



www.powerrevolution.it

**Istruzioni di Montaggio e regolazione per
centralina POWER REVOLUTION
Turbo Diesel**



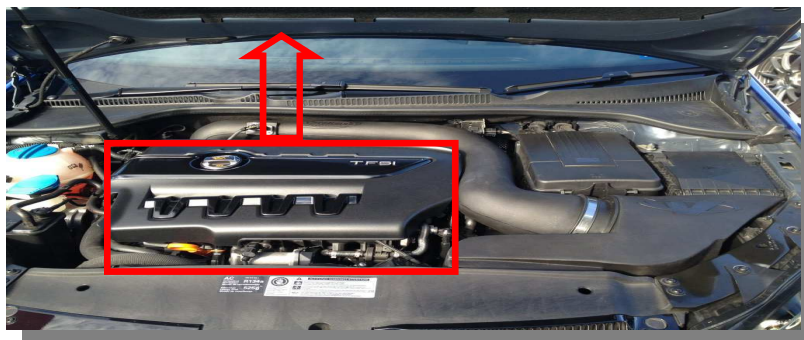
**Prima di iniziare l'installazione
spegnere il quadro, togliere le chiavi e
attendere 2 minuti !**

**www.powerrevolution.it
Via P. Francenigo 12/D
33077 SACILE - PN - ITALIA
info@powerrevolution.it
Whatsapp 3348540104**

**Vi ringraziamo per aver scelto la centralina Power Revolution, leggere
attentamente le istruzioni d'uso prima di utilizzare la centralina.**

Passo 1:

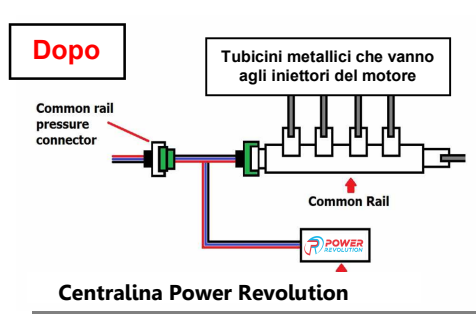
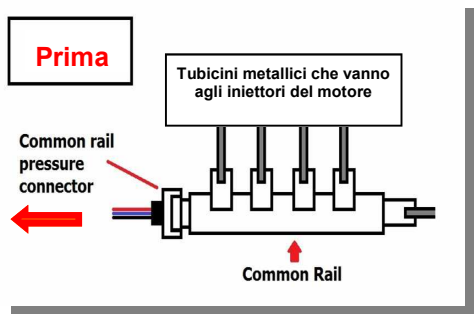
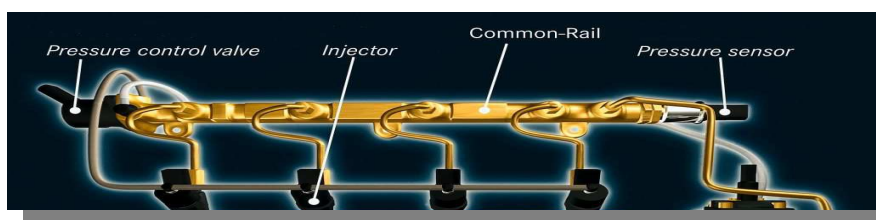
Prima di iniziare l'installazione spegnere il quadro, togliere le chiavi e attendere 2 minuti. Quindi aprire il cofano e togliere la copertura di plastica.



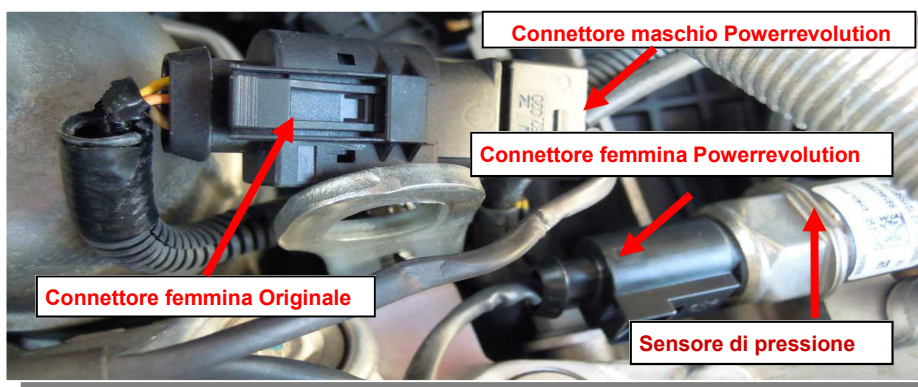
Passo 2:

Individuare il flauto di alimentazione commonrail (dove c'è l'alta pressione), si individua partendo dagli iniettori seguendo i tubicini metallici che portano al flauto di alimentazione.

Il flauto di alimentazione è un tubo fatto a flauto con sensore di 3 fili all'estremità oppure al centro (nella foto è all'estremità). Staccare il connettore del sensore pressione (quello a 3 fili, da non confondere se presente con un connettore a 2 fili), inserire il cablaggio della centralina Power Revolution in serie.



Vedi sotto come i connettori della centralina vanno collegati: connettore femmina della centralina nel sensore di pressione e il connettore maschio della centralina al connettore femmina del motore.



Alcuni connettori possono essere difficili da trovare quindi si prega di consultare la guida qui sotto:
Motori 1.3 multijet montati su Alfa, Fiat e Lancia:

BMW: Ci sono due connettori simili, quello giusto è a destra.

Opel 1.7 Bosch: Al centro del motore sotto il grande tubo collettore di aspirazione, ci sono 2 connettori simili ravvicinati.

Opel 1.7 Denso: Dietro al motorino di avviamento.

Citroen, Peugeot and Ford 1.4 e 1.6: bisogna smontare il filtro dell'aria e cercare con la mano il connettore sensore rail che si trova sotto il motore nella parte destra, aiutarsi con uno specchietto, è vicino a un connettore simile a 2 fili.

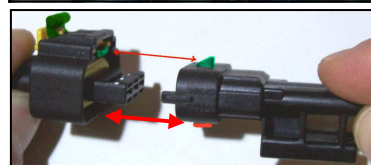
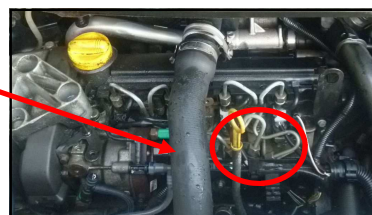
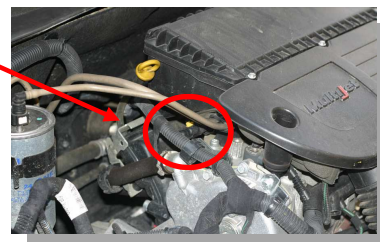
Renault 1.5, Ford 100-115-130 CV: Il flauto è fatto a stella.

Vedi anche altre foto e video sul sito www.powerrevolution.it e cliccando a sinistra su PRODOTTI - INSTALLAZIONE.

ATTENZIONE:

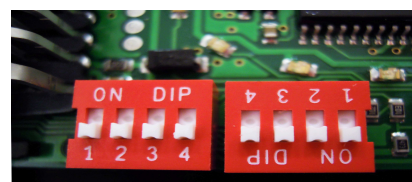
Il connettore della centralina PR-01 deve essere montato nel senso corretto, quindi prestare particolare attenzione perchè se inserito al contrario l'auto non va in moto (vedi foto).

Sull'auto il verso di inserimento fa riferimento a un "clic" sul gancetto fatto a triangolo (non ovale!).



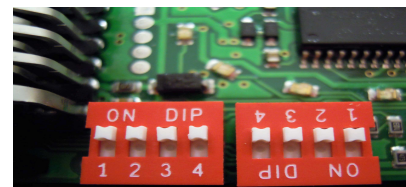
Passo 3:

1 - Configurazione standard: Presente nella maggior parte delle auto, se il minimo del motore è regolare significa che la configurazione è corretta quindi non vanno toccati questi interruttorini.



2 - Configurazione Tipo 2 (Siemens – Delphi) ATTENZIONE:

Solo ed esclusivamente per i cablaggi CPR02 (pochi casi) e CPR03 (specialmente motori 2.0) e solo ed esclusivamente se il minimo del motore risulta irregolare dopo la prima eccensione con la Configurazione Standard oppure se il motore ha difficoltà ad avviarsi, altrimenti non effettuare questa modifica. Spostare tutti e 8 gli interruttorini verso l'interno scheda.



Passo 4:

Quindi fissare la centralina e il cavo con delle fascette in una parte del vano motore fredda ad esempio vicino alla batteria o al filtro dell'aria (vedi foto).

Chiudere il cofano ed effettuare un giro di prova, poi procedere alla eventuale regolazione.



Passo 5: Regolazione Spiegazione Pratica:

La centralina inizialmente è impostata con il valore mappatura Potenza a 4 (regolatore di sinistra) e mappatura Coppia a 5 (regolatore di destra), questa regolazione va bene sia nelle auto recenti Euro 5 e Euro 6 sia in versioni con normativa precedente, si ottiene ottimi risultati sia come incremento di prestazioni sia in termini di riduzione dei consumi, questa regolazione è consigliabile per le auto con normativa Euro 5 e Euro 6 dove corrisponde all'incirca al 100% della potenzialità della centralina aggiuntiva e quindi alla massima regolazione, sui modelli precedenti con normativa Euro 0 1 2 3 4 è possibile provare la regolazione 5 di Potenza e provare anche la regolazione 6-7 di Coppia, tuttavia essendoci delle differenze caratteristiche fra i vari modelli per ottenere il valore massimo si devono effettuare alcune prove.

Cambio Automatico: sui cambi evoluti recenti a 7 8 9 marce di solito va bene la regolazione su esposta per il cambio manuale e quindi si può impostare 4 POTENZA e 5 COPPIA per poi seguire le indicazioni su esposte, nei modelli con 5 o 6 marce invece si consiglia di partire con una regolazione 3 POTENZA e 3 COPPIA e provare l'auto, poi si può provare ad alzare di 1 livello la POTENZA e poi alzare solo la COPPIA fino a raggiungere il livello ottimale (l'auto deve andare bene e non "strappare" nelle cambiate).



Attenzione che se si alza troppo la regolazione l'auto può andare in Recovery, in questo caso "perde" momentaneamente la risposta dell'acceleratore e l'auto va a velocità ridotta, fermasi e attendere 30 secondi circa, spegnere l'auto, attendere due minuti, quindi riaccendere l'auto, la spia si spegnerà e l'auto tornerà alla funzionalità piena, ridurre quindi la regolazione per non far andare in Recovery l'auto, in alcuni modelli la spia sul cruscotto si spegne dopo alcuni riavii, tuttavia l'auto funzionerà subito regolarmente anche con spia accesa.

Spiegazione Tecnica:

La regolazione identificata con POTENZA è quella principale, effettua la modifica su bassi medi e alti regimi del motore e corrisponde all'incirca all'85% della modifica totale, la regolazione identificata con COPPIA effettua la modifica su bassi medi regimi del motore e corrisponde all'incirca al 15% della modifica totale e viene utilizzata più per sfruttare la zona della coppia massima del motore e per una personalizzazione proprio per raggiungere il massimo sulla fascia 1000 – 2500 giri circa (valori variabili in base al motore).

Mappe della regolazione POTENZA: 0 corrisponde a originale, da 1 a 4 corrisponde all'incirca (può variare in base al modello auto) ai livelli di scelta livello incremento prestazioni, regolazione 4 ottimale massima per modelli Euro 5 e Euro 6, regolazione 5 ottimale massima per modelli Euro 4 3 2 1 0, Regolazioni 5 6 7: utilizzabili per auto con modifiche meccaniche come filtro aria sportivo, scarico sportivo, turbina maggiorata ecc ecc, quindi in caso di modifiche meccaniche si possono provare queste regolazioni, la 8 e la 9 sono molto alte e si possono provare solo se con le precedenti l'auto non è andata in Recovery.

Mappe della regolazione COPPIA: Questa modifica va a influire soprattutto sui bassi medi regimi ed è stata studiata per ottimizzare le prestazioni di Coppia del motore, inizialmente impostata a 5 può essere alzata o abbassata per meglio adattarsi al motore o alle eventuali modifiche meccaniche quindi per esempio la presenza di un filtro aria sportivo o scarico sportivo, si suggerisce su auto originali di eventualmente provare dopo l'impostazione 5 di passare a 6 e a 7, se l'auto va meglio tenere la regolazione superiore, diversamente tornare alla 5.

TURBO-LAG Riduzione/Eliminazione del problema già presente in origine nell'auto: se l'auto presenta un vuoto durante la fase di accelerazione (problema chiamato Turbo-Lag) la centralina permette di attenuare e nella maggioranza dei casi di eliminare proprio il problema, consigliamo di agire sulla regolazione COPPIA sia provando ad aumentare a 6 7 8 9 sia riducendo a 4 3 2 1 così da poter trovare la regolazione migliore per eliminare questo problema dell'auto che ha in origine, solitamente nel 95% dei casi la regolazione ottimale si ha con livelli 5 6 o 7.

Alla fine della regolazione apporre del nastro adesivo sopra le regolazioni in modo da coprire e isolare.

Salvaviaggio: Il connettore nero a parte è un semplice by-pass che va tenuto nel porta oggetti dell'auto e serve in caso di mal funzionamento della centralina, si applica al posto della centralina e permette all'auto di funzionare come originale.

In caso di problemi: Rifare i passaggi dal passo 2 in poi e se non va contattateci direttamente.

Contatti: info@powerrevolution.it

Rev. 1.2-07/2019



Il prodotto è conforme alla Direttiva EMC 2004/104/CE secondo le norme automotive, prodotto in Italia.
Non omologato per circolazione su strada.

Power Revolution è un marchio registrato dalla Gruppo M srl Via Ponte Francenigo 12/D 33077 SACILE - PN - ITALY
Copyright © Gruppo M S.r.l. Tutti i diritti riservati.