

## - SPEEDOHEALER per KAWASAKI Z 750 – HOW-TO- SPEEDOHEALER v2.1 KAWASAKI PLUG'N'GO

Allora....

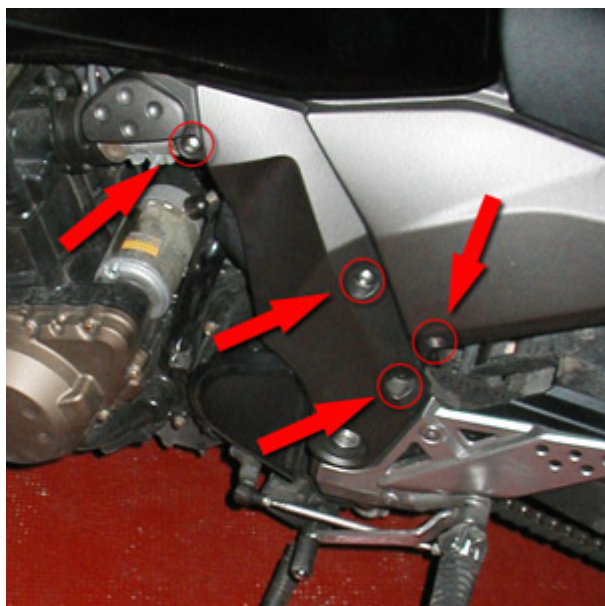
Prima di tutto lasciatemi dire che il montaggio ed il settaggio dello SpeedoHealer plug'no'go (d'ora in poi "SH") per Kawasaki è realmente facile e l'intera operazione non richiede più di 20-30 minuti.

Per quanto riguarda gli "attrezzi" ecco la brevissima lista di ciò che serve:

- Chiave a brugola per smontare la fiancatina paratelaio e quella sottosella del fianco sinistro della moto.
- Cacciavite a taglio per aiutare l'apertura del connettore dei cavi
- 10 cm di Velcro Biadesivo (maschio e femmina). (0,20 € in merceria)

Per fissare i cavi alla fine del lavoro bastano le due fascettine incluse nella confezione dello SH, ma eventualmente se ne possono usare altre, soprattutto se non si vuole installare lo SH nel codone, sotto la sella del passeggero, come nel presente HOW-TO, ma lasciarlo nella zona dietro al motore, sotto il serbatoio.

**IMPORTANTE: Z-Italia, il suo staff e il redattore del documento in questione non si assumono nessuna responsabilità di errori eventualmente presenti nel documento o comunque commessi dagli utenti. Lo staff consiglia di rivolgersi al proprio meccanico / rivenditore di accessori qualora non si ritenga di essere in grado di effettuare le operazioni qui proposte.**



Nella confezione dello SH i cavi non sono tutti inseriti nei connettori, in quanto il kit è utilizzabile con svariati modelli di Kawasaki. Sul foglio di istruzioni allegato ci sono le immagini con le due possibili combinazioni. Quella che serve a noi è quella a destra, indicata per la Z 1000.



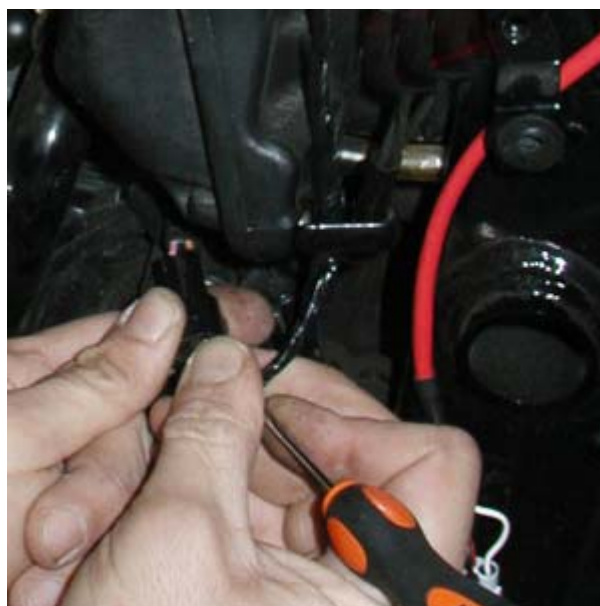
Seguendo questo schema si devono inserire le due coppie di cavi nei connettori. Preparato il cavo possiamo iniziare il montaggio vero e proprio. Con la nostra chiave a brugola rimuoviamo le 4 viti che tengono fiancatine paratelaio e sottosella.

Una volta liberata la moto dalle due fiancatine vedremo diversi cavi e connettori. Un connettore grosso più in alto e, più vicino ai leveraggi del cambio, gli altri due.

Quello che interessa a noi è il maggiore di questi due, riconoscibile anche dal fatto di essere composto da una coppia di connettori (maschio e femmina) uguali a quelli del cavo dello SH, a cui infatti andremo a collegarli.

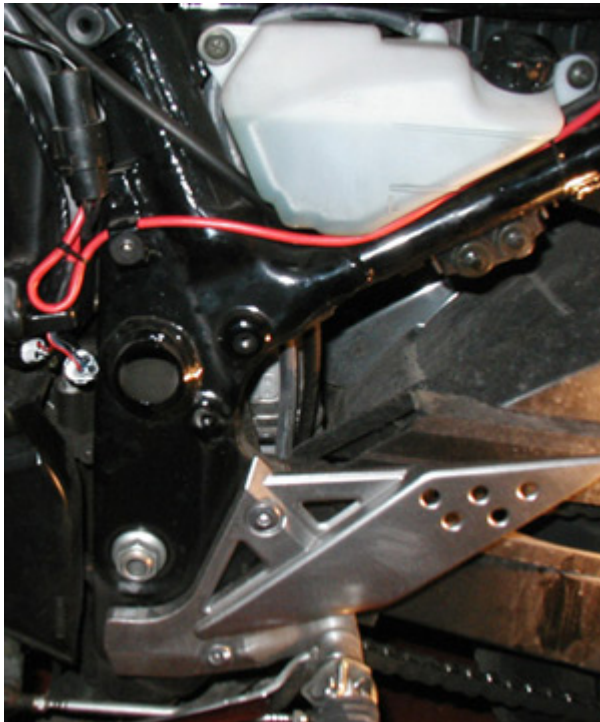
Prima dei collegamenti procediamo al passaggio del cavo fino al sottosella, operazione semplice, data la dimensione esigua del connettore che andrà a collegarsi allo SH e alla più che sufficiente lunghezza del cavo stesso. Si può sfruttare l'alloggio della vite di mezzo della fiancatina paratelaio per far passare il cavo, rimuovendo temporaneamente un gommino.

Tornando ai cablaggi aiutandoci con il cacciavite apriamo il connettore che arriva dalla zona coronapignone e colleghiamo maschio e femmina rispettivamente con femmina e maschio del cavo dello SH. Collegati i cavi, e prima di fissare i cavi con le fascette e richiudere il tutto, colleghiamo lo SH al suo cavo.





**Collegato!**



**Cavi fermati con le fascette**



**L' SH nel codone.**

Una volta girata la chiave di accensione il led dello SH deve lampeggiare velocemente per 3 secondi, segnale del "trasparent mode", ovvero modalità in cui l'SH non agisce in alcun modo sull'indicazione di tachimetro e contachilometri, senza apportare alcun tipo di correzione.

Verificato il corretto funzionamento del tutto si può procedere al fissaggio dei cavi e al riposizionamento delle fiancatine.

Io ho messo lo SH all'interno del codone, lateralmente, in modo che non sia minimamente in contatto con tutto ciò che può entrare nel vano sottosella (ragno, tuta anti-pioggia, bloccadisco-antifurto o altro), ma sia comunque facilmente raggiungibile per eventuali modifiche al setting per modifiche corona/pignone o altro e per utilizzare la funzione "velocità massima raggiunta" visualizzabile sul contakm premendo il pulsante dello SH.

Una volta pulito con uno straccio l'interno del codone per garantire la massima presa dell'adesivo sistemiamo il velcro. Applicato l'altro velcro sullo SH possiamo finalmente metterlo in posizione. Per sicurezza possiamo fissare ulteriormente il connettore al corpo dello SH con una piccola fascetta o nastro adesivo. Un'ulteriore fascetta può assicurare il cavo al codone scongiurando il pericolo di perdere il tutto nel caso il Velcro non tenga (cosa che non credo possibile, però...).

A questo punto lo SH è montato correttamente ma sta lavorando in "Trasparent Mode", ossia lascia passare i dati che riceve dal sensore senza apportare alcun tipo di correzione. Inoltre la funzione "velocità massima raggiunta" in Trasparent Mode non funziona.

Per impostarlo bisogna staccare lo SH dalla moto in modo da poterci lavorare agevolmente (avete lasciato un po' di "ricchezza" del cavo?).

Ora l'SH presenta tutti gli switch su OFF e quando si dà contatto il suo led lampeggia velocemente per 3 sec., indicando così di non avere nella memoria flash alcun settaggio.

Ecco lo schema degli switch:

SWITCH	FUNZIONE	VALORI POSSIBILI
1	Modalità test on/off	Cambia la frequenza di emissione (x2) 10 step.
2	Modalità conversione	0=nessuna conversione 1= miglia>km 2=km>miglia
3	Calibrazione positiva/negative (+99,9% / -99,9%)	0=negativa 1=positiva
4	Numero di decine nella calibrazione (+99,9%)	0..6 se negativa 0..9 se positiva
5	Numero di decine nella calibrazione (+99,9%)	0..9
6	Numero di decimali nella calibrazione (+99,9%)	0..9

Stabilito che lo scarto medio del tachimetro originale è intorno al 7,5% procediamo al settaggio dello SH. Nel caso di modifiche a corona/pignone basterà andare nel sito ed utilizzare il [calcolatore](#) ed indicare il numero di denti del gruppo originale e di quello modificato.

Procediamo adesso ad una configurazione che "aggiusti" questo 7,5% di scarto, valore medio indicato dalle prove strumentali delle riviste di settore a diverse velocità (50-100-150-200 km/h) [Grazie Alaeber e SmallZ!]. Dovremo quindi impostare un valore di -3,7% (scelto con il calcolatore online come miglior compromesso tra contakm e tachimetro). Infatti abbiamo 3 possibilità di settaggio:

- 1) Ottimizzato per la velocità (Velocità precisa e contakm segna 7,5% in meno).
- 2) Ottimizzato per il contakm (contakm preciso ma + 7,5% di tachimetro)
- 3) Miglior compromesso (Velocità +4,7% e contakm segna 4,7% in meno)

Io per ora scelgo la terza strada, il miglior compromesso.

Ok, a questo punto iniziamo:

1. Chiave accensione su OFF.
2. Portare su ON tutti gli switch.
3. Chiave accensione su ON.
4. Premere il pulsante dello SH **1** volta (liberando la memoria).
5. Controllare che il led lampeggi 1 volta sola.
6. Portare su OFF tutti gli switch eccetto lo switch n°5
7. Premere il pulsante dello SH **4** volte (Controllare che il led lampeggi **4** volte.)
8. Portare su ON lo switch n°6
9. Portare su OFF lo switch n°5
10. Premere il pulsante dello SH **7** volte (Controllare che il led lampeggi **7** volte.)
11. Portare su OFF lo switch n°6
12. I dati sono ora salvati nella memoria flash.

In ogni momento, per controllare il valore di ogni switch basterà portarlo su ON e controllare il numero di lampeggi del led. Il valore se non si preme il pulsante rimarrà immutato.

Se per esempio abbiamo aggiunto due denti alla corona il [calcolatore](#) ci dà -sempre compromesso contakm e tachimetro- un valore di -8,9%, quindi tutto uguale ma premendo **8** volte il pulsante con lo switch n°5 e **9** con lo switch n°6. Facile, no?

**Vi ricordo che Z-Italia, il suo staff e il redattore del documento in questione non si assumono nessuna responsabilità di errori eventualmente presenti nel documento o comunque commessi dagli utenti. Lo staff consiglia di rivolgersi al proprio meccanico / rivenditore di accessori qualora non si ritenga di essere in grado di effettuare le operazioni qui proposte.**

Grazie a Marco per il box, a SmallZ ed Alaeber per i dati strumentali.

Per dubbi-questioni o semplicemente per trovare amici appassionati di Kawasaki e non solo

Punta il tuo browser su [www.z-italia.com](http://www.z-italia.com) (lì io sono Babylon). Buona strada a tutti!