3. Premere il pulsante CONNETTERSI ALLA ECU. Il software attiverà una comunicazione per ricevere le informazioni necessarie alla configurazione.
4. Esercitare sulla leva del cambio la pressione come se si volesse inserire la marcia (**senza però inserirla**)
5. Mantenere tale pressione e premere il pulsante RILEVARE LA TENSIONE DAL SENSORE
6. Rilasciare la leva
7. A questo punto il programma calcola il valore da assegnare al parametro FORZA CAMBIATA
8. Premere il pulsante CONFIGURA MODULO CAMBIO per assegnare al parametro il valore calcolato

ATTENZIONE: A questo punto la ECU ha ricevuto la configurazione per il modulo esterno. Per variare in un secondo tempo la sensibilità del sensore cambio o il tempo della cambiata si possono variare i parametri FORZA CAMBIATA e TEMPO CAMBIATA. Per rendere attive le variazioni tornare alla schermata principale e premere PROGRAMMA ECU.

3.2 ADVANCED

Il gruppo ADVANCED include alcuni parametri avanzati che permettono la configurazione del controllo di trazione e del modulo cambio Shift-Up.
Per verificare il valore dei parametri avanzati memorizzati nella ECU premere il pulsante LEGGI ECU. Per variare i valori dei parametri avanzati e memorizzarli nella ECU premere il pulsante PROGRAMMA ECU.
Leggere i paragrafi 3.2.1, 3.2.2 e 3.2.3 per approfondire il significato di ogni parametro avanzato.

3.2.1 DIPENDENZA DA VELOCITA

Questo parametro controlla la sensibilità del controllo di trazione in base alla velocità di curva. Le curve a alta velocità hanno bisogno di un controllo finalizzato alla stabilità della moto mentre le curve a bassa velocità richiedono un controllo rapido alle perdite di trazione. Per questo motivo GRIPONE PRO 2 permette di variare il carattere del controllo in base alla velocità di percorrenza di curva.

Maggiore è il valore del parametro DIPENDENZ DA VELOCITA' e maggiore e la variazione del controllo al variare della velocità di percorrenza. Impostando a 1 tale parametro si ottiene lo stesso controllo a qualsiasi velocità. Impostando a 8 tale parametro si ottiene una variazione netta del controllo in base alla velocità.

3.2.2 REMOTE CONTROL

In questo gruppo puoi selezionare il tipo di remote control che hai collegato alla ECU. Il remote control standard è quello con selettore a levetta. Il remote control analogico è quello con il potenziometro.
Se non si collega nessun remote control bisogna impostare il tipo standard.

3.2.3 GEAR SHIFT SENSOR

In questo gruppo bisogna specificare il senso di funzionamento del sensore collegato al modulo cambio.
Se si utilizza il potenziometro:

- selezionare COMPRESSIONE se il sensore si comprime inserendo la marcia.
- selezionare ESTENSIONE se il sensore si estende inserendo la marcia.

Se non si configura correttamente questo parametro il modulo cambio non funziona correttamente.

3.3 MONITORING

Nella finestra ADVANCED sono presenti 3 gruppi MONITORING: GAS MONITORING, GEAR SENSOR MONITORING e REMOTE CONTROL MONITORING. Ognuno rileva il valore di tensione in ingresso del relativo canale (segnale TPS per il GAS, segnale sensore cambio per GEAR SENSOR e il segnale del remote control per REMOTE CONTROL). Per funzionare la ECU deve essere accesa e il cavo USB deve essere collegato. Se un gruppo è attivo (ON) gli altri sono spenti.

3.3.1 GAS MONITORING

Premendo il tasto ON si attiva il controllo del segnale rilevato al TPS (segnale di posizione del comando gas). A brevi intervalli di tempo viene rilevato il valore di tensione

3.3.2 GEAR SENSOR MONITORING

Premendo il tasto ON si attiva il controllo del segnale rilevato al sensore cambio. A brevi intervalli di tempo viene rilevato il valore di tensione.

3.3.3 REMOTE CONTROL MONITORING

Premendo il tasto ON si attiva il controllo del segnale rilevato all'ingresso del remote control. A brevi intervalli di tempo viene rilevato il valore di tensione.
Se si utilizza il remote control standard a fianco del pulsante OFF viene visualizzata l'informazione relativa alla posizione del selettore a levetta (sensibilità normale o desensibilizzato)
Se si utilizza il remote control analogico, a fianco del pulsante OFF viene visualizzato il valore di spostamento delle soglie a partire dai valori definiti da 1° SOGLIA, 2° SOGLIA e 3° SOGLIA.

4.0 CONFIGURAZIONE

4.1 PER PARTIRE

Dopo aver eseguito l'installazione del programma e aver letto il significato di tutti i parametri contenuti nel programma GRIPONE PRO 2 riassumiamo qui la procedura per configurare la ECU correttamente.

1. Accendere la ECU e collegare il cavo USB
2. Azzerare il segnale del gas seguendo la procedura specificata nel paragrafo 2.4
3. Configurare i parametri contenuti nel gruppo HARDWARE secondo le indicazioni contenute nel paragrafo 2.5
4. Configurare i parametri contenuti nel gruppo TRACTION CONTROL secondo le indicazioni contenute nel paragrafo 2.6
5. Premere il pulsante PROGRAMMA ECU
6. Attendere che la procedura di programmazione sia ultimata
7. Scollegare il cavo USB
8. Spegnere la ECU

4.2 AFFINARE la CONFIGURAZIONE

Dopo aver configurato la ECU e aver testato il funzionamento è necessario affinare la taratura per migliorare le prestazioni del sistema.
I parametri di configurazione interessati al funzionamento del sistema di controllo della trazione sono quelli inclusi nel gruppo TRACTION CONTROL e il parametro DIPENDENZA DA VELOCITA' (nei parametri avanzati).

Come procedere

1. Si consiglia di partire con valori dei parametro 1° CONTROLLO, 2° CONTROLLO e 3° CONTROLLO abbastanza alti (6-10). Questo permette al pilota di capire chiaramente quando il sistema di controllo interviene.
2. Partire con valori dei parametri 1° SOGLIA, 2° SOGLIA e 3° SOGLIA abbastanza bassi (3-6).
3. Spostare verso l'alto il valore dei parametri ° SOGLIA, 2° SOGLIA e 3° SOGLIA fino a raggiungere il livello di sensibilità desiderato
4. Trovata la corretta sensibilità variare i valori dei parametro 1° CONTROLLO, 2° CONTROLLO e 3° CONTROLLO per aumentare o diminuire l'intensità del controllo sulla potenza.

ATTENZIONE
Si ricorda inoltre che l'utilizzo di un sistema di traction control non previene la caduta causata da un utilizzo inappropriato del comando del gas o del veicolo. Per questo motivo

si consiglia di sperimentare il funzionamento del sistema GRIPone attraverso prove ripetute e

Distribuito da

GUBELLINI di D. Gubellini
Via Fiorentina 3508/H
40059 Medicina BOLOGNA
Italy

www.gripone.com

Segna qui le tue regolazioni

Data	Circuito	Condizioni	Tempo	File

Note


GRIPONE2
PRO