

A  
B  
C  
D  
E  
F  
G  
H  
L  
M  
N  
P

### **Linea CAN**

Su questo modello viene utilizzata la rete CAN (Controller Area Network), che ha permesso di semplificare notevolmente il lay-out dell'impianto elettrico e di conseguenza la sua massa complessiva.

Alla rete CAN sono collegati due nodi: il cruscotto e la centralina controllo motore (I.A.W. 5.9 M).

Con questa linea di comunicazione è stato possibile evitare inutili duplicazioni dei vari sensori presenti sulla moto, poiché i segnali da loro generati vengono condivisi tra i due nodi e cioè le due unità di elaborazione elettronica. I sensori sono collegati all'unità più vicina (cruscotto o controllo motore), che si incarica in seguito di trasmettere il loro segnale alla rete, affinché possa essere ricevuto dalle centraline che lo devono elaborare.

La linea CAN è formata da due soli fili sui quali transitano treni di segnali digitali, ogni uno dei quali trasporta informazioni ben precise e perfettamente decodificabili. I nodi collegati a questa linea (il cruscotto e la centralina controllo motore), possiedono un particolare hardware in grado di riconoscere se un determinato treno di impulsi contiene una informazione di interesse, che deve essere poi elaborata dalla unità di calcolo.

I segnali scambiati attraverso la linea CAN tra cruscotto e centralina motore sono i seguenti:

- Velocità veicolo (in ingresso al controllo motore)
- Folle inserita (in ingresso al controllo motore)
- Pressione olio motore (in ingresso al controllo motore)
- Temperatura lubrificante (in ingresso al controllo motore)
- Azionamento motorino avviamento (pulsante STARTER) (in ingresso al controllo motore)
- Codici diagnostica di primo livello generati dalla centralina
- Regime rotazione motore (in ingresso al controllo motore)
- Raggiungimento Overrev (segnalazione giri cambio marcia)-
- Raggiungimento limite per effettuazione tagliando (per accensione spia sul cruscotto)
- Temperatura aria aspirata (in ingresso al cruscotto)
- Tensione batteria- Identificazione modello moto
- Comando spia EOBD
- Recovery Immobilizer
- Pressione atmosferica (sensore integrato all'interno del cruscotto).

### **CAN line**

This model is equipped with CAN (Controller Area Network) which led to a remarkably simpler electric system layout and therefore reduced overall dimensions.

Two units are connected to CAN: the instrument panel and I.A.W. 5.9 M engine control unit. Thanks to this communication line no sensor doubles are required as sensor signals are shared by both electronic units. Sensors are connected to the closer electronic unit (instrument panel or engine control unit), which sends their signals to the network to be processed by the control units.

CAN line consists of two wires for digital signal transfer; they both carry precise and perfectly decipherable data. The instrument panel and the engine control unit, which are connected to the CAN line, are fitted with special hardware which acknowledges whether a pulse sequence includes pertaining data to be processed by the computing unit. Signals exchanged between instrument panel and engine control unit via CAN line are the following:

- vehicle speed (engine control input)
- neutral selected (engine control input)
- engine oil pressure (engine control input)
- lubricant temperature (engine control input)
- starter motor activated (STARTER button) (engine control input)
- first level diagnosis codes generated by the control unit
- engine rotation speed (engine control input)
- overrev reached (gear shift rpm signal)
- service needed (service warning light on on the instrument panel)
- temperature of taken-in air (instrument panel input)
- battery voltage - motorcycle model identification
- EOBD warning light
- Immobilizer recovery
- atmospheric pressure (sensor integrated into the instrument panel).