



Conversión de centralitas en race-kit

La conversión de todas las centralitas de serie en centralitas de kit incluye un mapa específico para uso en circuito, la eliminación de todas las restricciones de serie, la activación de todas las funciones racing como el control de tracción, freno motor, mapas de inyección, avance, cambio semi, etc. Se puede mantener el cableado de serie con faros, intermitentes, ventiladores*, etc.

Honda

CBR 600 2007-2015

Control completo de inyección y avance
Repartición 2º inyector
Limitador de vueltas regulable
Limitador velocidad boxes
Regulación ralentí
Regulación amortiguador de dirección
Cambio semi directo (no regulable)

CBR 1000 2008 (convertible a 2009)

Control completo de inyección y avance
Selector 2 mapas inyección y avance
Control de Tracción
Anti-spin (control de derrapaje)
Limitador de vueltas regulable
Limitador velocidad boxes
Relación de transmisión ajustable
Regulación amortiguador de dirección electrónico de serie
Regulación cambio semi (control por separado de corte de inyección y encendido)

CBR 1000 2006-07

Control completo de inyección y avance
Repartición 2º inyector
Limitador velocidad boxes
Regulación amortiguador de dirección
Cambio rápido directo (no regulable)

CBR 1000 2009-2015

Control completo de inyección y avance
Selector 2 mapas inyección y avance
Control de Tracción
Anti-spin (control de derrapaje)
Anti-wheelie (control de caballitos)
Control del freno motor por marchas
Limitador de vueltas regulable
Limitador velocidad boxes
Relación de transmisión ajustable
Regulación amortiguador de dirección
Regulación cambio semi (control por separado de corte de inyección y encendido)

*Consultar modelos.

Yamaha

R1 2001-2006

R6 2001-2005

Gestión de la centralita a través del cuadro (no usb)
Control completo de inyección (R1 y R6) y avance (solo R1)
Cambio semi directo (no regulable)
Mapa superstock o superbike seleccionable

R1 2007-2015

R6 2006-2015

Gestión de la centralita a través del ordenador (cable usb)
Sistema Blipper para bajar de marchas sin embragar
Control completo de inyección y avance
2 mapas inyección
2 mapas avance (solo R1 >09)
Control completo del freno motor por marchas
Control de tracción (solo R1 09-15 con centralita 2012-15)
Regulación electrónica del ralentí
Limitador de vueltas regulable
Limitador velocidad boxes
Cambio semi regulable por marcha
Control de la abertura del acelerador electrónico (etv)
Mapa de corrección del ram-air
Regulación abertura de las trompetas de admisión variable
Relación de transmisión ajustable
Mapa base superstock o superbike
Posibilidad de elegir entre cuadro de serie o racing (sin velocidad y con la temperatura en grande)

BMW

S1000RR 2008-15

Control completo de inyección y avance
Control de tracción (DTC) con 4 mapas, 100% de la potencia en los 4 modos (Slick, Rain, etc.)
Limitador velocidad boxes
Cambio semi con reanudación de la potencia regulable.
Posibilidad de modificar los km almacenados.

Suzuki

GSXR 600 750 1000 2001-2015

Control completo de inyección y avance
Selector 2 mapas inyección y avance
2 Settings por cada marcha
Control completo del freno motor
Control de tracción para la k7-L15 1000
Limitador de vueltas
Limitador velocidad boxes
Cambio semi regulable

Kawasaki

ZX6 600 2007-2015

ZX10 2008-2015

Control completo de inyección y avance
Compensación bomba aceleración
Regulación mariposas secundarias
Repartición 2º inyector
Limitador velocidad boxes
Control de tracción (Zx10 2008-14)
Control de salida (Zx10 2011)
Freno motor (Zx10 2011)
Relación de transmisión ajustable
Limitador de vueltas regulable
Cambio semi regulable

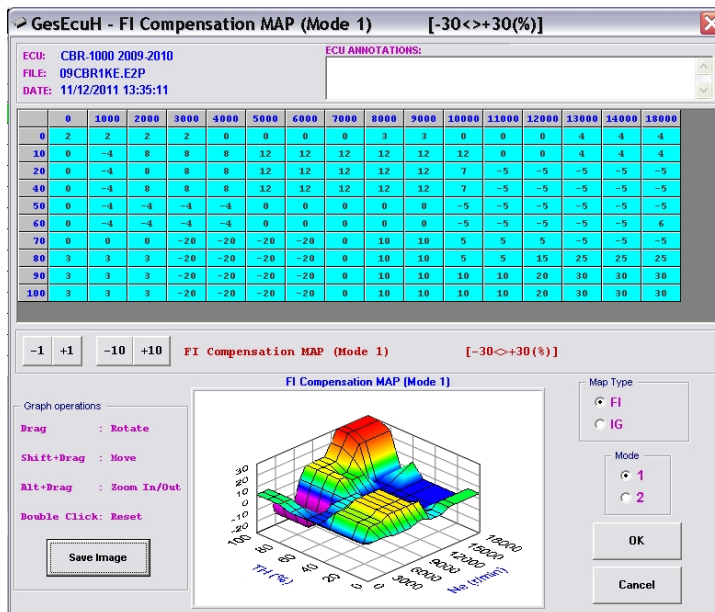
S1000RR 2012-15

Además de las funciones anteriores, disponen de:
Control de salida (launch control)
Freno motor
Control fino del DTC y suspensiones con botones al manillar.

Programas y Cables USB

Disponemos de todos los programas y cables USB para conectarse a las centralitas reprogramadas y a las centralitas de kit oficial.

Disponemos además de programas dedicados desarrollados por nosotros con más funciones y más ajustes con respeto a los programas originales de kit. Los programas y los cables USB son totalmente compatibles tanto con las centralitas de kit oficiales como reprogramadas, y funcionan con todos los sistemas Windows.



Quick-Shifter Electrónico

El cambio semi-automático electrónico IFiTeC es un shifter de alta calidad, realizado con los mejores componentes y que ofrece una sensibilidad, precisión y un tacto inmejorables. El cambio lleva un sensor electrónico de tipo inductivo extremadamente fiable y preciso. El cuerpo del shifter está hecho totalmente en Ergal CNC (aluminio 7075) mientras el eje enroscado es en acero inox para ofrecer máxima dureza y resistencia en posibles caídas. Funciona con alimentación +12v y puede conectarse directamente a centralitas de serie convertidas, centralitas originales de kit, centralitas adicionales o módulos de gestión de cambio semi.



Nuestros cambios semi no son un producto genérico, están hechos específicamente para modelos de 600 o de 1000cc. Son un producto dedicado, y por ello, son extremadamente sensibles, sin perder precisión. No necesitan regulación de sensibilidad ya que vienen pre-configurados con componentes específicos para 600 y para 1000 para que su rendimiento sea ideal en cada moto. El sensor electrónico no sufre desgaste ni desajuste, no pierde propiedades con el tiempo ni coge holgura con el uso, a diferencias de otros cambios semi con sensores de tipo mecánico, el nuestro no ve alteradas sus características con el paso del tiempo.

El shifter IFiTeC es la primera elección de equipos punteros del CEV FIM como Palmeto Kawasaki Racing (campeones 2014 con Kenny Noyes), el Team LaGlisse con Carmelo Morales y la R1 2015, o el QMMF Qatar Federation Racing Team que corren tanto en el CEV FIM como en el mundial de resistencia, entre otros.

Nuestro cambio semi además es el único que ofrece servicio de reparación con disponibilidad de todo el despiece completo para poder reparar eventuales daños producidos por caídas fuertes.

Perfectamente compatible con todas las centralitas de kit japonesas.

IFiTeC.es

RACING ECU TECHNOLOGY



Carmelo Morales #1 CEV 1000, shifter IFiTeC

PI Racing y Kenny Noyes, campeones 2014 CEV 1000, shifter IFiTeC