

BMW S 1000 RR (2019-*) Guide d'assemblage du kit M Race Calibration



Sommaire

BMW S 1000 RR (2019-*) GUIDE D'ASSEMBLAGE DU KIT M RACE

CALIBRATION	1
SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	3
FAISCEAU MOTEUR	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
ASSEMBLAGE DU FAISCEAU MOTEUR.....	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
FAISCEAU CHÂSSIS	7
ASSEMBLAGE DU FAISCEAU CHÂSSIS	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
ASSEMBLAGE FAISCEAU TÊTE DE FOURCHE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
ASSEMBLAGE DE LA POIGNÉE DE GAZ.....	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
ASSEMBLAGE DU FAISCEAU DE CARBURATION	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
FAISCEAU : COMMODOSS	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
CONNECTEURS NON-UTILISÉS TEMPORAIREMENT	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
INFORMATIONS PERTINENTES SUR LE FAISCEAU.....	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
ANNEXES	30
MANIPULATION DES CONNECTEUR HMK.....	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
ETIQUETTES DE CONNECTEURS	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
COMPOSANTS DE RECHANGE POUR AMELIORER L'AJUSTEMENT DU FAISCEAU	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
<i>Pièces de performance Alpha Racing</i>	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>

Introduction

Ce document décrit comment installer le kit M RACE CALIBRATION tel que développé par BMW Motorrad Motorsport. Il doit être compris comme une ligne directrice et destiné aux mécaniciens professionnels ayant une formation en sport automobile. Cela ne remplace pas la réflexion active de tous les mécaniciens travaillant sur la moto.

La technologie employée dans cette moto nécessite une précision mécanique et un entretien minutieux. Veuillez vous assurer de réduire au minimum les contraintes mécaniques dues aux vibrations (par exemple, en ne fixant pas les connecteurs directement au moteur avec des attaches de câble, en n'utilisant pas de supports sans œillets en caoutchouc pour fixer les connecteurs, etc.).

Veuillez également essayer de faire preuve d'une prudence particulière sur tous les connecteurs HMK (par exemple, capteur de vilebrequin, bobines d'allumage, corps de papillon, etc.) - ils doivent être serrés correctement. Il faut être prudent lors de la déconnexion de ces fiches afin d'éviter tout dommage mécanique. Veuillez vous référer à la manipulation du connecteur HMK ci-jointe pour référence.

Pour des performances optimales du moteur en combinaison avec l'ensemble de données du kit de sport automobile et sa conception du faisceau, nous vous recommandons de libérer la moto des composants suivants :

- Système ABS (nécessite des conduites de frein de rechange)
- Body-Controller (petite unité de commande sur le dessus de la boîte à air)
- Feux avant et arrière, clignotants, klaxon
- Ventilateur au niveau du radiateur
- Les deux sondes lambda avant (les deux sondes lambda dans la partie arrière des pots d'échappement doivent rester sur la moto)
- Valves d'échappement
- Faisceau standard et ECU (à remplacer par le kit)
- Poignée de gaz avec régulateur de vitesse (Dans le cas où la position de la poignée de gaz au ralenti est au-delà de 1%, il s'agit d'une version régulateur de vitesse) monté : Remplacez-la par une version sans régulateur de vitesse (BMW 61 31 8534420)
- Contacteur de démarreur
- Unité de contrôle et composant des suspensions SAF
- Unité d'appel d'urgence
- Unité de contrôle de la pression des pneus
- Alarme
- Volet d'admission d'air, votre conduit d'admission doit ressembler à l'image 1.



Image 1: Conduit d'air d'admission sans volet d'air.

En général, soyez prudent avec les éventuels serre-câbles pour placer le faisceau dans une position définie. Les serre-câbles doivent toujours être fixés sur des pièces non vibrantes ou peu vibrantes (le moteur est la principale source de vibrations - alors encore une fois, essayez de ne pas accrocher les serre-câbles au moteur). Les serre-câbles ne doivent jamais être serrés fermement autour du faisceau. **Il faut laisser un espace entre le faisceau / le fil et le serre-câble à tout moment.** Sinon, il y a un risque considérable de microfissures des fils due aux vibrations, aux contraintes mécaniques (chocs, force continue) et à la chaleur.

Attention aux traces de frottements excessifs sur le faisceau. Avec le frottement notable du faisceau sur d'autres composants, son isolation peut être sujette à l'usure et, par conséquent, on peut l'endommager à long terme. Une section typique du faisceau qui pourrait présenter de tels problèmes est celui du moteur à l'arrière de la boîte à air au cas où il n'est pas guidé comme il se doit (il peut alors toucher le réservoir de carburant).

Aucun connecteur ne doit jamais être sous tension mécanique (force de traction entre le câble et le boîtier du connecteur). Cela augmentera considérablement le risque de défauts électriques et doit être évité à tout moment. Au cas où il semblerait qu'il n'y ait aucun moyen de connecter deux fiches sans une telle tension - asseyez-vous, jetez un autre coup d'œil à la section correspondante de cette directive et vérifiez si le reste du faisceau est mis en place correctement. Le faisceau de câblage est conçu de manière à éviter une telle tension dans tous les cas.

Pour le bien de notre environnement, veuillez utiliser des appareils électroniques du 21^e siècle (par exemple, tablette Android, iPad, etc.) pour parcourir ce document au lieu de l'imprimer.

Faisceau moteur

Le faisceau moteur contient les pièces suivantes :

- Module moteur de base (avec connecteur ECU)
- Module moteur inférieur (bougies, etc.)
- Module de pressostat d'huile

Le kit contient tous les composants, ils peuvent cependant être commandés individuellement (pièces détachées).

Il est fortement recommandé de laisser le module moteur inférieur sur le moteur / de préparer à l'avance le faisceau moteur de rechange avec ce module, afin d'éviter les erreurs dans les situations critiques.

Assemblage du faisceau moteur

Remarque importante :

Vous devez faire pivoter les bobines d'allumage de 180 ° de sorte que les extrémités du connecteur soient orientées vers le corps de papillon (et non vers la roue avant). Reportez-vous à l'image 2 ci-dessous.

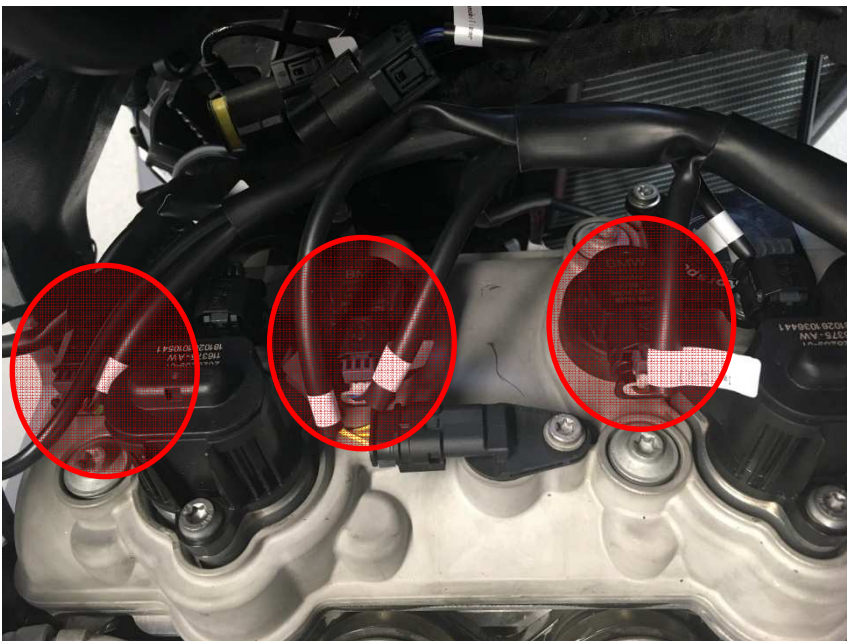


Image 2: Bobines d'allumage tournées (les 4 bobines doivent être tournées).

Certaines réglementations exigent un voyant d'avertissement sur le tableau de bord, au cas où le moteur tourne alors qu'il n'y a pas de pression d'huile. Veuillez vérifier votre réglementation pertinente pour cette nécessité. Nous vous recommandons de l'utiliser d'une manière ou d'une autre. Pour utiliser le voyant d'avertissement, vous devez installer un capteur de pression d'huile sur votre moto et le connecter au faisceau du moteur similaire à l'image 3 et vous assurer que les fils ne touchent pas les tubes du collecteur, même avec le carénage monté. Utilisez l'intérieur (celui qui est le plus proche du filtre à huile) des deux trous M10 pour monter le pressostat d'huile.



Image 3: pressostat d'huile..

Assurez-vous de monter les injecteurs supérieurs dans le bon sens (faites attention aux étiquettes sur le faisceau, reportez-vous à l'image 4) :

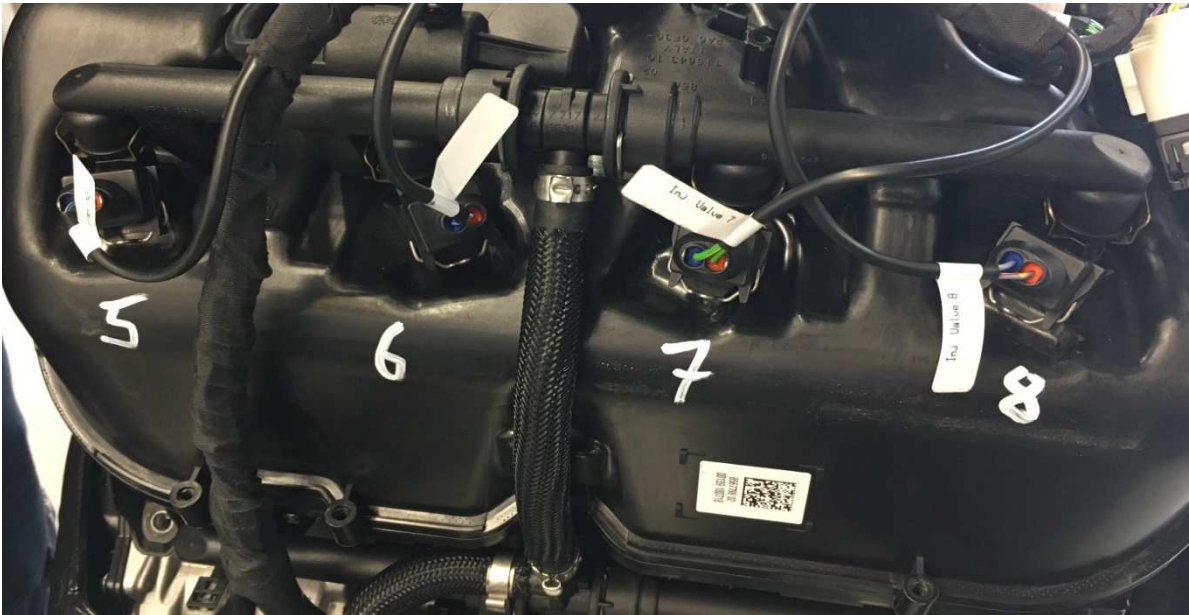


Image 4: Injecteurs supérieurs et leurs connectiques)

La connexion entre le faisceau moteur supérieur et inférieur doit être similaire à l'image 5.



Image 5: Faisceau moteur supérieur et inférieur à droite de la boîte à air.

Faisceau châssis

Le faisceau châssis contient les pièces suivantes :

- Module de base (avec petit connecteur ECU)
- Module tête de fourche (avec connecteur de tableau de bord)
- Module de poignée d'accélérateur
- Module de carburation (pompe à carburant, niveau de carburant)

Le kit contient tous les composants, ils peuvent cependant être commandés individuellement (pièces détachées).

Assemblage du faisceau châssis

Le faisceau du châssis supérieur doit être guidé autour de la boîte à air comme indiqué sur l'image 6. Le brin principal du faisceau descend sur la droite de la boîte à air. Le connecteur noir à 12 broches avec l'étiquette "Front IF I" est guidé derrière le filtre à air, sous l'ECU et au-dessus de la boîte à air



Image 6: Faisceau supérieur sur le dessus de la boîte à air.

pour se connecter à son homologue du module tête de fourche sur le côté gauche de la boîte à air (cercle rouge). Le connecteur blanc à 12 broches ("Front IF II") est guidé sur le dessus de la boîte à air, devant l'ECU et doit également être connecté sur le côté gauche de l'ECU.

Le toron principal doit être guidé vers le bas à droite de la boîte à air (voir l'image 7) et à l'intérieur de la poutre droite du cadre principal.

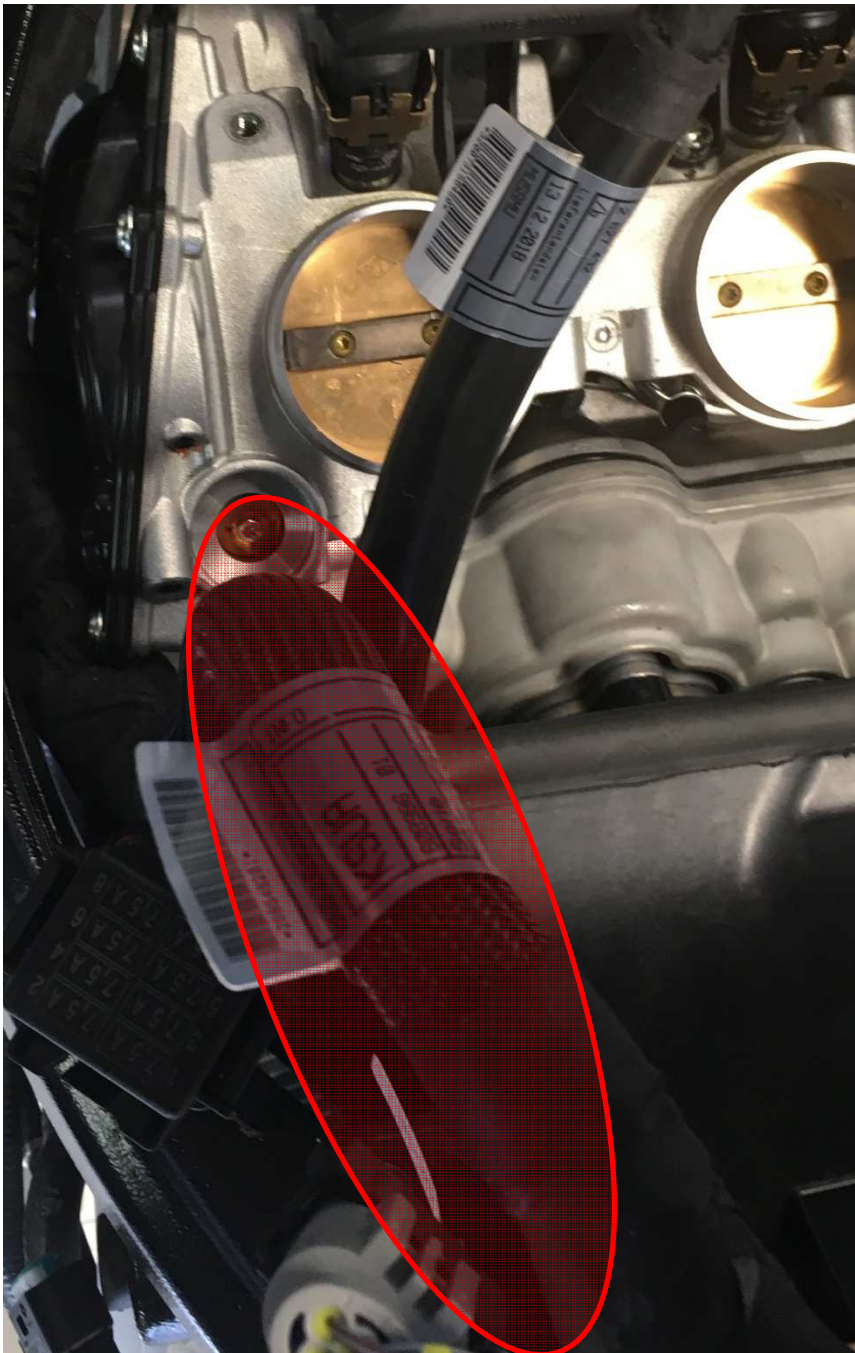


Image 7: Le brin principal du faisceau se profile le long droit de la boîte à air et dans la poutre droite du cadre principal.

Afin de placer correctement le faisceau à l'intérieur du cadre principal, il est obligatoire de retirer le corps de papillon, de placer le faisceau dans le cadre et de remettre le corps de papillon en place.

En regardant la partie avant inférieure du faisceau, les trois connecteurs "Speed", "Immobilizer" et "CAN-term" doivent être placés sous le conduit d'admission de la boîte à air, comme illustré à l'image 8. Pour référence, cette vue est dans le sens de la marche juste derrière la partie avant du châssis principal, vous pouvez voir l'arrière du radiateur au point "A" et la fourche droite sous le point "B". Voir **Autres informations pertinentes** sur le faisceau pour plus d'informations sur cette section du faisceau.

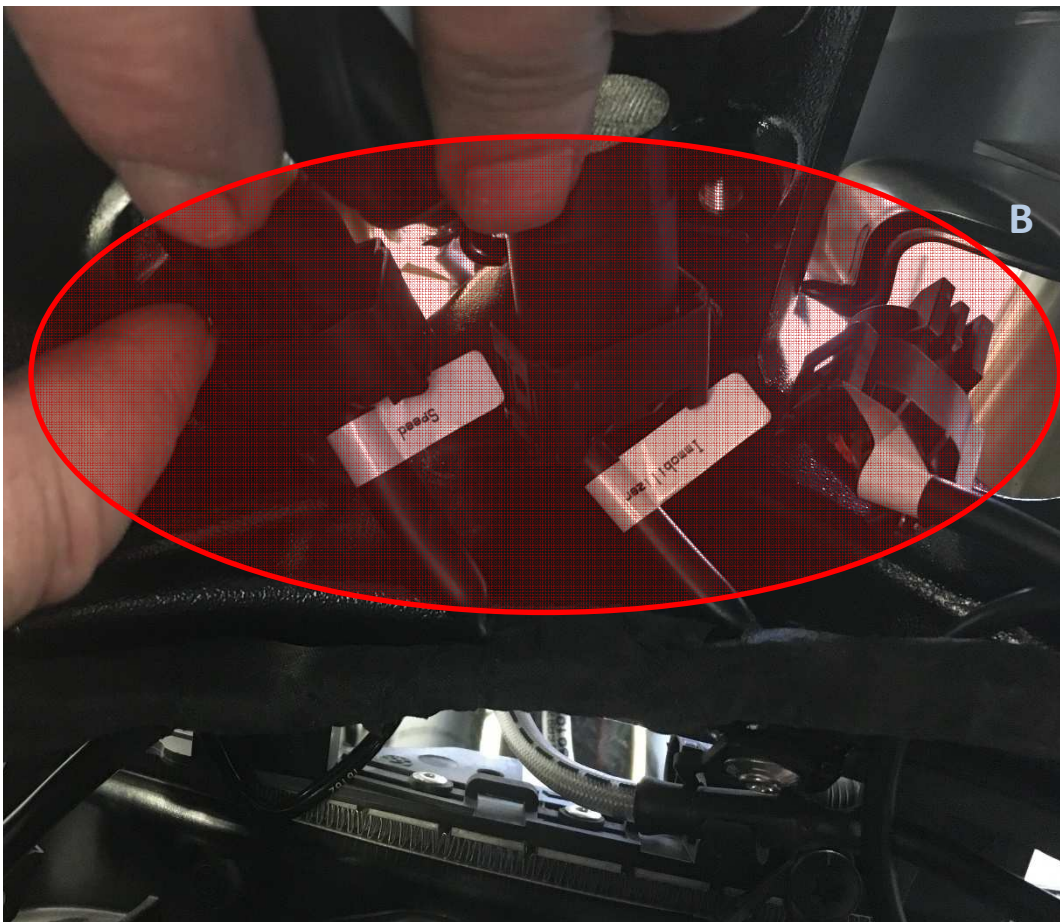


Image 8: Montage de la section avant inférieure du faisceau du châssis sous la boîte à air.

En allant plus loin dans cette direction du faisceau, il est nécessaire de placer le générateur à la section avant gauche du châssis principal. Il doit ensuite être connecté comme indiqué sur l'image 9.



Image 9: Générateur sur la section avant gauche du cadre principal..

Assurez-vous de placer les fils du capteur de vilebrequin et de lambda avec beaucoup d'espace par rapport aux tuyaux du collecteur, comme indiqué sur l'image 10.



Image 10: Fils éloignés du collecteur d'échappement.

Le potentiomètre de suspension avant (en option du kit) doit être placé sur le bras de fourche gauche, de sorte que le connecteur qui doit sortir entre la colonne de direction et le radiateur (cercle rouge sur l'image 11) puisse être fixé à la butée de direction gauche (autour du point "A"), en cas montage.

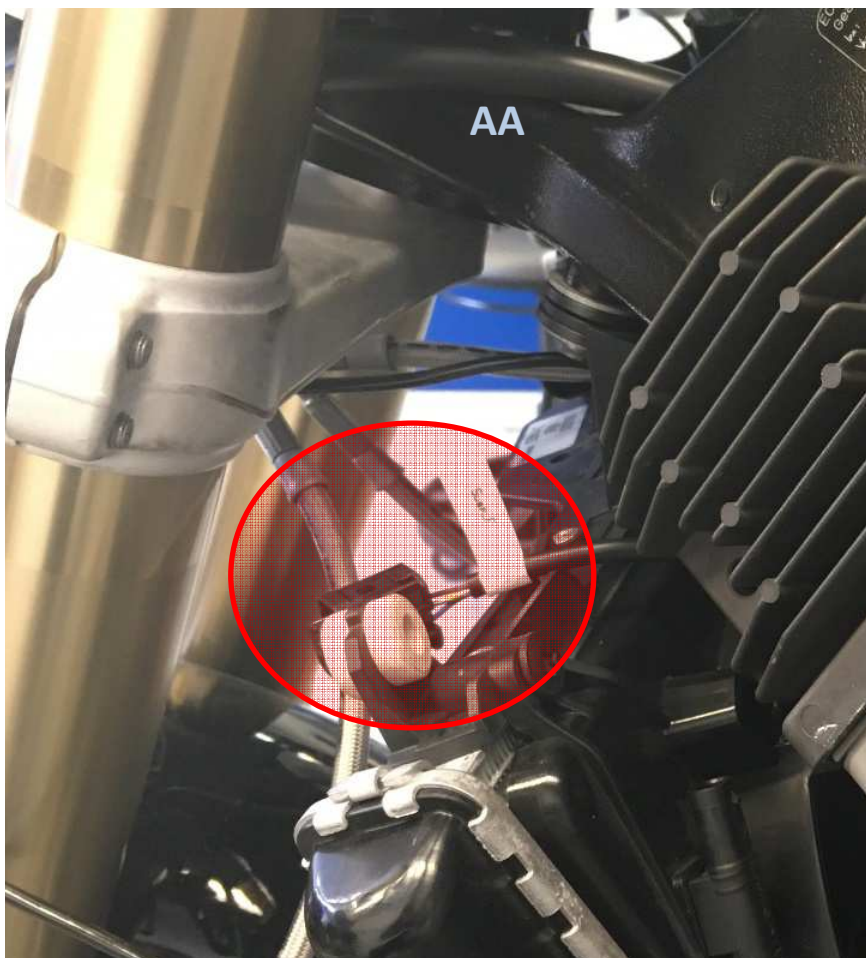


Image 11: Emplacement du capteur de suspension avant..

Le capteur de pression de freinage avant (optionnel au kit) se monte naturellement sur le maître-cylindre de frein. Le connecteur d'accouplement sort du faisceau au niveau du tube de fourche droit, autour de l'empreinte VIN sur le cadre principal, comme illustré à l'image 12.

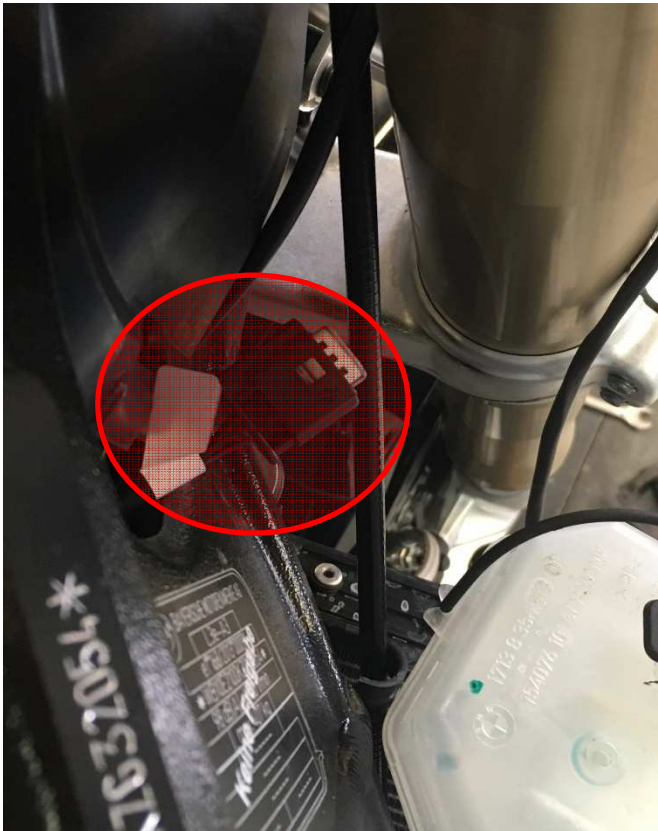


Image 12: Connecteur du capteur de pression de frein à proximité de la fourche droite.

De retour à la section centrale du châssis, la boîte à fusibles doit être montée à droite de la boîte à air, voir Image 13.

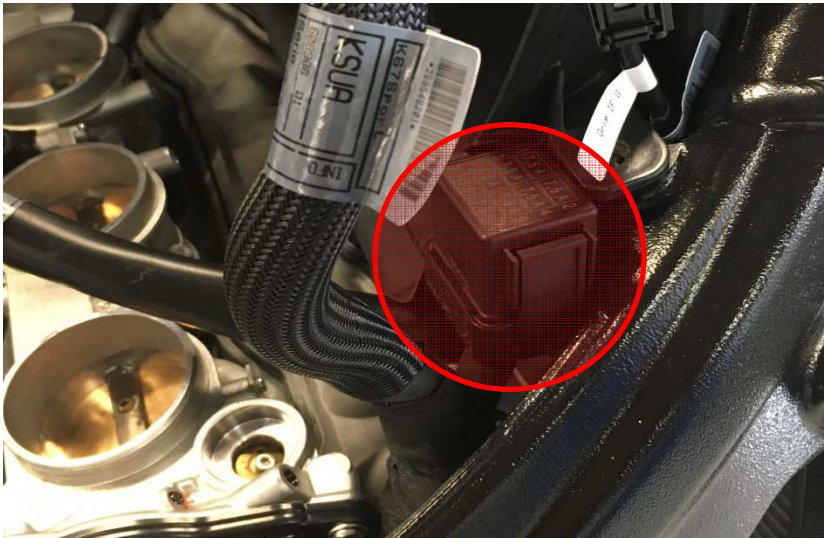


Image 13 : Boîte à fusibles à droite de la boîte à air.

Il est recommandé de retirer le support à droite de la boîte à air (cercle rouge sur l'image 14) et de créer suffisamment d'espace pour fixer la boîte à fusibles avec du ruban velcro sur la boîte à air.



Image 14: Support droit de la boîte à air à retirer

En remontant plus loin dans le brin principal du faisceau châssis, il y a un petit connecteur noir à 2 broches à placer sous la poutre droite du châssis principal (voir Image 15).



Image 15: Connecteur à 2 broches sous la poutre du châssis principal.

Ce connecteur est un accès pour charger la batterie. Il s'adapte à la prise de courant BMW standard (61 34 7714741 ; voir Image 16), qui est étanche (si vous ne l'utilisez pas, assurez-vous que le connecteur est attaché ou caché derrière le cadre principal). Le contre-connecteur est inclus en tant qu'interface pour le chargeur d'origine BMW Motorrad (77 02 8551896). En d'autres termes, on peut facilement recharger la batterie de la moto à tout moment sans être obligé de démonter des pièces.



Image 16: Prise de courant BMW.

Dans la partie arrière du faisceau (en s'éloignant de la boîte à air), le relais principal et de démarrage ainsi que le connecteur de la 2e sonde lambda (cercle rouge sur l'image 17 ci-dessous) sont placés derrière le démarreur. Il est recommandé d'utiliser le support blanc d'origine du relais également pour l'assemblage du kit Motorsport.

Il est recommandé de se procurer le kit de support connecteur lambda vendu par alpha Racing.

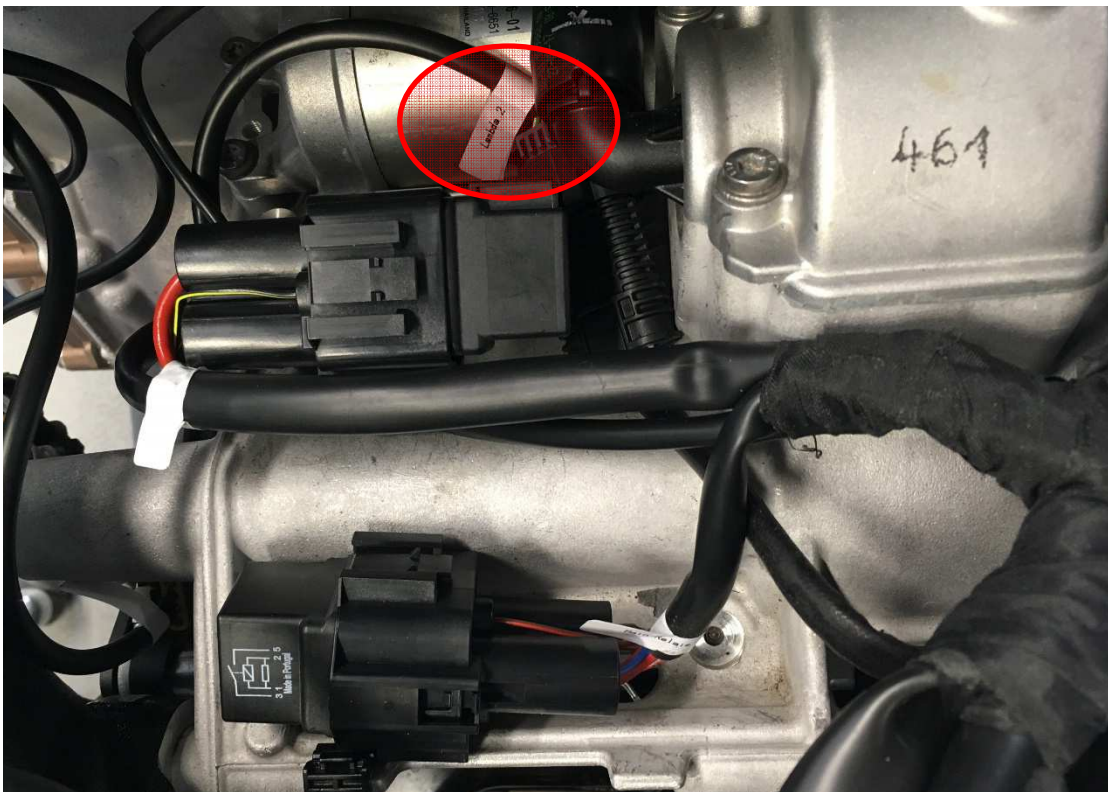


Image 17: Connecteur principal, relais de démarrage et lambda derrière le démarreur.

Les connecteurs du capteur de pression de freinage arrière, du potentiomètre de suspension arrière et du connecteur de diagnostic sortent du faisceau à l'extrémité arrière du châssis principal, à droite du capteur d'angle d'inclinaison (voir Image 18). Assurez-vous d'utiliser le couvercle fourni pour le connecteur de diagnostic, sinon les gouttes de pluie pourraient créer des résultats de course désavantageux. Essayez de fixer fermement ce connecteur à l'ensemble de sous-châssis arrière (bande velcro ou support) ou protégez-le d'une autre manière (ce connecteur ne doit jamais être endommagé en raison d'un accident car il peut empêcher la pratique sur piste de la moto).



Image 18: Connecteur du capteur de frein arrière et prise diagnostique

Le fusible principal doit être sécurisé avec soin car toute panne de celui-ci arrêtera le système électrique de la moto. Cela peut entraîner de longs dépannages et des signes de nervosité sur le visage du motard. Le fusible principal est soumis à des contraintes mécaniques extrêmes sur cette moto, dues aux vibrations. Il est obligatoire de fixer ce fusible avec un serre-câble (voir Image 19) ou tout composant similaire pour s'assurer qu'il ne sortira pas de sa position désignée. Assurez-vous de ne pas le fixer trop étroitement à tout autre composant.



Image 19: Fusible principal sécurisé.

L'éclairage pluie (en option du kit) peut être monté directement sur le carénage arrière conçu par BMW Motorrad Motorsport. Il clignote chaque fois que le limiteur de stand est actif (plus maintenant : mise à jour du logiciel) et il est allumé en permanence chaque fois que le pilote est en mode RAIN et/ou que l'interrupteur Rainlight (en option du kit) est activé. Voir Image 20 pour référence.



Image 20: Feux arrière de pluie et fusible principal.

Assemblage faisceau tête de fourche

Le faisceau tête de fourche relie le tableau de bord, l'unité GPS, le contacteur de démarreur et l'interrupteur des feux de pluie au reste du faisceau.

Son brin principal doit être guidé à travers le conduit d'admission d'air avant gauche, comme illustré dans l'image 21 et l'image 22.



Image 21: Faisceau tête de fourche à gauche du conduit



Image 22: Vue détaillée du guidage du faisceau avant à travers le cadre principal.

L'unité GPS est généralement montée à proximité du tableau de bord, sous la bulle. Sous des écrans peints, la réception GPS peut cependant souffrir sévèrement. Dans de tels cas, le montage de l'unité GPS à l'arrière de la moto (similaire à la position de la BMW HP4 Race standard) peut être une solution.

Assemblage de la poignée de gaz

Le câble adaptateur de la poignée des gaz relie la poignée des gaz au faisceau du châssis.

Il doit être guidé autour de l'extérieur du tube de fourche droit et sous le té de fourche supérieur, comme indiqué sur l'image 23.

Il est clairement recommandé d'utiliser la poignée d'accélérateur "DOMINO RBW 4071.03.00-00" (avec câble volant - donc plus besoin de câble adaptateur). Ce dispositif est plus robuste vis-à-vis des vibrations et, ainsi, peut améliorer la fiabilité.



Image 23: Cordon de la poignée de gaz autour du tube de fourche droit.

Le câble est ensuite guidé à travers le conduit d'air d'admission à droite, à côté de l'empreinte VIN de votre véhicule. Voir pour référence.



Image 24: Cordon de la poignée de gaz passant à travers le cadre à droite du conduit d'entrée d'air.

Assemblage du faisceau de carburant

Le module de châssis de carburant relie la pompe à carburant et le capteur de niveau de carburant au faisceau de châssis. Les mécaniciens peuvent déconnecter ce seul connecteur sur le dessus de la boîte à air avant de soulever le réservoir, ce qui réduit le risque que la pompe à carburant ne soit pas correctement connectée au faisceau et améliore en même temps l'ergonomie pour les mécaniciens. Le câble doit être guidé au-dessus de la rampe d'injection supérieure, puis vers le bas entre le réservoir de carburant et la boîte à air, comme indiqué sur l'image 25.

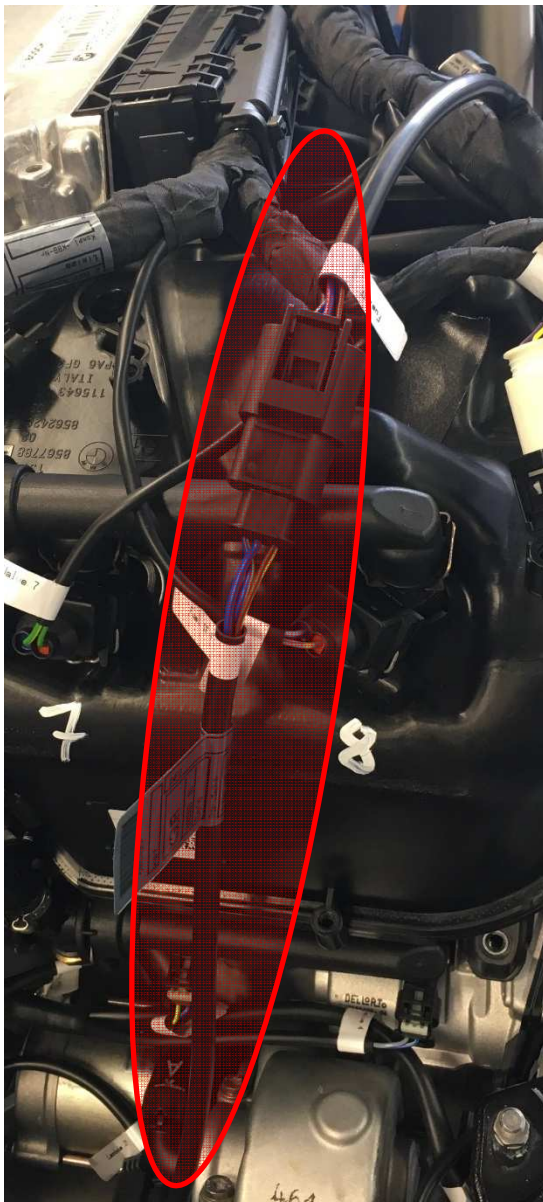


Image 25: Fuel chassis module behind airbox.

Faisceau : commodos

Le câble du commodo droit est guidé autour du tube de fourche droit et vers le haut de la colonne de direction, reportez-vous à Image 26 et Image 27.



Image 26: Commodo droit entre la poignée de gaz et le maître-cylindre de frein.

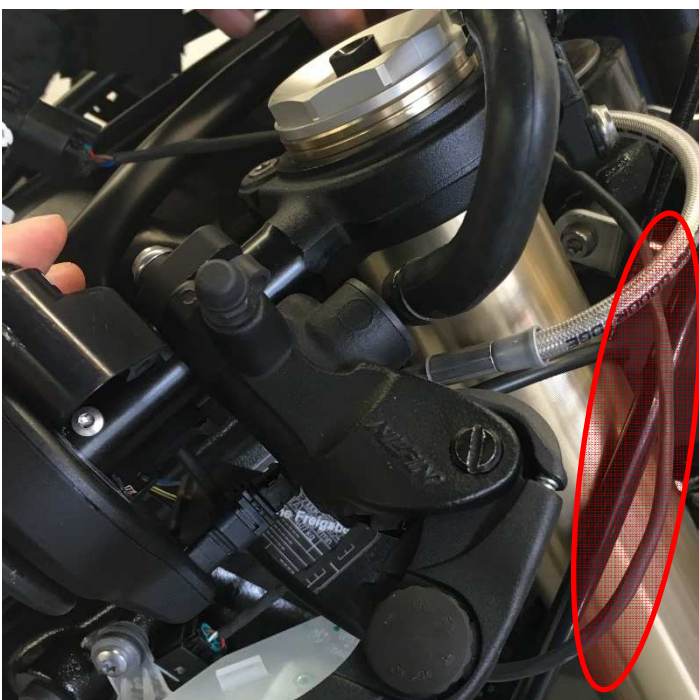


Image 27: Passage du cordon du commodo droit.

Le cordon du commodo gauche doit être guidé de manière analogue sur le côté gauche. Faites attention à ce que les câbles ne soient pas poussés (ou potentiellement coupés) par le couvercle du réservoir (cercles rouges sur l'image 28).



Image 28: Cordons des commodos et leurs possibles passages

Connecteurs non-utilisés temporairement

Il y a plusieurs connecteurs dans le faisceau qui ne sont actuellement (ou avec une configuration standard) pas utilisés. Ces connecteurs font partie du faisceau car ils peuvent être utilisés dans de futures applications ou d'autres championnats. Ces connecteurs doivent être expliqués dans ce qui suit pour éviter toute confusion de la mécanique.

Les connecteurs "Heat-Grips" et "EWC-lights" sont destinés aux courses d'endurance et peuvent normalement être négligés, voir Image 29.

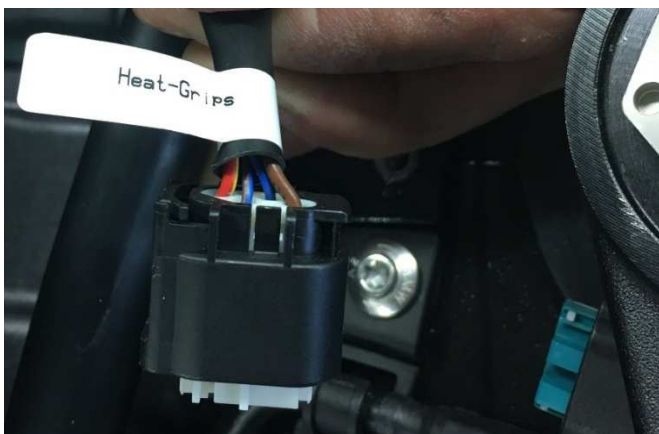


Image 29: Connecteur Heat-Grips proche de la colonne de direction.

Le connecteur "Info" de l'ECU est principalement destiné à des fins de développement et ne sera normalement pas utilisé, illustré à l'image 30.



Image 30: Connecteur info proche de l'ECU.

Les autres connecteurs actuellement non utilisés sont :

- "Steer"
- "CAN" (accès CAN de rechange)
- "Ex.Flap"

Informations pertinentes sur le faisceau

Le capteur d'angle d'inclinaison est monté à l'extrémité arrière du châssis principal. Son connecteur doit toujours pointer vers la roue arrière de la moto, dans le cas où le bon fonctionnement de la moto est souhaité (Image 31).



Image 31: Capteur d'angle d'inclinaison orienté vers l'arrière de la moto.

Lors de l'assemblage du faisceau principal du châssis, les trois connecteurs sous le conduit d'admission d'air (voir Image 8 : Montage de la section avant inférieure du faisceau sous la boîte à air.) ont été mentionnés. Ceux-ci doivent être connectés correctement (attention à ne pas les confondre lors de l'entretien de la moto). L'enquête suivante propose un tableau pour s'assurer que les trois composants sont correctement connectés et comment comprendre lequel peut causer des problèmes :

Etiquette sur le faisceau	Composants	Fonction	Non connecté / cassé
Speed	Unité de vitesse de roue (autocollant jaune / vert autour du haut)	Conversion de signaux	Pas de vitesse de roue
Immobilizer	Immobilisateur (noir, section ovale complète)	Autorisation de démarrage	Le tableau de bord affiche le message d'erreur "Pas d'autorisation de démarrage" ; le démarreur ne tourne pas.
CAN-term	Couvercle avec résistance intégrée (couvercle court ; hauteur = 32 mm au point le plus élevé)	Terminate CAN	Erreur CAN. Le démarreur ne tourne pas, le commodo gauche ne fonctionne pas, etc.

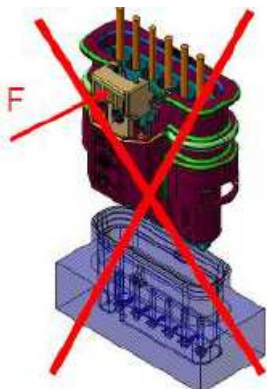
Annexes

Manipulation des connecteurs HMK

Nous serions ravis de vous fournir quelques informations de manipulation concernant les connecteurs HMK afin d'éviter tout problème technique pendant les week-ends de course.

Les connecteurs sont utilisés pour assurer la connectivité et la fonctionnalité de l'électricité dans toutes les conditions. Les instructions suivantes doivent être prises en compte et strictement respectées.

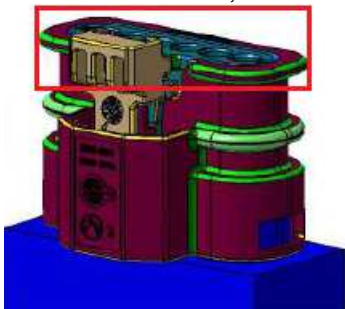
En général, le mécanisme de verrouillage de sécurité gris (dans le dessin CAO ci-dessous : ocre) ne peut pas être enfoncé pendant que la prise HMK est connectée.



Appuyez sur le verrouillage de sécurité uniquement lorsque vous souhaitez retirer le connecteur.

Montage :

1. Insérez le connecteur dans la première position de "pré-verrouillage".
2. Forcez le boîtier du connecteur (rouge foncé) vers le bas en position "end-lock". Maintenant, le boîtier est plan par rapport au connecteur lui-même

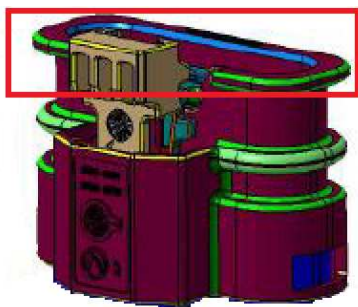


3. Appuyez sur le mécanisme de verrouillage de sécurité (ocre)

Démontage :

1. Déplacer le verrouillage de sécurité (ocre) dans le sens du câblage (sans appuyer)
2. Enfoncer le verrouillage de sécurité sur le boîtier (ocre). Tout en appuyant dessus, tirez le boîtier dans le sens du câblage → Le connecteur est revenu en position « pré-verrouillage »
3. Appuyez à nouveau sur le verrouillage de sécurité et retirez le connecteur complet

Remarque importante : assurez-vous que le connecteur est en position de « préverrouillage » lorsqu'il est complètement retiré. Cela peut être confirmé si le boîtier (rouge foncé) n'est pas plan par rapport au connecteur (turquoise dans l'image précédente).



Pour mieux voir dans quelle position le connecteur est verrouillé (soit "pré-verrouillage" ou "end-lock"), vous pouvez utiliser un marqueur sur le côté femelle, voir les images.

“pre-lock” position



“end-lock” position



Etiquettes de connecteurs

Etiquettes de connecteurs	Nom complet	Section du faisceau
Front IF 1	Interface avant 1 (noire) vers le faisceau avant	Chassis
RHS Switch	Unité de commutation côté droit (commodo droit)	Chassis
Grip IF	Interface de poignée d'accélérateur	Chassis
Info	Interface d'informations pour le pilote (actuellement inutilisée)	Chassis
Fuel IF	Interface pour câble adaptateur de carburant (vers pompe à carburant)	Chassis
Front IF 2	Interface avant 2 (blanche) vers le faisceau avant	Chassis
Heat-Grips	Interface pour poignées chauffantes (actuellement inutilisée)	Chassis
Steer	Interface du capteur d'angle de braquage (actuellement inutilisée)	Chassis
LHS Switch	Unité de commutation côté gauche (commodo gauche)	Chassis
P_BR_F	Capteur de pression de frein avant	Chassis
CAN-term	Terminaison CAN (pour terminer avec term. Cap)	Chassis
Immobilizer	Antidémarrage (à raccorder à l'unité d'immobilisation)	Chassis
Speed	Unité de vitesse de roue	Chassis
Speed_F	Vitesse roue avant	Chassis
Susp_F	Capteur de débattement de la suspension avant	Chassis
EWC-Lights	Éclairage de la moto d'endurance (actuellement non utilisé)	Chassis
Generator	Générateur	Chassis
Lambda 1	Sonde lambda #1 (côté gauche)	Chassis
Ex. Flap	Interface de valve d'échappement (actuellement non utilisée)	Chassis
Starter Relais	Borne de relais de démarreur	Chassis
Lambda 2	Sonde lambda #2 (côté droit)	Chassis

Main Relais	Relais principal	Chassis
Diagnosis	Prise de diagnostic OBD-II (pour se connecter à l'interface RCK)	Chassis
Speed_R	Vitesse roue arrière	Chassis
Susp_R	Capteur de débattement de la suspension arrière	Chassis
P_BR_R	Capteur de pression de frein arrière	Chassis
Lean angle	Capteur d'angle d'inclinaison (Groupe de capteurs Bosch)	Chassis
Rainlight	Interface feux arrière (pluie)	Chassis
CAN	Interface pour appareils CAN supplémentaires	Chassis
Grip IF G	Interface poignée des gaz côté poignée des gaz	FWG-cab.
Grip	Interface de poignée d'accélérateur	FWG-cab.
Fuel IF F	Interface carburant : côté câble carburant	Fuel-cab.
Fuel Level	Interface avec le capteur de niveau de carburant	Fuel-cab.
Fuel Pump	Interface vers la pompe à essence	Fuel-cab.
Front IF 1 F	Interface avant 1 côté faisceau avant (noir)	Chassis avant
Front IF 2 F	Interface avant 2 côté faisceau avant (blanc)	Chassis avant
Dash	Interface Dash du MoTeC C-125	Chassis avant
Ign-Switch	Interrupteur principal d'allumage	Chassis avant
RL-Switch	Interrupteur du feu arrière (pluie)	Chassis avant
GPS	Interface pour unité GPS MoTeC	Chassis avant
Air Temp	Sonde de température air ambiant	Faisceau moteur
Trumpets	Moteur des cornets (haut de la boîte à air)	Faisceau moteur
Inj. Valve 8	Injecteur 8 (supérieur)	Faisceau moteur
Inj. Valve 6	Injecteur 6 (supérieur)	Faisceau moteur
Inj. Valve 5	Injecteur 5 (supérieur)	Faisceau moteur
Inj. Valve 7	Injecteur 7 (supérieur)	Faisceau moteur
Inj. Valve 1	Injecteur 1 (inférieur)	Faisceau moteur
Thr LHS	Corps de papillon côté gauche	Faisceau moteur
Quickshifter	Interface avec le capteur Quickshift	Faisceau moteur

Geardrum	Capteur de sélection de rapport	Faisceau moteur
Coolant Temp	Capteur de température de liquide de refroidissement	Faisceau moteur
Inj. Valve 2	Injecteur 2 (inférieur)	Faisceau moteur
Inj. Valve 3	Injecteur 3 (inférieur)	Faisceau moteur
Inj. Valve 4	Injecteur 4 (inférieur)	Faisceau moteur
Fuel pressure	Capteur de pression de carburant	Faisceau moteur
Thr RHS	Corps papillon côté droit	Faisceau moteur
E-Interface 2	Interface moteur sur faisceau principal côté 2 (noir)	Faisceau moteur
E-Interface 1	Interface moteur sur faisceau principal côté 1 (blanc)	Faisceau moteur
E-Interface 2B	Interface moteur sur faisceau adaptateur inférieur côté 2 (noir)	Faisceau inf du moteur
E-Interface 1B	Interface moteur sur faisceau adaptateur inférieur côté 1 (blanc)	Faisceau inf du moteur
Oil pressure	Interface du côté inférieur du faisceau vers le sous-faisceau à pression d'huile	Faisceau inf du moteur
Ign. Coil 4	Bobine d'allumage 4	Faisceau inf du moteur
Ign. Coil 3	Bobine d'allumage 3	Faisceau inf du moteur
Ign. Coil 2	Bobine d'allumage 2	Faisceau inf du moteur
Ign. Coil 1	Bobine d'allumage 1	Faisceau inf du moteur
Cam Act 2	Actionneur d'arbre à cames de sélection 2	Faisceau inf du moteur
Cam Sig	Capteur d'arbre à cames	Faisceau inf du moteur
Cam Pos	Capteur de position d'arbre à cames	Faisceau inf du moteur
Cam Act 1	Actionneur d'arbre à cames de sélection 1	Faisceau inf du moteur
Crank Sig	Signal de vilebrequin	Faisceau inf du moteur
Oil pressure B	Interface vers le faisceau inférieur du moteur du côté du sous-faisceau à pression d'huile	Sous-faisceau pression d'huile
Oil pressure switch	Interface vers le pressostat d'huile	Sous-faisceau pression d'huile

Les pièces suivantes sont disponibles via alpha Racing :

- Kit de retenue de connecteur du faisceau Motorsport
- Kit de support d'ECU
- Kit de support de régulateur de tension
- Kit butée de direction
- HP Race Calibration Kit 3
- Kit d'accélérateur électronique
- Shifter
- Unité de commutation gauche V3 M RCK
- Tableau de bord et support de carénage
- Boîtier de protection pour tableau de bord Motec C125
- Interrupteur de feu arrière (pluie)
- Kit de feu arrière (pluie)
- GPS-L10 antenne
- Support pour antenne GPS
- Câble d'interface Enet, Ethernet -> OBD2
- Câble adaptateur connecteur rond ICOM -> prise OBD2

Plus de pièces de performance pour la BMW S 1000 RR disponibles :

www.shop.alpharacing.com