

MOTOGADGET Manuel d'instruction (traduction via Reverso.net par Zorgol)

Données et fonctions techniques

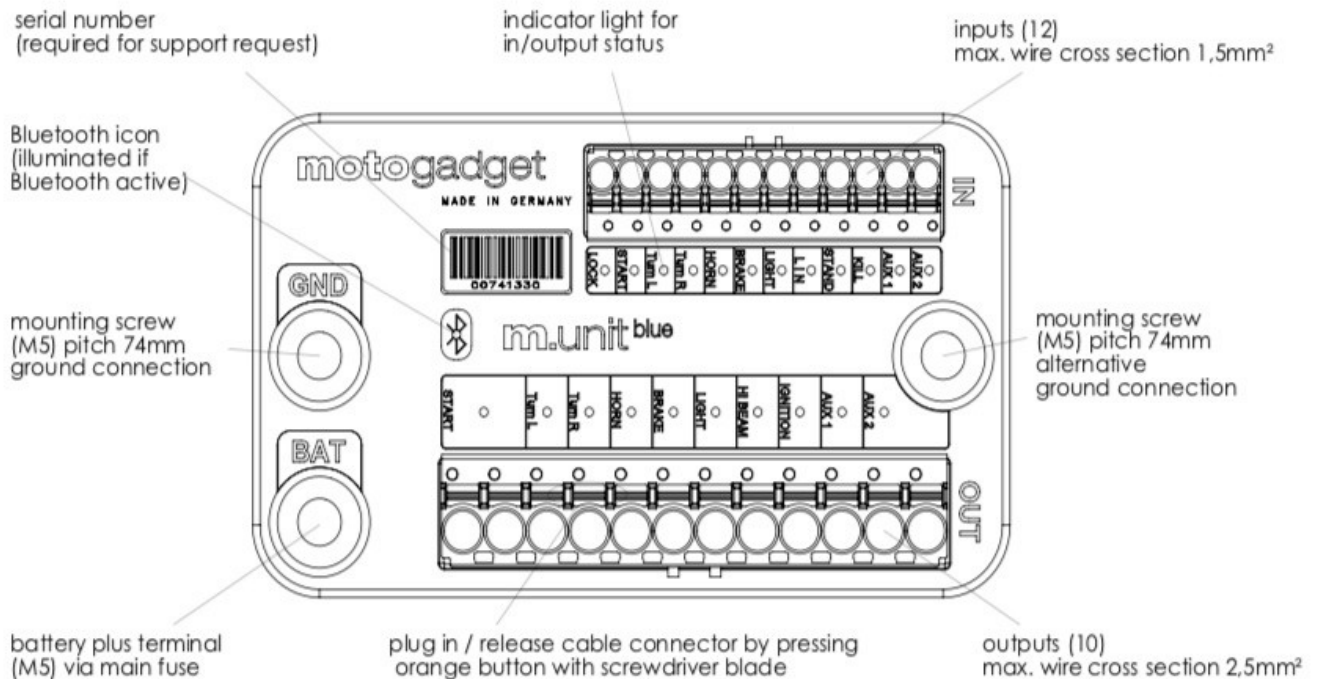
Longueur / largeur / épaisseur et poids	90 / 53 / 30 mm 10 g
Trous de fixation filetés et Courant de secours	2 x M5, bore spacing 74 mm approx. 450 μ A (0.00045 A)
Operating voltage Operating temperature	6 - 18V, suitable for 12V electrical systems -20°... + 80°C
Input circuits Output circuits	12 10 (START and AUX2 with 2 wire terminals each) 23
Affichage	internal LEDs

Différences entre le m.unit basic et le m.unit blue

Le m.unit basic ne dispose pas de la fonctionnalité Bluetooth et donc ne peut pas être jumelé avec un smartphone. Le m.unit basic est étiqueté avec un numéro de série rouge autocollant et le m.unit bleu aura un numéro de série argent autocollant.

Pour mettre à niveau un m.unit de base à un m.unit bleu, l'article doit être expédié à motogadget. La mise à niveau prendra environ deux semaines et coûte 120 EUR + expédition. (aucun intérêt – note de Zorgol)

Vue générale



Fonction et Opérations

L'unité m.unit peut agir comme l'unité centrale de contrôle dans le système électrique du véhicule. Il fournit les caractéristiques suivantes :

- Unité complète de commande numérique à bouton-poussoir; fonctionnement optionnel à 4 ou 5 boutons-poussoirs
- Remplacement complet de tous les fusibles OEM. 10 circuits indépendants sont supervisés numériquement ; un circuit sera arrêté en cas d'interférences. En éliminant les interférences, la fonction de sécurité sera la réinitialisation automatique
- relais de clignotants intégrés, numériques et indépendants de la charge; avec fonction de coupure programmable (en option), mode m-wave sélectionnable
- Réglage de l'indicateur de direction à utiliser comme feu de position
- Feu de stationnement, feux de route
- Module de freinage numérique intégré avec séquence de clignotants programmables, feu de freinage d'urgence à commande d'accélération
- Jumelage de m.unit avec d'autres produits motogadget via bus LIN
- Relais de démarrage intégré pour interrupteur électromagnétique (jusqu'à 30A)
- Commande de charge/arrêt intelligent et entièrement configurable pour une puissance de démarrage maximale de la batterie au démarrage
- Commande des feux de croisement et de route (jusqu'à 120 W) à l'aide d'un seul bouton-poussoir
- Relais de klaxon numérique intégré
- Système d'alarme intégré indépendant de la position
- Feux de détresse intégré

- Fonction de diagnostic pour la disposition de l'entrée, la sortie, l'état de commutation de circuit plus le diagnostic des circuits électrique, courts-circuits, etc.
- Deux sorties auxiliaires AUX1 et AUX2 entièrement configurables
- L'étalonnage et la surveillance du courant permettent de détecter les défauts de tous les voyants et clignotants

L'état actuel de chaque circuit est indiqué par une LED interne sur la face supérieure de la m.unit :

LED off..... entrée inactive, sortie non alimentée

LED on..... entrée active, sortie alimentée – conditions normales

Clignotement rapide : coupure du courant de sortie dû à un court-circuit ou à une surcharge

Indicateurs de direction :

L'arrêt automatique peut être activé dans le menu de configuration.

Si cette fonction est activée, un compte à rebours commencera lorsque le signal clignotera.

Lorsque le compte à rebours est terminé, les indicateurs de direction cessent de clignoter.

L'activation du frein arrête le compte à rebours.

Relâcher le frein permet de redémarrer le compte à rebours à temps plein.

Si des boutons-poussoirs sont utilisés pour le contrôle de l'indicateur de direction et qu'un délai d'arrêt a été sélectionné dans la configuration, une brève pression sur le bouton-poussoir active la fonction de changement de voie.

Appuyer sur le bouton-poussoir et le maintenir enfoncé pendant plus d'une seconde désactive le compte à rebours.

Feux de détresse :

Pour activer les feux de détresse, appuyez sur les boutons-poussoirs gauche et droit et maintenez-les enfoncés pendant 2 secondes.

Si un interrupteur indicateur de direction est utilisé, la fonction feux de détresse ne peut être activée que si un interrupteur de feux de détresse supplémentaire active les deux entrées d'indicateur de direction en même temps.

Le mode lumière feux de détresse reste actif même si le commutateur principal (allumage) est désactivé.

Commande de l'éclairage

Afin d'économiser l'alimentation de la batterie du véhicule, la lumière est éteinte lors de la mise sous tension.

Les feux de croisement seront activés automatiquement après le démarrage du moteur en appuyant sur le bouton de démarrage. D'autres modes de contrôle de la lumière peuvent être sélectionnés dans le menu de configuration n. 8.

Si un bouton-poussoir est utilisé pour le contrôle des feux de croisement/de route, une courte pression basculera entre les feux de route et de croisement.

En appuyant sur le bouton-poussoir pendant 2 secondes, les lumières s'éteignent complètement.

En appuyant à nouveau sur le bouton-poussoir, on rallume le faisceau de croisement.

Une très brève pression sur le bouton-poussoir déclenche le clignotement des feux de route.

Lors de l'utilisation d'un interrupteur pour le contrôle de la lumière, il est seulement possible de basculer entre les feux de croisement et de route. Veuillez vous référer au schéma de connexion. Les sorties de lumière (Hi BEAM et LIGHT) peuvent basculer 120W chacune et sont conçues pour une charge maximale de deux ampoules halogènes avec 55W (feux de croisement) et 60W (feux de route) respectivement.

Le feu de stationnement est activé sous le Menu de configuration n. 12.

Le voyant de stationnement est allumé lorsque le feu de route est allumé pendant que le contact d'allumage est coupé. À cette fin, aucun feu de stationnement supplémentaire n'est nécessaire – cette fonction est réalisée avec le feu de croisement et le feu arrière existants. L'activation du feu de stationnement est signalée par deux brefs bruits de klaxon.

Pour éviter une décharge excessive de la batterie, veuillez limiter l'utilisation du feu de stationnement à un maximum de 2 heures à la fois.

Arrêt moteur

Le moteur en marche peut être arrêté de trois façons différentes :

- a) Double-cliquant sur le bouton de démarrage du moteur Appuyez à nouveau sur le bouton pour redémarrer le moteur.
- b) En connectant un interrupteur séparé ou un bouton-poussoir. Si un bouton-poussoir est utilisé, le moteur est arrêté si le bouton-poussoir est pressé brièvement. Pour redémarrer le moteur, maintenez le bouton de nouveau pendant 2 secondes ou mettez le contact de nouveau.
Si un interrupteur d'arrêt est utilisé, attendre 2 secondes après l'arrêt du moteur avant de relâcher l'interrupteur d'arrêt. Un interrupteur ou un bouton-poussoir et le bouton-poussoir ne peuvent pas fonctionner en même temps à l'entrée m.unit KILL.
- c) Lors de la mise en œuvre des commandes avec quatre boutons-poussoirs et choisir le menu de configuration 1 / option E, le moteur est arrêté en appuyant sur les boutons poussoirs pour le bon indicateur et les lumières en même temps

Système d'Alarme

La sensibilité du système d'alarme est indépendante de son positionnement et de son orientation. En coupant le contact d'allumage, un système d'alarme activé est affiché par les voyants clignotant brièvement. La position et l'orientation relatives du véhicule seront enregistrées et stockées et le système d'alarme activé après 30s.

L'alarme est déclenchée lorsque l'orientation du véhicule est modifiée sur son axe X,Y ou Z (e.g. lorsque le véhicule est soulevé de sa béquille). En fonction de la sensibilité prédéterminée, l'alarme sera également déclenchée en cas de chocs plus légers ou de réaction d'agitation.

Selon la configuration choisie, le système d'alarme déclenchera un pré-alarme et n'activera l'alarme que lorsque le système sera déclenché de nouveau dans un délai de dix secondes.

Si le véhicule est transporté (p. ex., par un ferry, une remorque ou une dépanneuse), le système d'alarme peut être désactivé en appuyant sur le bouton du klaxon tout en coupant l'interrupteur principal.

Si elle est mise en œuvre dans les voitures ou les side-cars, nous recommandons le réglage de sensibilité le plus élevé (option F).

Installation mécanique

Monter l'appareil sur une surface plane (plaque de base métallique) sans tension à l'aide de deux vis M5. Aucune force de traction ou de compression ne doit agir sur le boîtier de l'appareil.

Toutes les garanties et les garanties prolongées sont réputées perdues en cas d'endommagement mécanique de l'appareil.

La zone d'installation doit être protégée contre les projections d'eau et à une distance de 20 cm des pièces du moteur ou d'échappement chaudes. La température ambiante maximale ne doit pas dépasser **+80 °C ou descendre en dessous de -20 °C.**

L'unité m.unit est reliée à la terre du véhicule par les deux vis de montage. Par conséquent, une des vis de montage doit être raccordée directement à la borne moins de la batterie. La section de câble nécessaire pour ce câble de connexion est de 1,5mm².

Connexion électrique

Aspect Généraux

L'appareil fonctionne dans une gamme de tension comprise entre 6 et 16V DC (courant continu) et est conçu pour les systèmes électriques 12V qui utilisent la batterie moins la borne au châssis du véhicule. Utilisation dans les véhicules sans batterie n'est pas possible.

Assurez-vous que le véhicule est équipé de bougies ou de câbles d'allumage sans interférence. La distance minimale entre la bobine d'allumage ou les câbles haute tension et l'unité m ne doit pas être inférieure à 10 cm.

Fonctions de sécurité

La notification de surtension déclenchera le klaxon lorsque la tension dépasse 16V - 40V (p. ex., en cas de défaillance du régulateur), ce qui permet d'éviter la surchauffe des batteries et les dommages causés aux appareils en raison de la conduite continue.

Les câbles de batterie lâches produisent des pointes de tension allant jusqu'à 80V. Dans ce cas, l'unité m.unit active tous les appareils pour se protéger. Cependant, la protection qui en résulte n'est que de courte durée – des surtensions prolongées (plusieurs secondes) ou répétées brûleront les appareils connectés (p. ex. des ampoules de faible ou de haut niveau).

Lorsque la surtension ne peut plus être compensée, l'épuisement se produit et le rendement respectif sera endommagé en permanence. Ces dommages sont indiqués par la sortie de bas ou de haut niveau défectueuse. Dans ce cas, toutes les réclamations de garantie seront annulées.

Inverser la polarité de la batterie provoquera l'activation de tous les appareils connectés pour protéger le m.unit. Assurez-vous que les câbles de la batterie sont bien serrés. Pendant que le moteur tourne, les contacts lâches peuvent créer des pointes de tension capables d'endommager les appareils et m.unit au-delà de la réparation.

Fusibles

Alors que la m.unit elle-même n'a pas besoin d'un fusible, **la mise en œuvre d'un fusible de véhicule principal (maximum 40A) est obligatoire**, puisque le régulateur de tension (relié à la batterie par le fusible principal) peut ne pas fonctionner et créer un court-circuit.

Si les câbles sont connectés avec un diamètre inférieur à celui indiqué (par ex. instruments motogadget ou m.lock), ils doivent être protégés par les fusibles de câble fournis.

Note on Cable Routing and Connecting

L'isolant des câbles doit être d'une épaisseur suffisante et le matériau isolant doit avoir une résistance au carburant, à l'huile, au froid et à la chaleur.

S'il vous plaît utiliser seulement les câbles qui sont certifiés pour une utilisation dans les véhicules. Les fils positifs non utilisés, qui mènent de la borne positive de la batterie au moteur de démarrage ou à l'unité m.unit doivent avoir la longueur la plus courte possible.

Il est très important de protéger l'isolation de ces câbles contre les dommages causés par l'usure. Une protection supplémentaire d'isolation est assurée aux points de contact entre les câbles et les pièces du véhicule.

Les câbles doivent être le plus loin possible des parties chaudes du moteur. Rechercher un endroit approprié pour que les câbles respectifs se connectent avec leurs fiches et pour que les fiches soient connectées entre elles.

Vous le trouverez généralement dans le boîtier de la lampe de tête, sous le réservoir d'essence ou dans le cockpit. Assurez-vous de prendre note des longueurs de câbles requises avant de les couper pour un meilleur ajustement.

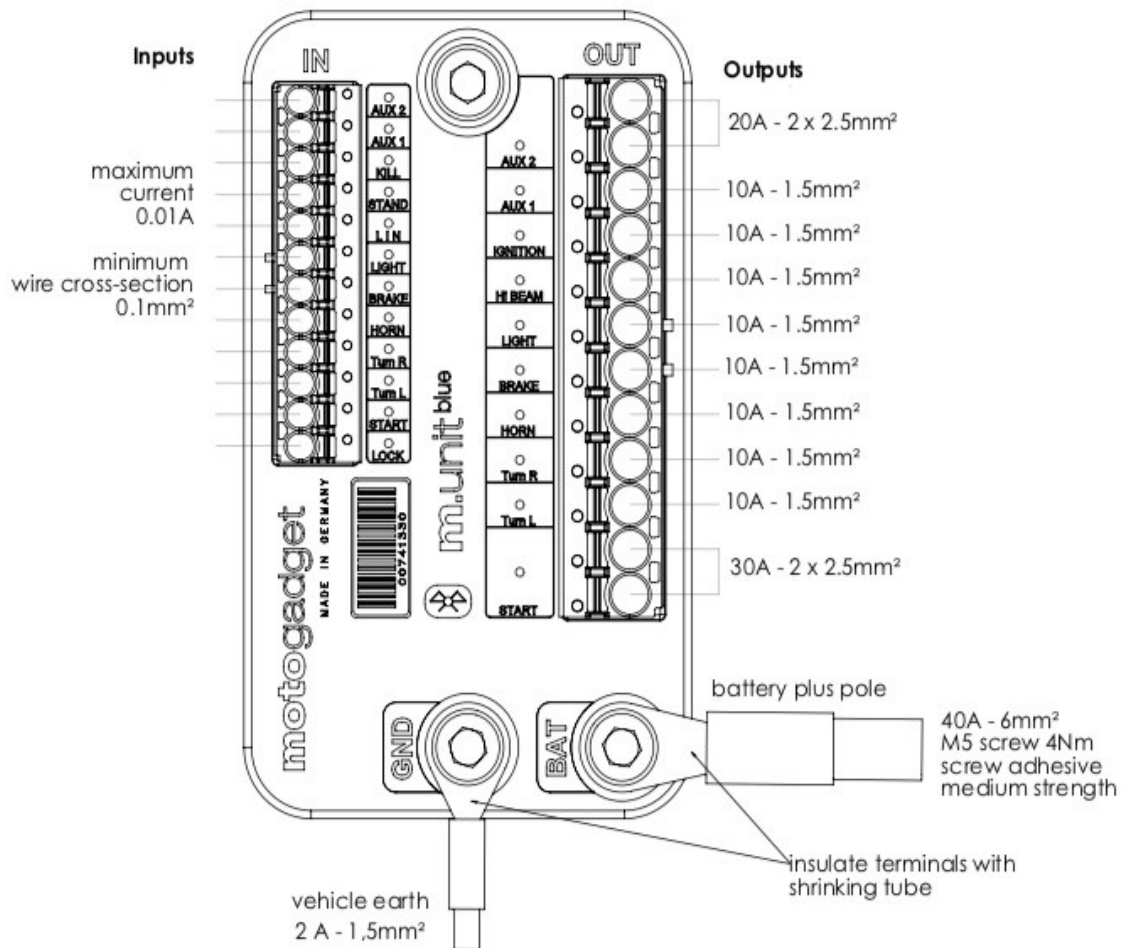
À cet égard, il est important de tenir compte du verrouillage complet du guidon ainsi que de la course des roues avant et arrière.

Tous les câbles doivent être acheminés sans plis et ne doivent être soumis à aucune tension. Pour les câbles, nous recommandons des attaches en matière plastique.

Les câbles sont connectés à m.unit à l'aide de borniers à ressort. Appuyez sur l'insert orange à côté de l'entrée du câble pour insérer l'extrémité exposée du câble dans le bornier. Utilisez une pointe de tournevis pour pousser l'insert.

Section des fils utilisés

Les diamètres de fil utilisés dans un circuit dépendent du débit de courant dans ce circuit particulier. Le plan de la page suivante indique les sections minimales de fil utilisées dans les circuits uniques de la m.unit. Les sections transversales de fil installées ne doivent pas être inférieures aux valeurs indiquées.



Connexion du + de la batterie

Le raccordement du câble doit être effectué comme indiqué sur le dessin. La section minimale du fil **ne doit pas être inférieure à 6mm²**.

L'extrémité du câble de la batterie doit être sertie sur un œillet M5 et être montée sur l'unité m.unit à l'aide d'une vis M5.

Le couple maximal appliqué à la vis de fixation M5 ne doit pas dépasser 4 Nm. L'adhésif à vis de résistance moyenne doit être appliqué sur la vis avant l'installation.

Si le câble de batterie fourni est utilisé, monter l'extrémité avec l'œillet avec la vis M5 courte au m.unit. Couper l'autre extrémité du câble à la longueur requise et sertir l'œillet fourni à cette fin. Utilisez un outil de sertissage approprié. Utilisez la gaine thermorétractable fournie pour couvrir tout métal exposé.

ASSUREZ-VOUS QUE L'OEILLET EST SUFFISAMMENT ISOLÉ ET NE PEUT PAS ENTRER EN CONTACT AVEC D'AUTRES PARTIES LIÉES À LA TERRE DU VÉHICULE.

Commandes au guidon

Tous les câbles d'entrée, à l'exception du verrouillage, nécessitent un signal de terre. Cinq types différents de commandes de guidon sont compatibles avec le m.unit. Le type particulier à utiliser avec le m.unit doit être défini dans le menu de configuration comme suit :

Configuration A – 5 pushbutton controls

- | | |
|-------------------|--------------|
| - Left indicator | - pushbutton |
| - Right indicator | - pushbutton |
| - Low/high beam | - pushbutton |
| - Starter | - pushbutton |
| - Horn | - pushbutton |

Configuration C – most Japanese and European motorcycles

- | | |
|------------------------|----------------|
| - Left/Right indicator | - 3-way switch |
| - Low/high beam | - switch |
| - Starter | - pushbutton |
| - Horn | - pushbutton |

Configuration E – 4-push-button controls (KEYLESS-GO not possible)

- | | |
|------------------|--|
| -Left indicator | - pushbutton |
| -Right indicator | - pushbutton |
| -Low/high beam | - pushbutton |
| -Horn | - pushbutton |
| -Starter | = press left indicator + light simultaneously |
| -Kill switch | = press right indicator + light simultaneously |

Configuration B – Harley Davidson and BMW controls

- | | |
|-------------------|--------------|
| - Left indicator | - pushbutton |
| - Right indicator | - pushbutton |
| - Low/high beam | - switch |
| - Starter | - pushbutton |
| - Horn | - pushbutton |

Configuration D – new Ducati models

- | | |
|------------------------|----------------|
| - Left/Right indicator | - 3-way switch |
| - Low/high beam | - pushbutton |
| - Starter | - pushbutton |
| - Horn | - pushbutton |

When using the OEM handle bar controls together with the m-unit, the high beam flashing push-button is not applicable. A side-stand switch has to be connected to input terminal Stand.

Connexion des circuits de charge

L'unité m-unit fournit 10 circuits indépendants et surveillés en permanence. La borne positive est commutée pour toutes les charges connectées, c'est-à-dire qu'un câble passe de chaque circuit à la charge correspondante, qui se connecte à la terre. Seule la charge prévue peut être connectée au circuit correspondant. Le schéma de connexion est montré sur cette page. Brancher les feux de commande comme décrit plus loin.

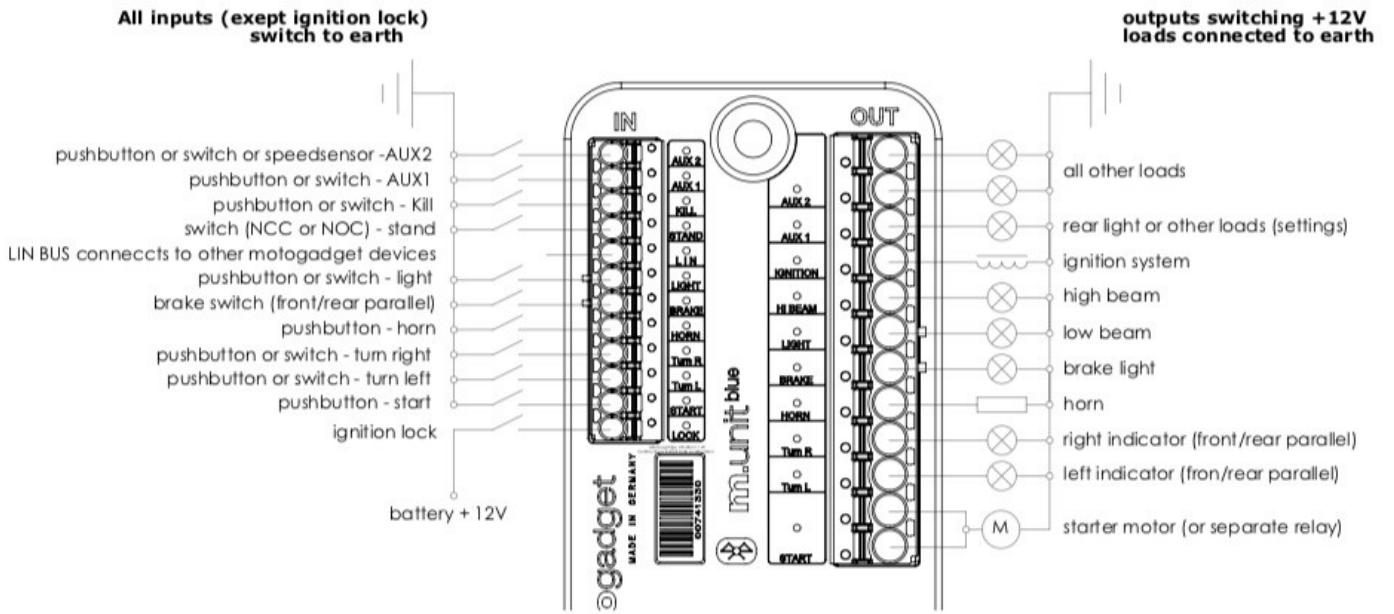


Schéma de connexion global

Le schéma ci-dessous montre un montage simplifié

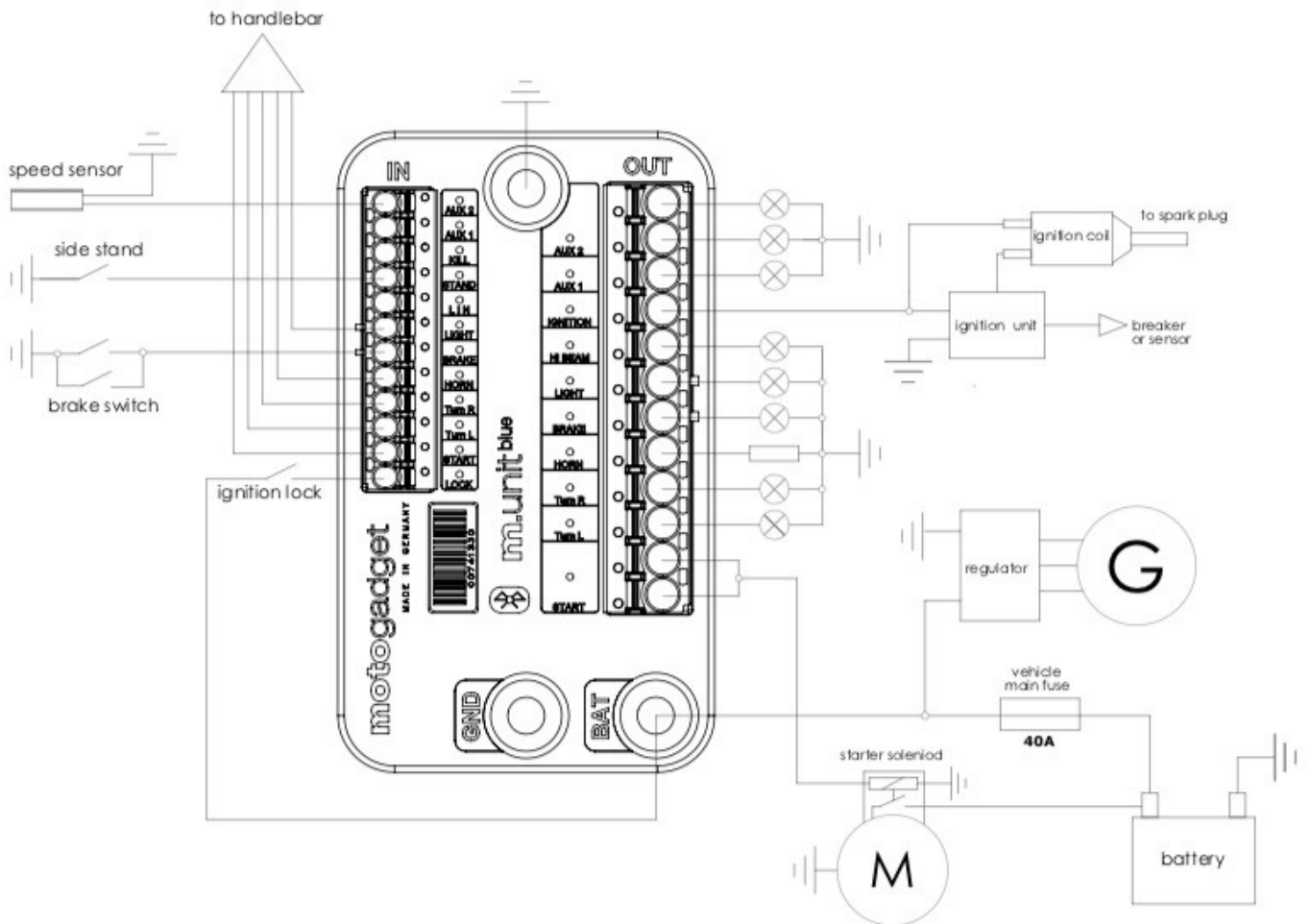
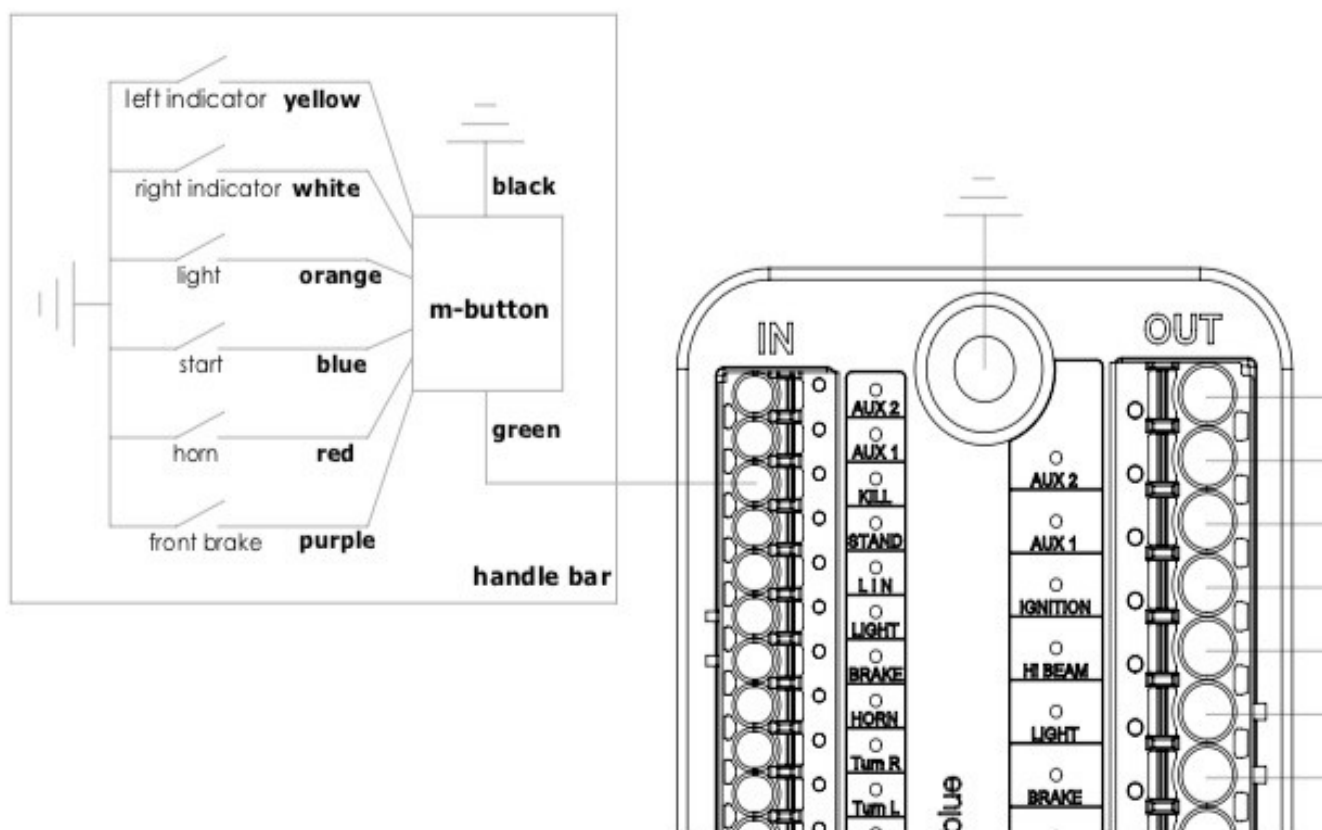


Schéma général de connexion avec m.button (accessoire optionnel)

Le schéma ci-dessous montre un montage simplifié lorsque vous utilisez le m.button. Dans ce cas, 6 fils sont éliminés parce qu'un seul câble est nécessaire pour connecter les commandes du guidon avec le m.unit.

LES BOUTONS DOIVENT ÊTRE INSTALLÉS DIRECTEMENT SUR LE TUBE DU GUIDON EN METAL. LE BOUTON D'ARRÊT OU UN INTERRUPTEUR PEUX ÊTRE CONNECTÉ EN MÊME TEMPS AU CONTACTEUR PRINCIPAL.



Fonctions spéciales

START output

La sortie de démarrage se compose de deux bornes de connexion. Les démarreurs avec solénoïde intégré (interrupteur magnétique) avec un débit de courant maximal de 30A (par ex. Valeo, Bosch, Harley Davidson), sont connectés à l'aide de deux câbles de connexion avec une section transversale de 2,5mm² aux deux bornes de sortie START de l'unité m.

Tous les démarreurs munis de relais de démarrage distincts (p. ex., modèles japonais) doivent continuer à fonctionner à l'aide du relais de démarrage d'origine. Dans ce cas, la sortie Start est connectée au relais qui commute le courant de démarrage réel (>100A). Sur certains véhicules, ce relais de démarrage est commuté à l'aide d'un deuxième relais pour protéger le bouton-poussoir de démarrage. Ce deuxième relais peut être désactivé.

IGNITION output

Cette sortie alimente le système d'allumage. Le système d'allumage ne peut être connecté qu'à cette sortie.

AUX1 Output

Toutes les charges, telles que le feu arrière, la lumière de la plaque d'immatriculation, la radio, les poignées chauffantes etc. sont alimentés par cette sortie. Dans le menu de configuration, différentes configurations de cette sortie sont possibles dans le menu de configuration – selon l'utilisation.

AUX2 Output

Cette sortie est conçue pour une utilisation multiple et est équipée de 2 bornes de connexion. En fonction de la configuration, l'entrée AUX2 peut être utilisée pour les opérations de commutation (par bouton-poussoir / interrupteur), ou bien la commutation peut être effectuée automatiquement.

Ignition Lock

Lors de l'utilisation du motogadget m.lock comme verrouillage d'allumage, la sortie de commutation m.lock (câble brun) peut être connecté directement à l'entrée m.unit Lock.

NOTE :

Pour les anciens modèles japonais, des résistances peuvent être intégrées dans le verrou d'allumage (protection antivol simplifiée). Lors de la pontage ou de l'enlèvement du verrou d'allumage, le système d'allumage ne produira pas d'étincelle avant qu'un câble spécifique, directement acheminé de l'unité d'allumage au verrou d'allumage, soit mis à la masse ou sur le côté haut (+) à l'aide d'une résistance externe. La résistance requise peut être commandée dans les magasins réguliers; la valeur de la résistance est déterminée par des mesures.

Si le véhicule est équipé d'un dispositif d'immobilisation, dans la plupart des cas, cette fonction est désactivée via un transpondeur intégré à l'intérieur de la clé de contact. Dans ce cas, il n'est pas possible de combler ou de retirer le verrou d'allumage.

Selon le règlement allemand sur les licences routières (Stvzo), le véhicule doit être équipé d'un verrou de direction. Si le verrou d'allumage et le verrou de direction sont constitués d'une seule unité, veuillez préciser à l'avance si vous êtes autorisé à porter le verrou séparément sur vous (p. ex., comme verrou à disque de frein), ce qui nécessite l'inscription dans les documents du véhicule.

One-wire Rear Light

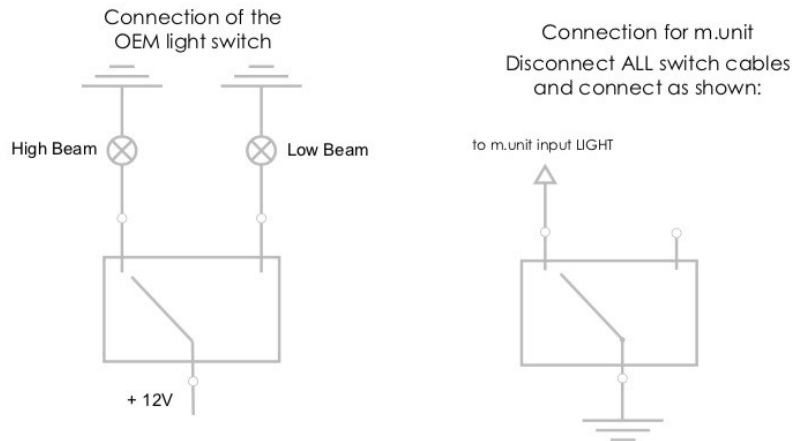
Avec le câblage par défaut, la sortie BRAKE est connectée au feu de freinage, et le feu arrière à la sortie AUX1.

Si vous souhaitez connecter le feu arrière et le feu de frein à un fil commun, veuillez sélectionner le bon réglage dans le menu de configuration n° 2 (voir le chapitre 9). Dans ce cas, le feu arrière et le feu de freinage seront commutés ensemble en parallèle et reliés à la sortie de freinage commune.

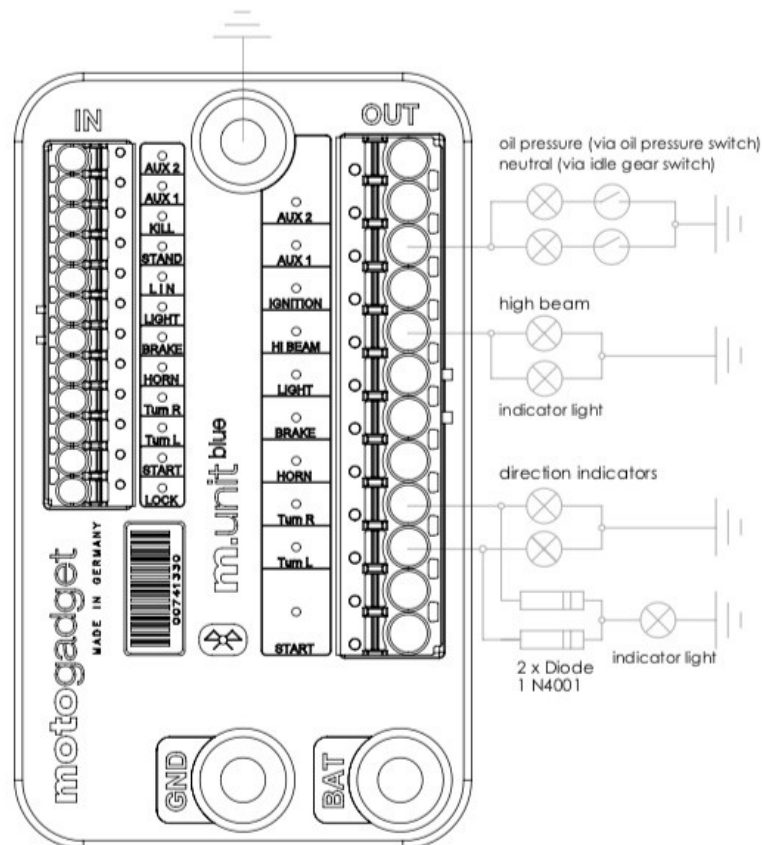
Emergency Brake Light

Dans cette configuration (Menu 4 / Option G), une décélération détectée de plus de 8m/s² sur une période de plus d'une seconde sera considérée comme un freinage d'urgence. Le voyant de freinage clignote à 5Hz et les voyants de danger sont activés pendant le freinage. Il est utilisé pour prévenir les collisions en donnant des signaux d'avertissement clairement visibles à la circulation derrière vous.

Utilisation de l'interrupteur à bascule d'origine avec m.unit



Voyants indicateurs de raccordement



Setup

La configuration de l'appareil est structurée en menus (I à J) avec les options sélectionnables (A à J) comme suit :

Menu I – Instruments de guidon

- A) configuration A (utilisation de 5 boutons poussoirs)
- B) configuration B (HD et BMW)
- C) configuration C (motos japonaises et européennes) D) configuration D (nouveaux modèles Ducati)
- E) configuration E (utilisation de 4 boutons poussoirs)

Menu 2 – Configuration des feux arrière

- A) de série (feu de frein relié à Frein et feu arrière à AUX1)
- B) feu arrière à un fil / feu de frein pour LED
- C) feu arrière à un fil / feu de frein pour ampoules

Menu 3 – Configuration de l'indicateur de direction

- A) pas d'arrêt automatique B) arrêt après 10 s
- C) arrêt après 15s
- D) arrêt après 20 ans
- E) arrêt après 25s
- F) arrêt après 30s
- G) arrêt après 35s
- H) arrêt après 40s
- I) arrêt après 45s
- J) arrêt après 50s

Menu 4 – Configuration des feux de freinage

- A) standard (lumière continue)
- B) fondu et fondu avec 3Hz
- C) clignotant avec 5Hz
- D) Clignotant 8 fois avec 5Hz et lumière continue
- E) clignotant 2 fois, puis lumière continue 1s – répétée
- F) 3s lumière continue, puis clignote avec 5Hz
- G) freinage d'urgence – clignotement à 5Hz et feux de détresse

Menu 5 – Configuration de l'alarme

- A) alarme désactivée
- B) alarme silencieuse (événements d'alarme affichés uniquement dans l'application m.ride) C) pré-alarme 10s, faible sensibilité
- D) pré-larm 10s, sensibilité moyenne
- E) pré-étagère 10s, haute sensibilité
- F) pré-larm 10s, sensibilité maximale
- G) faible sensibilité
- H) sensibilité moyenne
- I) sensibilité élevée
- J) sensibilité maximale

Menu 6 – Indicateurs de direction comme feux de position (faible luminosité)

- A) fonction désactivée
- B) luminosité 10%
- C) luminosité 15 %
- D) luminosité 20 %
- E) luminosité 25 %
- F) luminosité 30 %
- G) luminosité 35 %
- H) luminosité 40 %
- I) luminosité 45 %
- J) luminosité 50 %

Menu 7 – m.wave flashing sequence (indicateurs de direction lisse)

- A) fonction désactivée
- B) fonction activée

Menu 8 – Configuration lumineuse

- A) lumières allumées après le démarrage du moteur
- B) feux allumés ALLUMÉS
- C) interrupteur manuel (interrupteur d'éclairage)
- D) lumières allumées après le démarrage du moteur – et éteintes avec arrêt automatique
- E) feux allumés après le démarrage du moteur – et éteints après 20 secondes d'allumage OFF (feu de garage)

Menu 9 – AUX1

- A) utiliser comme éclairage arrière (actif, lorsque la lumière est active)
- B) actif avec allumage ON
- C) actif après le démarrage du moteur
- D) ON / OFF avec bouton-poussoir connecté à l'entrée AUX1
- E) ON / OFF avec interrupteur connecté à l'entrée AUX1

Menu 10 – AUX2

- A) actif avec allumage ON
- B) actif après le démarrage du moteur
- C) ON / OFF avec bouton-poussoir connecté à l'entrée AUX2 (pas de capteur de vitesse)
- D) ON / OFF avec interrupteur connecté à l'entrée AUX2 (pas de capteur de vitesse)

Menu 11 – Support latéral

- A) Entrée de stand utilisée comme contact N/C (démarrage moteur activé lorsque l'entrée est ouverte)
- B) Entrée de stand utilisée comme contact N/O (démarrage moteur activé lorsque l'entrée est commutée à la terre)

Menu 12 – Lumière de stationnement

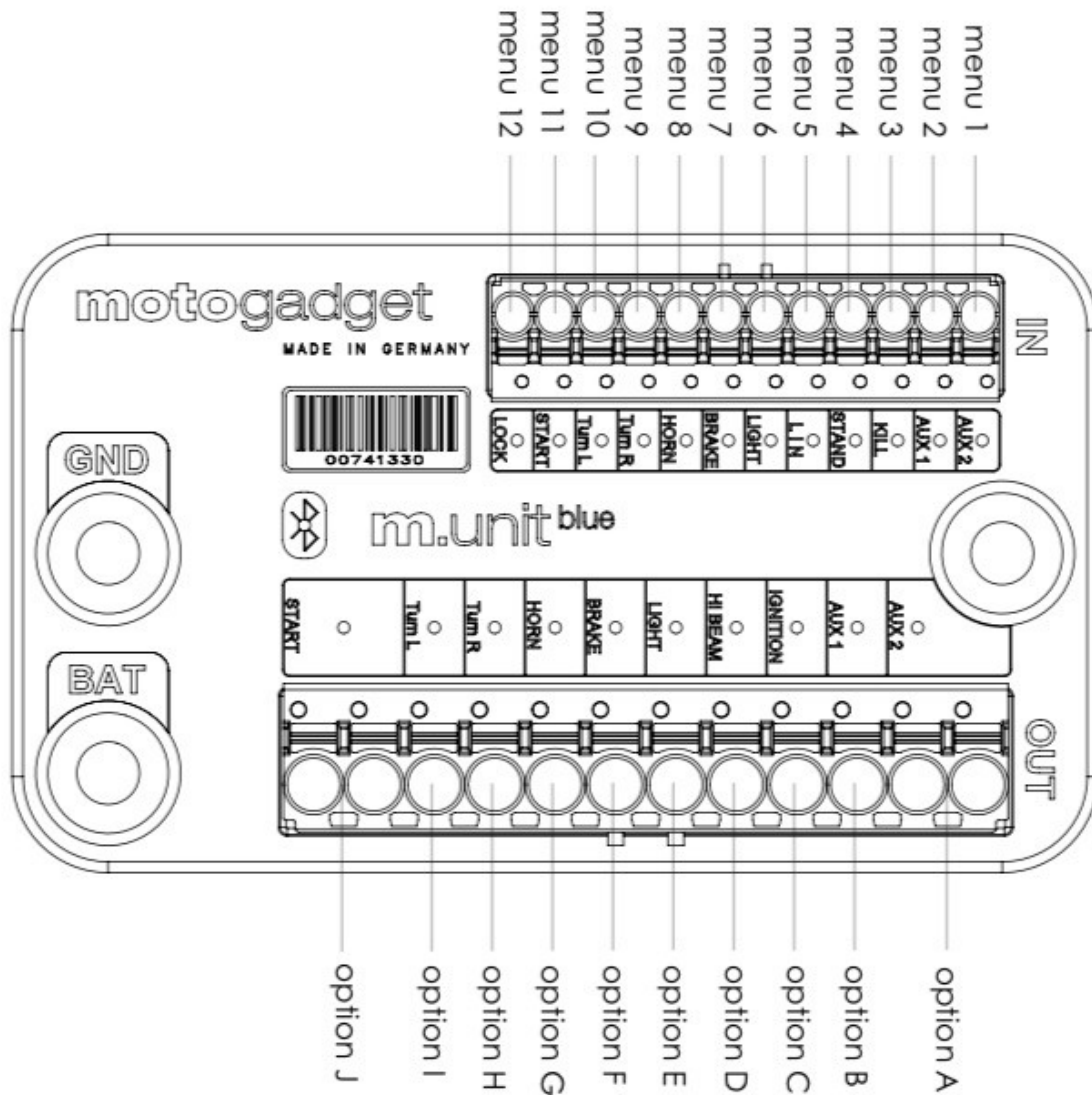
- A) non actif
- B) actif
- C) 1h actif
- D) 3h active
- E) 6h active

Configuration de démarrage

Placez la moto en position verticale sur son support principal. Pour démarrer la configuration, appuyez sur le bouton-poussoir du klaxon 3 fois brièvement immédiatement après avoir mis le contact d'allumage. Un démarrage réussi est affiché par un bref clignotant. Si le klaxon retentit, essayez de nouveau et appuyez sur le bouton-poussoir plus rapidement.

Navigation dans la configuration

Les LED du côté entrée représentent les menus 1 à 12. Toutes les LED du côté sortie affichent les options A à J du menu sélectionné. La séquence clignotante LED affiche soit l'élément de menu actif ou l'option sélectionnable. Appuyez brièvement sur le bouton-poussoir du klaxon pour passer au menu/option suivant. Appuyez sur le bouton-poussoir du klaxon pendant une période prolongée (2 secondes) pour basculer entre le menu et l'option. Le dessin de la page suivante contient un aperçu de tous les menus et des options sélectionnables.



Sortie du mode de configuration

Appuyez sur le bouton-poussoir du klaxon et maintenez-le enfoncé jusqu'à ce que le dispositif revienne en mode de fonctionnement normal.

Etalonnage

Lors de la sortie de la configuration, l'unité m.unit s'étalonne de manière à pouvoir détecter toute lampe défectueuse en cours de fonctionnement. A cet effet, les sorties Turnr, Turnl, Light, Highbeam, Brake et AUXI sont activées successivement pour mesurer les différents courants à chaque sortie.

Dans le cas d'une lampe défectueuse, un message est transmis à l'application m.ride et, si possible, le changement vers une autre lampe est effectué (feux de croisement/feux de route, ou feux arrière/feux de freinage, de manière ultérieure). En cas de voyant de direction défectueux, la fréquence des clignotements est doublée, conformément aux dispositions légales.

Par conséquent, chaque fois que le câblage existant est changé ou qu'un éclairage différent est utilisé, la configuration doit être démarrée et sortie pour un nouveau calibrage.

L'unité m mesure également sa position pendant le processus d'étalonnage, de sorte que la moto doit rester debout sur le support principal.

Connexion des câbles et utilisation

Couleur	Section mm ²	Connexion boîtier	Utilisation
Noir	2,5	Masse	Masse
Blanc	0,5	Turn R – IN	Cligno droit
Bleu	0,5	Start – IN	Démarrreur
Rouge	0,5	Horn – IN	Klaxon
Yellow	0,5	Turn L – IN	Cligno gauche
Vert	0,5	Config – IN	Bouton d'arrêt
Orange	0,5	Light – IN	Lumière
Violet	0,5	Brake – IN	Feu stop
Marron	0,5	Lock – IN	Contacteur principal

Blanc	1,5	TurnR – OUT	Cligno droit
Bleu	2,5	Start – OUT	Démarrreur
Rouge	1,5	Horn – OUT	Klaxon
Jaune	1,5	TurnL – OUT	Cligno gauche
Orange	1,5	Light Low – OUT	Code
Vert	1,5	Light high – OUT	Phare
Violet	1,5	Brake – OUT	Feu stop
Marron	2,5	AUX OUT	Allumage et Auxiliaire

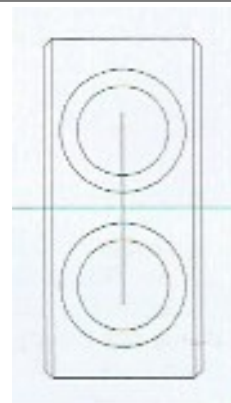
Instruction pour l'utilisation des boutons M.switch

Important

- Ne pas utiliser des câbles de plus de 0,5 mm²
- Les bouton-poussoirs ne doivent utiliser que des signaux de contacts à la masse
- Les bornes des fils des bouton-poussoirs peuvent facilement se desserrer. Éviter de tirer ou de plier les câbles connectés
- Serrer complètement les vis pour éviter qu'elles ne se desserrent et causent un court circuit
- Pour éviter tout dommage, montez les boutons-poussoirs à la main dans le boîtier m.switch.
- L'espace de serrage est créé par le boîtier avant (où se trouvent les boutons-poussoirs). Si l'écart apparaît sur le dessus, tourner le boîtier de 180°
- Si vous utilisez un boîtier arrière à bouton-poussoir m.switch (version m.switch avec 3 boutons-poussoirs) et que vous êtes incapable de réaliser le serrage, tourner le boîtier avant de 180°

Installation

Fixez m.switch boîtier avant et arrière sur le guidon et serrez les vis de serrage légèrement.
Déplacer le m.switch à sa position finale et marquer cette position avec un stylo.
Percez un trou de 5 mm à cette position.
Percez en outre un autre trou de 5 mm au fond du centre du guidon.
Ebavurer les trous en utilisant une queue de rat.



Mon avis en ce qui concerne le perçage du guidon pour passer les fils, je considère que cette méthode est proposée pour faire joli mais elle n'est pas du tout fonctionnelle car difficile à mettre en œuvre et ne peut pas fonctionner correctement très longtemps.

Mon idée est de plutôt de pratiquer un trou de 5 mm sur le côté du bouton poussoir pour faire sortir les fils et les fixer le long du guidon. De cette manière, les fils sont visibles mais ils ne risquent pas d'être sectionnés par un changement de position du bouton poussoir. De plus les boutons poussoirs pourront être déplacés facilement.

Retirez l'isolant des extrémités des câbles et branchez les aux bornes.

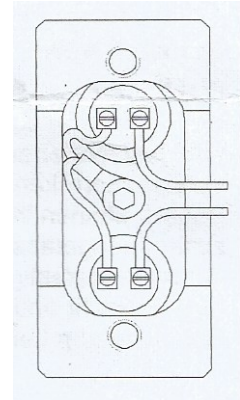
S'assurer que les vis de bornes sont bien serrées et ne sont pas trop élevées, sinon elles peuvent interférer avec le guidon et pourraient poser un problème.

Au besoin, raccourcir les vis.

Deux bornes à bouton-poussoir peuvent également être combinées avec l'œillet livré et fixées avec une vis M3 au filetage M3 intérieur.

Si le boîtier m.switch est anodisé, retirer l'anodisation à cet endroit.

En outre, il doit exister une connexion à la masse entre le boîtier du commutateur et le guidon ainsi que sur la cadre de la moto



Acheminer les câbles à travers le trou dans le guidon et dépasser l'alésage central vers l'extérieur.

Appliquer les pièces du boîtier avant et arrière m.switch sur le guidon.

Assurez-vous que l'espace de serrage est au fond et qu'aucun câble n'est coincé entre les deux.

Régler le m.switch à sa position finale et serrer les vis de serrage avec un couple maximal de 4Nm.

