



## Manual de Instrucciones del Cambio rápido ITR

Lea con detenimiento estas instrucciones y asegúrese de seguir las medidas de seguridad necesarias para trabajar en un entorno de trabajo seguro.

### Precauciones:

Al realizar el cambio de velocidad con la moto inclinada, la entrega de potencia tras realizar el cambio de la moto es brusca y puede desestabilizar al piloto. Pilotos con poca experiencia en este tipo de cambio, evitar los cambios con la moto inclinada.

Alimentar la centralita del cambio, en un positivo de un relé, puede afectar al funcionamiento de la centralita.

### Objetivo del Cambio rápido ITR:

Este producto es para el uso en motocicletas destinadas a la competición, o de particulares que circulen en circuitos privados destinados a la competición.

### Utilidad

El cambio rápido es un kit de gestión para el cambio de velocidad de una motocicleta.

- Usando este kit no es necesario desembragar el motor, ni eliminar o cambiar la posición del puño del gas para realizar el cambio de marcha de la motocicleta.

### Normas de seguridad a seguir:



Antes de comenzar el montaje del cambio rápido, el operador debe tomar las medidas necesarias para realizar un trabajo seguro.

Un mal montaje o ajuste del cambio rápido en una motocicleta, puede causar daños al cambio de la motocicleta.

### Composición del cambio rápido ITR:

- Centralita.
- Varilla de gestión.
- Alargador.
- Cableado de conectores puente para las bobinas (Importante: tanto los conectores de la propia motocicleta, como los del cableado adjunto en el kit de cambio rápido ITR, tienen una junta de estanqueidad suelta, procurar no perderla)

### Montaje del cambio:

(Se recomienda que el montaje lo realice un técnico).

1. Localización de la ubicación de la centralita: hay que evitar zonas con temperaturas superiores a 70°C, y vibraciones acusadas.
2. Una vez ubicada la centralita, desmontar la varilla original de la motocicleta, y sustituirla por la suministrada en el kit cambio rápido.
3. Pasar el cable de la varilla hasta la centralita, teniendo en cuenta el movimiento lineal de la varilla, sujetando el cable para evitar roturas o roces, una vez pasado, unir los conectores de la varilla y de la centralita.
4. Intercalar el cableado específico adjunto entre las bobinas y los conectores de la motocicleta, según croquis adjunto.
5. Conectar cable rojo a + 12v. conectar después de llave de contacto, (se aconseja usar el positivo de la luz posición posterior, o luz de matrícula).
6. Conectar cable negro de la centralita a masa, (asegurar que hace buen contacto).

### Comprobar funcionamiento del sistema:

Una vez montado el cambio rápido, aseguraremos el funcionamiento del sistema, realizando las siguientes comprobaciones:

1. **Cableado específico de bobinas de alta:**
  - Con el cable específico instalado, no conectar la centralita, accionar el arranque de la motocicleta, no ha de haber ninguna detonación en los cilindros de la motocicleta.
2. **Alimentación de la centralita:**
  - Conectar la centralita en su conector y con el contacto de la motocicleta accionado verificar si el led power luce con normalidad.
3. **Varilla de gestión:**
  - Con la leva del cambio motor bloqueada, accionar la palanca de cambio para subir marchas, hasta conseguir una pulsación. Esta se reflejará en el LED amarillo (Test shifter) y en el LED rojo (Test timer).

LED amarillo (Test shifter): con la pulsación luce fijo.

LED rojo (Test timer): con la pulsación temporiza.

### Funcionamiento:

- En cada cambio eliminar la presión totalmente de la varilla, asegurándose que se ha eliminado la pulsación.
- La centralita después de cada cambio tardará 30 milisegundos en estar preparada para realizar un nuevo cambio. Si no se respetan los tiempos de espera entre pulsaciones, se alargará este tiempo de espera.
- El cambio semiautomático solo podrá incrementar velocidades, en ningún caso podrá decrecer ninguna velocidad.
- La centralita se autoregula en cada cambio de marchas.

### Ajuste del tiempo máximo:

- Para ajustar el tiempo de corte máximo, se puede incrementar y reducir, tan solo girando el tornillo de ajuste.
- El ajuste de mínimo a máximo es de 25 vueltas del tornillo.
- Accedemos al tornillo por el orificio Adjust/time, situado en la cara frontal, parte superior de la centralita, una vez asegurado el tiempo máximo de corte, retirar el protector de la pegatina y sellar el orificio de ajuste.

### Características:

Tensión de trabajo.....13.8 vols

Consumo.....0,3 mA.

Intensidad máx. Circuito potencia.....8 A.

### Trabajo óptimo:

El Trabajo óptimo del corte está comprendido entre 8.000 y 13.000 rpm. Si la motocicleta llega a corte de encendido, el sistema no funcionará.

### Mal funcionamiento:

En el caso de detectar un mal funcionamiento dejar de usar y ponerse en contacto con el servicio técnico. O proveedor del producto.

Para inutilizar el cambio, desconectar la varilla o quitar la tensión de la centralita, volviendo la motocicleta a su funcionamiento normal.

### Mantenimiento:

La varilla de gestión está compuesta por un pulsador que tiene una vida limitada, más de 100.000 pulsaciones, este elemento es sustituible.

### Reciclaje:



Por respeto al medio ambiente, cuando reemplacemos el cambio deberá desecharse correctamente en alguna planta de selección de desechos reciclables.

**Nota:** el fabricante puede cambiar el proyecto sin previo aviso.

Fabricado en España.

# CROQUIS MONTAJE CAMBIO

## *ITR*

