



BORN TO RUN

# MANUALE TECNICO POWERJET GPR

MANUALE DI SERVIZIO PER CENTRALINE AGGIUNTIVE  
POWERJET GPR

---

Manuale Tecnico POWERJET GPR  
Versione 2.5  
Gennaio 2008

## SOMMARIO

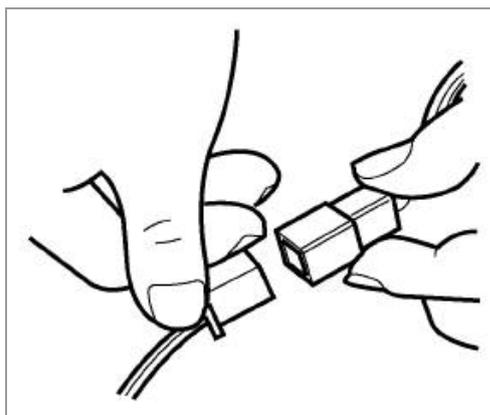
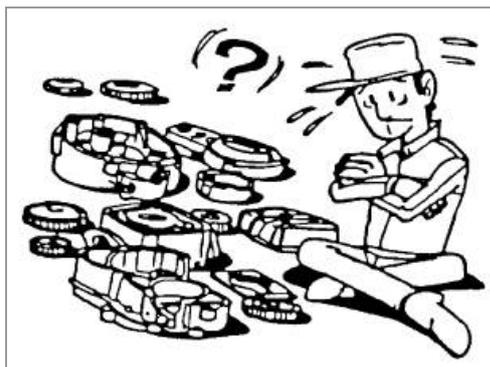
1.	AVVERTENZE .....	4
2.	POWERJET GPR EXTREME (Moto) .....	5
2.1.	ISTALLAZIONE MOTO DA STRADA .....	6
2.2.	ISTALLAZIONE MOTO DA ENDURO .....	9
2.3.	ISTALLAZIONE MOTO CUSTOM .....	11
2.4.	ISTALLAZIONE QUAD .....	13
2.5.	ISTALLAZIONE ATV.....	15
2.6	TARATURA POWERJET GPR EXTREME .....	17
2.6.1	ESEMPIO 1 .....	18
2.6.2	ESEMPIO 2 .....	19
3	POWERJET GPR ENERGY (Scooter) .....	21
3.1	ISTALLAZIONE MAXI SCOOTER (oltre 500cc).....	22
3.2	ISTALLAZIONE SCOOTER (oltre 300 fino 500cc).....	24
3.3	ISTALLAZIONE SCOOTER (fino300cc).....	26
3.4	TARATURA POWERJET GPR ENERGY .....	28
3.4.1	ESEMPIO SCOOTER.....	29
4	POWERJET GPR EXTREME MULTILEVEL (Moto) .....	31
4.1	ISTALLAZIONE MOTO DA STRADA .....	32
4.2	ISTALLAZIONE MOTO DA ENDURO .....	36
4.3	ISTALLAZIONE MOTO CUSTOM .....	39
4.4	ISTALLAZIONE QUAD .....	42
4.5	ISTALLAZIONE ATV.....	45
4.6	TARATURA POWERJET GPR EXETRME MULTILEVEL .....	48
4.6.1	ESEMPIO MOTO A 1-2 CILINDRI .....	49
4.6.2	ESEMPIO MOTO A 3-4 CILINDRI .....	50
4.6.3	ESEMPIO MOTO Buell, Ducati, Moto Guzzi, Harley Davidson .....	51
5	POWERJET GPR ENERGY MULTILEVEL (Scooter) .....	53
5.1	ISTALLAZIONE MAXI SCOOTER (oltre 500cc).....	54
5.2	ISTALLAZIONE SCOOTER (oltre 300 fino 500cc).....	57
5.3	TARATURA POWERJET GPR ENERGY MULTILEVEL .....	60
5.3.1	ESEMPIO SCOOTER.....	61

## 1. AVVERTENZE

Questo manuale è stato redatto principalmente per essere utilizzato da meccanici specializzati. Non è possibile fornire tutte le conoscenze per un'installazione a regola d'arte, pertanto l'utilizzo di questa pubblicazione per l'installazione del Powerjet GPR presuppone la conoscenza dei fondamentali principi di meccanica e delle tecniche di smontaggio di questi veicoli. Senza tale conoscenza si può pregiudicare la sicurezza, l'efficienza e l'affidabilità del veicolo.



- Prima dello smontaggio e dell'installazione del Powerjet GPR, rimuovere completamente impurità, fango, polvere e corpi estranei.
- Utilizzare solamente strumenti e attrezzature idonee.
- Durante lo smontaggio, tenere sempre uniti i componenti accoppiati, pulirli e posarli nell'ordine di smontaggio.
- Durante istallazione verificare l'assenza di macchie, olio, grasso, ruggine e umidità su cavi e connettori.



### ATTENZIONE:

La GPR declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto.

Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa.

La GPR si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.



## 2. POWERJET GPR EXTREME (Moto)

### Cos'è il PowerJet GPR Extreme?

E' una centralina aggiuntiva per moto ad iniezione elettronica, si collega in parallelo alla centralina originale migliorandone le prestazioni.



### A cosa serve?

- Migliora le prestazioni del motore incrementando la potenza a tutti i regimi, specialmente ai bassi e ai medi.
- Migliora la risposta del motore nelle fasi apri/chiodi (in montagna).
- Risolve i problemi di carburazione ed esalta le prestazioni, dovuti alla sostituzione dell'impianto di scarico, filtro aria, alberi a camme, ecc.
- Risolve i problemi di carburazione causati dalle norme antinquinamento (Euro1,2,3), tipo buchi d'erogazione ai bassi e ai medi (vedi XT 660, VFR 800, Pegaso Strada, ecc.).





## 2.1. INSTALLAZIONE MOTO DA STRADA

Esempio d'installazione (le immagini sono di modelli differenti di moto).



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF".
2. Rimuovere la sella pilota e passeggero se necessario.\* Fig.1.

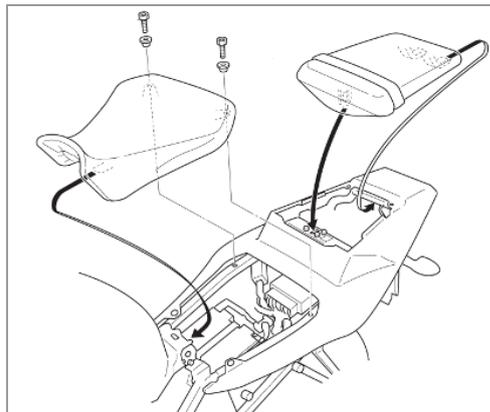


Fig.1



\* In alcune moto è necessario rimuovere le paratie laterali (V) prima di rimuovere la sella, vedi figura 2.



Fig.2

3. \* Sollevare la parte anteriore del serbatoio carburante, prestando attenzione a tubi (benzina) e ad eventuali connettori elettrici. Fig.3



\* Normalmente nelle moto da strada la cassa filtro (air box) è posta sotto il serbatoio Fig.3 o copri serbatoio Fig.4.



Fig.3



Fig.4

4. Individuare la cassa filtro (air box) e il relativo connettore(A) e sensore di temperatura aria. Fig.5



Fig.5

5. Scollegare il connettore (A) del sensore, come in figura 6.

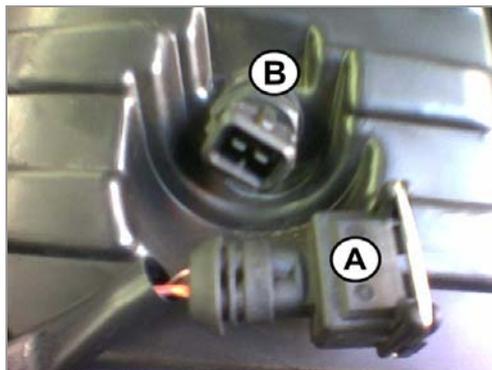


Fig.6

6. Collegare i connettori della centralina PowerJet GPR, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A). Fig.7
7. Riporre la centralina PowerJet GPR sotto la sella o in altra posizione al riparo dall'acqua (comoda per essere regolato) e da fonti di calore, e fissarlo in modo sicuro. Fig.8



Fig.7

8. Tarare la centralina, facendo riferimento alla tabella di taratura.  
Vedi:  
2.6.TARATURA POWERJET GPR  
EXTREME
9. Rimontare serbatoio e sella.



10. Accendere il veicolo e assicurarsi che tutto funzioni regolarmente, se si riscontra un'anomalia ripartire dal punto 1 e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.



Fig.8



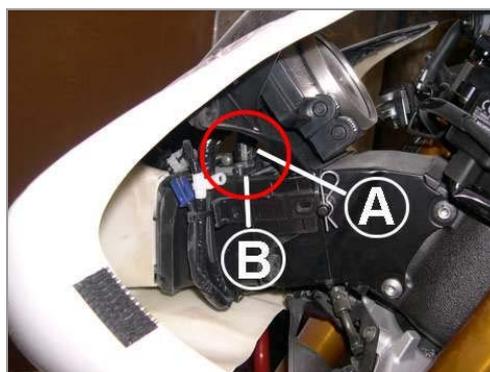
**Note:**

- In alcune moto il sensore temperatura aria è alloggiato lungo il condotto della presa d'aria.

Connettore (A)  
Sensore (B)



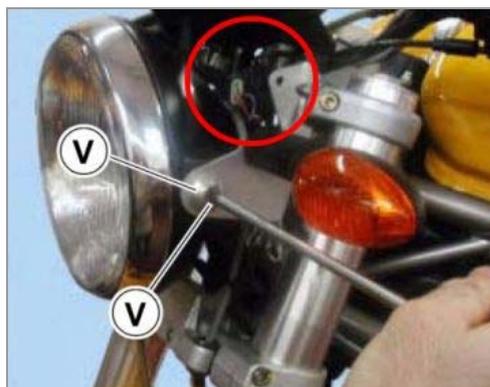
Aprilia RSV 1000 – 1999



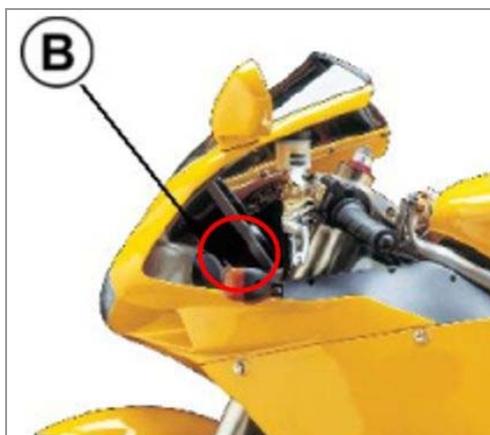
Yamaha R6 - 2006

- In altre moto naked (senza carene) e nella maggior parte delle moto Ducati il sensore temperatura è montata dietro il fanale anteriore, come in figura.

Smontare (V)  
Sensore (B)



Ducati Monster 400 – 620 – 800 – 1000 ie



Ducati 748 – 916 – 998

**Avvertenze:**

Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, etc.) installare il Powerjet GPR Extreme alla fine.



## 2.2. INSTALLAZIONE MOTO DA ENDURO

Esempio d'installazione (le immagini sono di modelli differenti di moto).



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF".
2. Rimuovere la sella pilota e fiancatine se necessario.\* Fig.1.

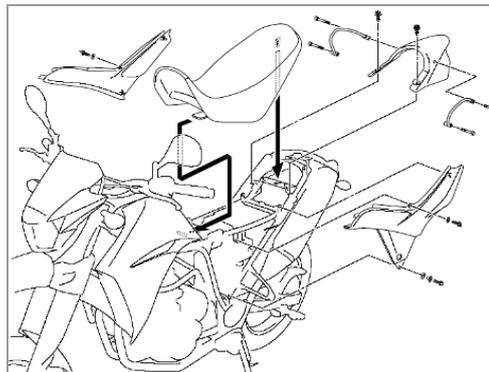


Fig.1



\* In alcune moto è necessario rimuovere le fiancatine laterali (V) prima di rimuovere la sella.

3. \* Individuare la cassa filtro (aria) e il relativo connettore(A) e sensore di temperatura aria. Fig.2-3



Fig.2



\* Normalmente nelle moto da enduro la cassa filtro è sotto la sella Fig.2-3.



Fig.3

4. Scollegare il connettore (A) del sensore, come in Fig. 4.

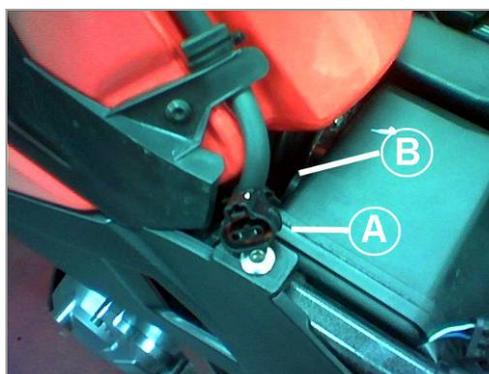


Fig.4

5. Collegare i connettori della centralina PowerJet GPR Extreme, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A). Fig.5
6. Riporre la centralina PowerJet GPR Extreme sotto la sella o in altra posizione al riparo dall'acqua (comoda per essere regolato) e da fonti di calore, e fissarla in modo sicuro. Fig.6

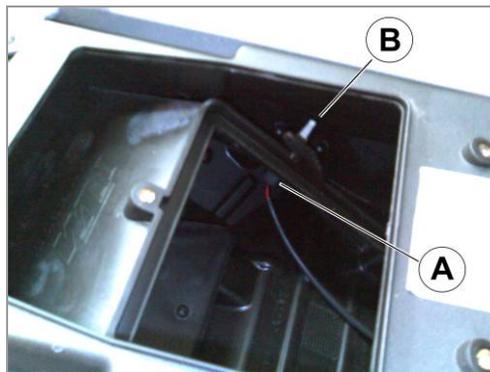


Fig.5

7. Tarare il Powerjet GPR Extreme, facendo riferimento alla tabella di taratura.  
Vedi:  
2.6.TARATURA POWERJET GPR EXTREME

8. Rimontare le parti smontate.



9. Accendere il veicolo e assicurarsi che tutto funzioni regolarmente, se si riscontra un'anomalia ripartire dal punto 1 e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.



Fig.6



**Note:**

- In alcune moto la cassa filtro (air box) è posta sotto il serbatoio o copri serbatoio Fig.7-8.

Connettore (A)

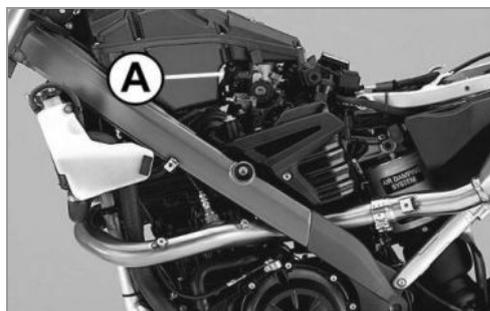


Fig.7



Fig.8

**Avvertenze:**

Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, etc.) installare il Powerjet GPR Extreme alla fine.



## 2.3. INSTALLAZIONE MOTO CUSTOM

Esempio d'installazione (le immagini sono di modelli differenti di moto).



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF".
2. \* Individuare la cassa filtro aria (air-box). Fig.1-2



\* Normalmente l'air-box è posto nel lato destro sotto il serbatoio.

3. Smontare l'air-box.

4. Individuare il connettore (A) ed il sensore temperatura aria.

5. Collegare i connettori della centralina PowerJet GPR Extreme, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A). Fig.4-5



Fig.1



Fig.2

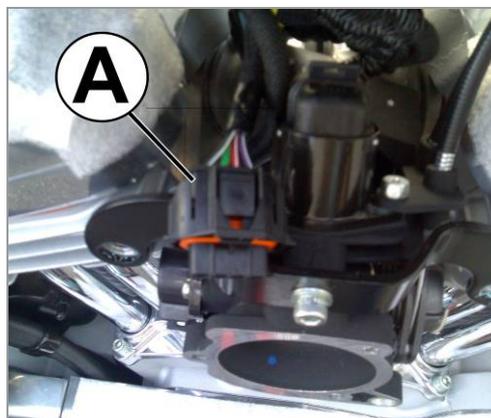


Fig.3

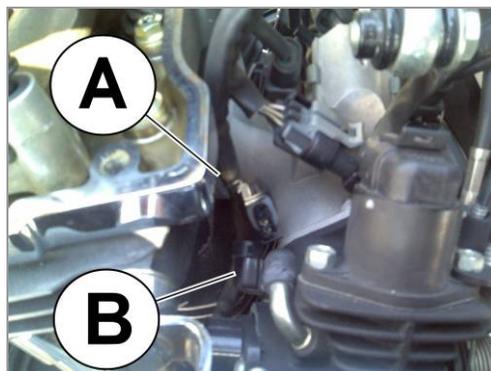


Fig.4

6. Riporre la centralina PowerJet GPR Extreme sotto la sella o in altra posizione al riparo dall'acqua (comoda per essere regolato) e da fonti di calore, e fissarla in modo sicuro. Fig.6

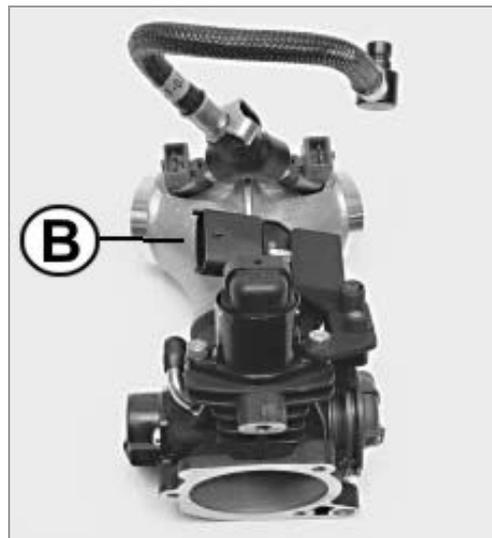


Fig.5

7. Tarare il Powerjet GPR Extreme, facendo riferimento alla tabella di taratura.  
Vedi:  
2.6.TARATURA POWERJET GPR EXTREME

8. Rimontare le parti smontate.



Fig.6

9. Accendere il veicolo e assicurarsi che tutto funzioni regolarmente, se si riscontra un'anomalia ripartire dal punto 1 e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.



**Note:**

- In alcune moto la cassa filtro (air-box) è posta sotto il serbatoio o copri serbatoio. Fig.7

Connettore (B)  
Sensore (A)

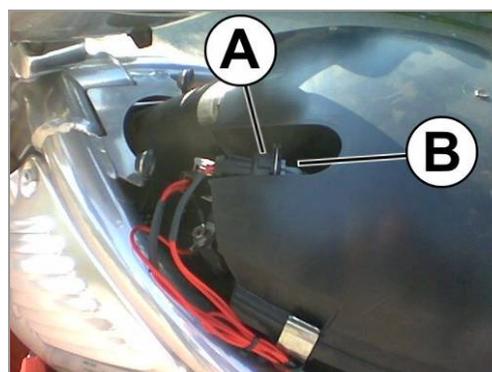


Fig.7

**Avvertenze:**

Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, etc.) installare il Powerjet GPR Extreme alla fine.



## 2.4. INSTALLAZIONE QUAD

### Esempio d'installazione .



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF".



Fig.1

2. Rimuovere sella e fiancatina sinistra. (V)  
Fig.2



Fig.2

3. Individuare la cassa filtro (aria) e il relativo connettore (A) da scollegare. Fig.3
4. Collegare il connettori del PowerJet, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A).  
Fig.3

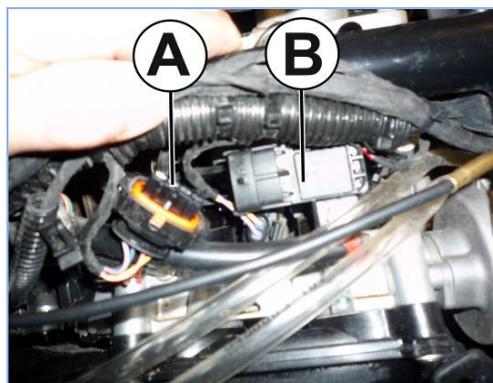


Fig.3

5. Fissare insieme i due connettori con una fascietta. Fig.4



Fig.4

6. Fissare il Powerjet GPR sopra la centralina motore, o in un luogo lontano da acqua e fonti di calore, comodo per essere tarato. Fig.5
7. Tarare il Powerjet GPR Extreme, facendo riferimento alla tabella di taratura.  
Vedi:  
2.6.TARATURA POWERJET GPR EXTREME
8. Rimontare le parti smontate.



9. Accendere il veicolo e assicurarsi che tutto funzioni regolarmente, se si riscontra un'anomalia ripartire dal punto 1. e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.



Fig.5

**Avvertenze:**

Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, etc.) installare il Powerjet GPR Extreme alla fine.



## 2.5. INSTALLAZIONE ATV

### Esempio d'installazione.



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF".



Fig.1

2. Individuare la cassa filtro (aria) e il relativo connettore (A) da scollegare. Fig.2

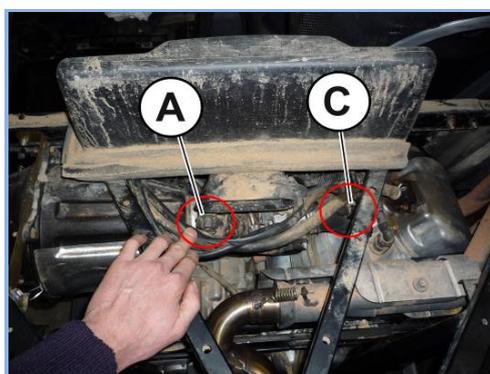


Fig.2

3. Collegare i connettori del PowerJet, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A). Fig.3

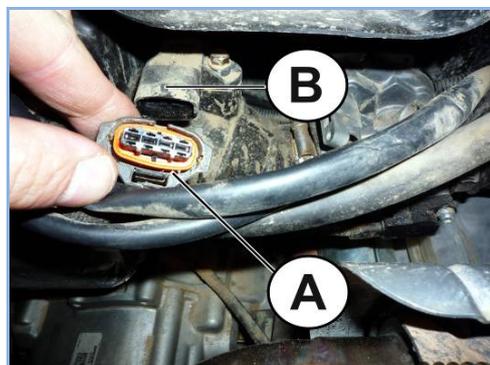


Fig.3

4. Fissare insieme i due connettori con una fascietta. Fig.4



Fig.4

5. Fissare il Powerjet GPR sopra la centralina motore, o in un luogo lontano da acqua e fonti di calore, comodo per essere tarato.  
Fig.5
6. Tarare il Powerjet GPR Extreme, facendo riferimento alla tabella di taratura.  
Vedi:  
2.6.TARATURA POWERJET GPR EXTREME
7. Rimontare le parti smontate.



Fig.5



8. Accendere il veicolo e assicurarsi che tutto funzioni regolarmente, se si riscontra un'anomalia ripartire dal punto 1. e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.

**Avvertenze:**

Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, etc.) installare il Powerjet GPR Extreme alla fine.



## 2.6 TARATURA POWERJET GPR EXTREME



Il POWERJET GPR EXTREME, ha due viti di regolazione (+JET) aumenta la portata di benzina “ingrassa” e (-JET) diminuisce la portata di benzina “smagrisce”.



1) SCEGLIERE IL NUMERO DI CILINDRI E LA CILINDRATA DELLA MOTO SU CUI E' MONTATA LA CENTRALINA POWERJET GPR, DALLA TABELLA VEICOLO

TABELLA VEICOLO		MOTO 100 cc / 750cc	MOTO 751cc / 1800cc
1 CILINDRO		+3	+3
2 CILINDRI		+3	+3
3 CILINDRI		+2	+3
4 CILINDRI		+1	+2
6 CILINDRI		+1	+2
SCEGLIRE SOLO UNA VOCE			

2) SCEGLIERE IL PERCORSO O IL CIRCUITO IN CUI SI UTILIZZA LA MOTO, DALLA TABELLA PERCORSO

TABELLA PERCORSO		MOTO 100 cc / 750cc	MOTO 751cc / 1800cc
CITTA' STATALE AUTOSTRADA		+2	+2
MONTAGNA		0	+1
MISTO		-2	-2
VARANO		+2	+2
ADRIA		+2	+2
FRANCIACORTA		+1	+2
MONZA		+1	+2
MUGELLO		-2	-2
MISANO		-2	-1
MAGIONE		0	+1
VALLELUNGA		0	+1
VALLELUNGA		0	+1
SCEGLIRE SOLO UNA VOCE			

3) SCEGLIERE UNO O PIU' COMPONENTI CHE SONO STATI INSTALLATI SULLA MOTO DALLA TABELLA MOTORE

TABELLA MOTORE		
TOTALMENTE ORIGINALE		0
FILTRO ARIA RACING		+2
FILTRO ARIA LIBERO		+4
SCARICO CON DB KILLER		+2
SCARICO SENZA DB KILLER		+5
SCARICO COMPLETO CON DB KILLER		+4
SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER		+7
ALBERI CAM		+2
LAVORAZIONE CONDOTTI TESTA		+1
VALVOLE MAGGIORATE		+1
AUMENTO CILINDRATA		+2
AUMENTO ANTICIPO ACCENSIONE		+1
AUMENTO RAPPORTO DI COMPRESSIONE		0
CALO ANTICIPO ACCENSIONE		-1
VARIATORE RACING		0
ESCLUSIONE SONDA LAMBDA		-3
ELEVATO CHILOMETRAGGIO		-3
SCEGLIERE PIU' VOCI		

4) SOMMARE I VALORI SELEZIONATI DALLA TABELLA VEICOLO, TABELLA PERCORSO E TABELLA MOTORE

5) PER MOTO Buell, Moto Guzzi, Hearly Davidson, MOLTIPLICARE IL RISULTATO DELLA SOMMA x 1,5 - PER MOTO Ducati x 1,3 - PER TUTTE LE ALTRE MOTO x 1

6) APPLICARE IL RISULTATO DELLA SOMMA, SE POSITIVO SUL REGISTRO (+JET) SE NEGATIVO SUL REGISTRO (-JET)

# IL REGISTRO (+JET) AUMENTA LA PORTATA DI BENZINA, IL REGISTRO (-JET) DIMINUISCE LA PORTATA DI BENZINA

# SI CONSIGLIA DI UTILIZZARE SOLO UN REGISTRO E L'ALTRO DI LASCIALO A (0), SE SI DECIDE DI UTILIZZARE ENTRAMBI I REGISTRI, IL VALORE

APPLICATO SARA' LA SOMMA DEI DUE REGISTRI (+JET) E (-JET)



## 2.6.1 ESEMPIO 1

- 1) MOTO 1000cc, 4CILINDRI +2
- 2) VARANO +2
- 3) FILTRO ARIA RACING +2
- 3) SCARICO SENZA DB KILLER +5
- 4) TOTALE +11
- 5) MOTO Kawasaki (+11x1) = +11



1) SCEGLIERE IL NUMERO DI CILINDRI E LA CILINDRATA DELLA MOTO SU CUI E' MONTATA LA CENTRALINA POWERJET GPR, DALLA TABELLA VEICOLO

TABELLA VEICOLO		MOTO 100cc / 750cc	MOTO 751cc / 1800cc
1 CILINDRO		+3	+3
2 CILINDRI		+3	+3
3 CILINDRI		+2	+3
4 CILINDRI		+1	+2
6 CILINDRI		+1	+2
SCEGLIERE SOLO UNA VOCE			

2) SCEGLIERE IL PERCORSO O IL CIRCUITO IN CUI SI UTILIZZA LA MOTO, DALLA TABELLA PERCORSO

TABELLA PERCORSO		MOTO 100cc / 750cc	MOTO 751cc / 1800cc
CITTA'		+2	+2
STA TALE		0	+1
AUTOSTRADA		-2	-2
MONTAGNA		+2	+2
MISTO		+1	+1
VARANO		+2	+2
ADRIA		+1	+2
FRANCIA CORTA		+1	+2
MONZA		-2	-2
MUGELLO		-2	-1
MISANO		0	+1
MAGIONE		0	+1
VALLELUNGA		0	+1
SCEGLIERE SOLO UNA VOCE			

3) SCEGLIERE UNO O PIU' COMPONENTI CHE SONO STATI INSTALLATI SULLA MOTO DALLA TABELLA MOTORE

TABELLA MOTORE		
TOTALMENTE ORIGINALE		0
FILTRO ARIA RACING		+2
FILTRO ARIA LIBERO		+4
SCARICO CON DB KILLER		+2
SCARICO SENZA DB KILLER		+5
SCARICO COMPLETO CON DB KILLER		+4
SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER		+7
ALBERI CAM		+2
LAVORAZIONE CONDOTTI TESTA		+1
VALVOLE MAGGIORATE		+1
AUMENTO CILINDRATA		+2
AUMENTO ANTICIPO A CCENSIONE		+1
AUMENTO RAPPORTO DI COMPRESSIONE		0
CALO ANTICIPO A CCENSIONE		-1
VARIA TORE RACING	0	
ESCLUSIONE SONDA LAMBDA	-3	
ELEVATO CHILOMETRAGGIO	-3	
SCEGLIERE PIU' VOCI		

4) SOMMARE I VALORI SELEZIONATI DALLA TABELLA VEICOLO, TABELLA PERCORSO E TABELLA MOTORE

5) PER MOTO Buell, Moto Guzzi, Hearly Davidson, MOLTIPLICARE IL RISULTATO DELLA SOMMA x 1,5 - PER MOTO Ducati x 1,3 - PER TUTTE LE ALTRE MOTO x 1

6) APPLICARE IL RISULTATO DELLA SOMMA, SE POSITIVO SUL REGISTRO (+JET) SE NEGATIVO SUL REGISTRO (-JET)



## 2.6.2 ESEMPIO 2

1) MOTO 1200cc, 2CILINDRI	+4
2) MONTAGNA	+2
3) FILTRO ARIA RACING	+2
3) SCARICO CON DB KILLER	+2
4) TOTALE	+10
5) MOTO Buell	$(+10 \times 1,5) = +15$



1) SCEGLIERE IL NUMERO DI CILINDRI E LA CILINDRATA DELLA MOTO SU CUI E' MONTATA LA CENTRALINA POWERJET GPR, DALLA TABELLA VEICOLO

TABELLA VEICOLO		MOTO 100cc / 750cc	MOTO 751cc / 1800cc
1 CILINDRO		+3	+4
2 CILINDRI		+3	+4
3 CILINDRI		+2	+3
4 CILINDRI		+1	+2
5 CILINDRI		+1	+2
6 CILINDRI		+1	+2

SCEGLIRE SOLO UNA VOCE

2) SCEGLIERE IL PERCORSO O IL CIRCUITO IN CUI SI UTILIZZA LA MOTO, DALLA TABELLA PERCORSO

TABELLA PERCORSO		MOTO 100cc / 750cc	MOTO 751cc / 1800cc
CITTA'		+2	+2
STATALE		0	+1
AUTOSTRADA		-2	-2
MONTAGNA		+2	+2
MISTO		+1	+1
VARANO		+2	+2
ADRIA		+1	+2
FRANCIA CORTA		+1	+2
MONZA		-2	-2
MUGELLO		-2	-1
MISANO		0	+1
MAGIONE		0	+1
VALLELUNGA		0	+1

SCEGLIRE SOLO UNA VOCE

3) SCEGLIERE UNO O PIU' COMPONENTI CHE SONO STATI INSTALLATI SULLA MOTO DALLA TABELLA MOTORE

TABELLA MOTORE		
TOTALMENTE ORIGINALE		0
FILTRO ARIA RACING		+2
FILTRO ARIA LIBERO		+4
SCARICO CON DB KILLER		+2
SCARICO SENZA DB KILLER		+5
SCARICO COMPLETO CON DB KILLER		+4
SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER		+7
ALBERI CAM		+2
LAVORAZIONE CONDOTTI TESTA		+1
VALVOLE MAGGIORATE		+1
AUMENTO CILINDRATA		+2
AUMENTO ANTICIPO ACCENSIONE		+1
AUMENTO RAPPORTO DI COMPRESSIONE		0
CALO ANTICIPO ACCENSIONE		-1
VARIATORE RACING		0
ESCLUSIONE SONDA LAMBDA		-3
ELEVATO CHILOMETRAGGIO	-3	

SCEGLIERE PIU' VOCI

4) SOMMARE I VALORI SELEZIONATI DALLA TABELLA VEICOLO, TABELLA PERCORSO E TABELLA MOTORE

5) PER MOTO Buell, Moto Guzzi, Hearly Davids on, MOLTIPLICARE IL RISULTATO DELLA SOMMA x 1,5 - PER MOTO Ducati x 1,3 - PER TUTTE LE ALTRE MOTO x 1

6) APPLICARE IL RISULTATO DELLA SOMMA, SE POSITIVO SUL REGISTRO (+JET) SE NEGATIVO SUL REGISTRO (-JET)





### 3 POWERJET GPR ENERGY (Scooter)

#### Cos'è il PowerJet GPR Energy?

E' una centralina aggiuntiva per scooter ad iniezione elettronica, si collega in parallelo alla centralina originale migliorandone le prestazioni.



#### A cosa serve?

- Migliora le prestazioni del motore incrementando la potenza a tutti i regimi, specialmente ai bassi e ai medi.
- Migliora la risposta del motore nelle fasi apri/chiodi (in montagna).
- Risolve i problemi di carburazione ed esalta le prestazioni, dovuti alla sostituzione dell'impianto di scarico, filtro aria, alberi a camme, ecc.
- Risolve i problemi di carburazione causati dalle norme antinquinamento (Euro1,2,3), tipo buchi d'erogazione ai bassi e ai medi.





### 3.1 INSTALLAZIONE MAXI SCOOTER (oltre 500cc)

Esempio d'installazione maxi scooter (le immagini sono di modelli differenti di scooter)



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF".
2. \* Rimuovere (C-D) la parte anteriore o posteriore dello scudo frontale. Fig.1-2
3. Individuare la cassa filtro (air-box), vedi (A). Fig.2-3

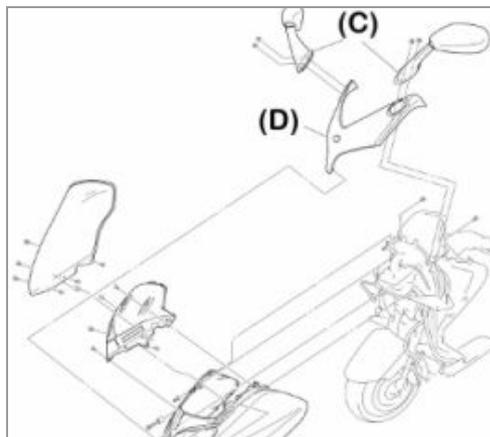


Fig.1



\* Generalmente in questi scooter hanno l'air-box all'interno dello scudo frontale.

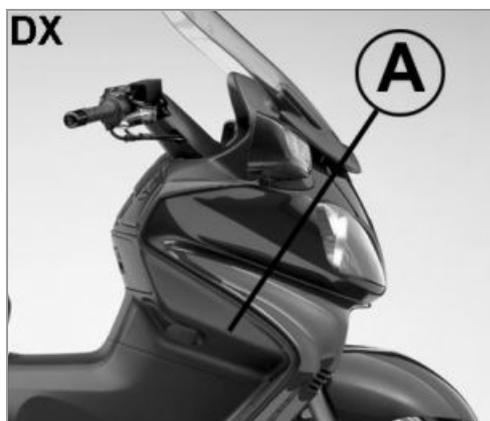


Fig.2



\* In altri scooter tipo il Gilera GP800 si trova nel tunnel centrale. Fig.3



Fig.3

4. Individuare la cassa filtro (air-box), ed il connettore del sensore temperatura aria, vedi (A). Fig.4



Fig.4

5. Scollegare il connettore (A) del sensore (B), come in Fig 5.
6. Collegare i connettori della centralina PowerJet GPR Energy, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A). Fig.5-6
7. Riporre la centralina PowerJet GPR Energy sotto la sella o in altra posizione al riparo dall'acqua (comoda per essere regolato) e da fonti di calore, e fissarlo in modo sicuro. Fig.6

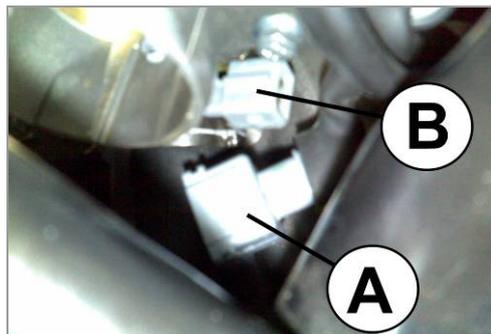


Fig.5



Fig.6

8. Tarare il Powerjet GPR Energy, facendo riferimento alla tabella di taratura.  
Vedi:  
3.3.TARATURA POWERJET GPR ENERGY
9. Rimontare le parti smontate.



10. Accendere il veicolo e assicurarsi che tutto funzioni regolarmente, se si riscontra un'anomalia ripartire dal punto 1 e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.



Fig.7



Fig.8

**Avvertenze:**

Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, variatore, etc.) installare il Powerjet GPR Energy alla fine.



## 3.2 ISTALLAZIONE SCOOTER (oltre 300 fino 500cc)

Esempio d'istallazione maxi scooter (le immagini sono di modelli differenti di scooter).



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF".
2. Rimuovere la sella, vano sottosella e/o fiancate laterali e fiancate laterali. Fig.1

Rimuovere (V)

3. \* Individuare il carburatore (elettronico) Fig. 2-3 e il relativo connettore del sensore temperatura aria (A) da scollegare (posto sotto il carburatore).



\* Alcuni scooter hanno il sensore nella cassa filtro (air-box), vedi (A). Fig.4



Fig.1



Fig.2

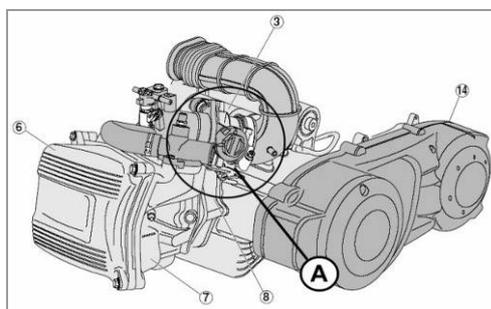


Fig.3

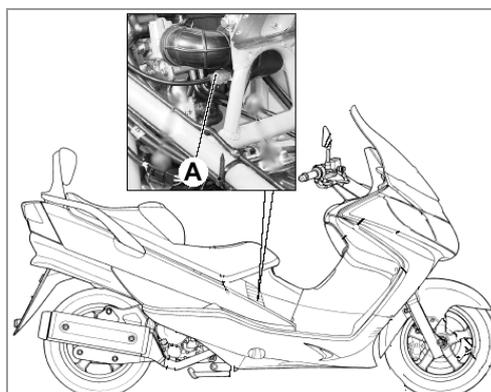


Fig.4

4. Collegare i connettori del PowerJet GPR Energy, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A). Fig.5-6

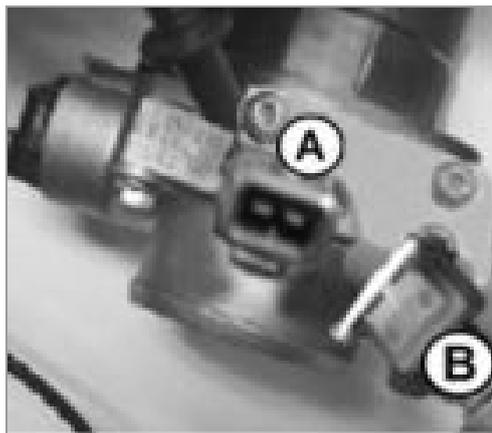


Fig.5

5. Riporre il PowerJet GPR Energy sotto la sella o in altra posizione (comoda per essere regolato) e fissarlo. Fig.7.



Fig.6

6. Tarare il Powerjet GPR Energy, facendo riferimento alla tabella di taratura.  
Vedi:  
3.3.TARATURA POWERJET GPR ENERGY
7. Rimontare sella e fiancate laterali.



8. Accendere il veicolo e assicurarsi che tutto funzioni regolarmente, se si riscontra un'anomalia ripartire dal punto 1 e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.



Fig.7

#### **Avvertenze:**

Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, variatore, etc.) installare il Powerjet GPR Energy alla fine.



### 3.3 ISTALLAZIONE SCOOTER (fino 300cc)

Esempio d'istallazione maxi scooter (le immagini sono di modelli differenti di scooter).



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF".
2. \* Individuare la sonda lambda (V) Fig.1-2 e il relativo connettore (B) da scollegare. Fig.2-4



Fig.1

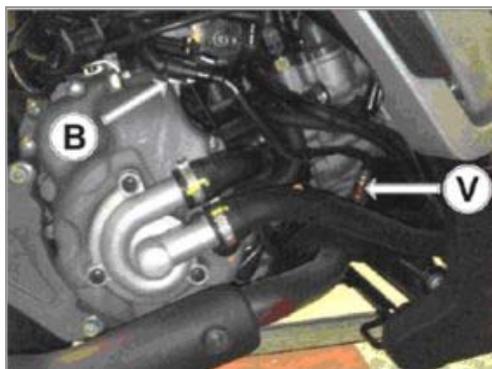


Fig.2



\* In alcuni modelli è necessario rimuovere la sella, vano sottosella e/o fiancate laterali (V). Fig.3-4



Fig.3

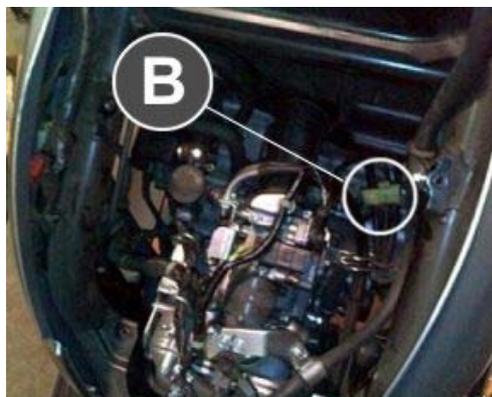


Fig.4

3. Scollegare connettore della sonda lambda (B), come in Fig.5.

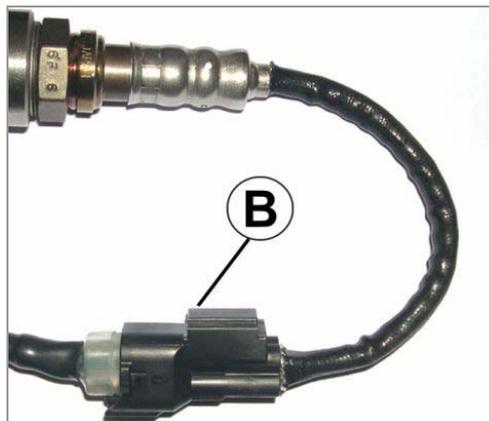


Fig.5

4. Collegare i connettori del PowerJet GPR Energy, uno alla sonda lambda (B) e l'altro al relativo connettore (A).Fig.6
5. Tarare il Powerjet GPR Energy, facendo riferimento alla tabella di taratura.  
Vedi:  
3.3.TARATURA POWERJET GPR ENERGY
6. Rimontare le parti smontate.



Fig.6

7. Riporre il PowerJet GPR Energy sotto la sella o in altra posizione (comoda per essere regolato) e fissarlo.Fig.7.



8. Accendere il veicolo e assicurarsi che tutto funzioni regolarmente, se si riscontra un'anomalia ripartire dal punto 1 e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.



Fig.7



**Note:**

- In alcuni scooter (Yamaha) si va ad agire sul sensore temperatura aria, normalmente è alloggiato vicino al condotto della presa d'aria.

Connettore (A)  
Sensore (B)

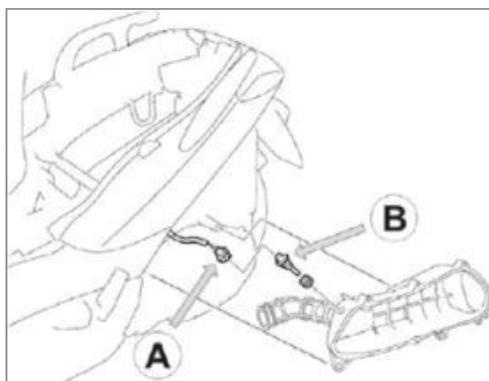


Fig.8

**Avvertenze:**

Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, variatore, etc.) installare il Powerjet GPR Energy alla fine.



### 3.4 TARATURA POWERJET GPR ENERGY



Il Powerjet GPR Energy, ha due viti di regolazione (+JET) aumenta la portata di benzina “ingrassa” e (-JET) diminuisce la portata di benzina “smagrisce”.



**1) SCEGLIERE IL NUMERO DI CILINDRI E LA CILINDRATA DELLO SCOOTER SU CUI E' MONTATA LA CENTRALINA POWERJET GPR, DALLA TABELLA VEICOLO**

TABELLA VEICOLO		SCOOTER 100cc / 400cc	SCOOTER 401cc / 850cc
1 CILINDRO		+4	+3
2 CILINDRI		+4	+2
SCEGLIRE SOLO UNA VOCE			

**2) SCEGLIERE IL PERCORSO O IL CIRCUITO IN CUI SI UTILIZZA LO SCOOTER, DALLA TABELLA PERCORSO**

TABELLA PERCORSO		SCOOTER 100cc / 400cc	SCOOTER 401cc / 850cc	
CITTA' STATALE		+2	+2	
AUTOSTRADA		0	+1	
MONTAGNA		-2	-2	
MISTO		+2	+2	
		+1	+1	
VARANO		+2	+2	
ADRIA		+1	+2	
FRANCIA CORTA		+1	+2	
MONZA		-2	-2	
MUGELLO		-2	-1	
MISANO		0	+1	
MAGIONE		0	+1	
VALLELUNGA		0	+1	
SCEGLIRE SOLO UNA VOCE				

**3) SCEGLIERE UNO O PIU' COMPONENTI CHE SONO STATI INSTALLATI SULLO SCOOTER DALLA TABELLA MOTORE**

TABELLA MOTORE		
TOTALMENTE ORIGINALE		0
FILTRO ARIA RACING		+2
FILTRO ARIA LIBERO		+4
SCARICO CON DB KILLER		+2
SCARICO SENZA DB KILLER		+5
SCARICO COMPLETO CON DB KILLER		+4
SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER		+7
ALBERI CAM		+2
LAVORAZIONE CONDOTTI TESTA		+1
VALVOLE MA GGIORATE		+1
AUMENTO CILINDRATA		+2
AUMENTO ANTICIPO ACCENSIONE		+1
AUMENTO RAPPORTO DI COMPRESSIONE		0
CALO ANTICIPO A CCENSIONE		-1
VARIATORE RACING		0
ESCLUSIONE SONDA LAMBDA	-3	
ELEVATO CHILOMETRAGGIO	-3	
SCEGLIERE PIU' VOCI		

**4) SOMMARE I VALORI SELEZIONATI DALLA TABELLA VEICOLO, TABELLA PERCORSO E TABELLA MOTORE**

**5) APPLICARE IL RISULTATO DELLA SOMMA, SE POSITIVO SUL REGISTRO (+JET) SE NEGATIVO SUL REGISTRO (-JET)**

# IL REGISTRO (+JET) AUMENTA LA PORTATA DI BENZINA, IL REGISTRO (-JET) DIMINUISCE LA PORTATA DI BENZINA

# SI CONSIGLIA DI UTILIZZARE SOLO UN REGISTRO E L'ALTRO DI LASCIARLO A (0), SE SI DECIDE DI UTILIZZARE ENTRAMBI I REGISTRI, IL VALORE

APPLICATO SARA' LA SOMMA DEI DUE REGISTRI (+JET) E (-JET)



### 3.4.1 ESEMPIO SCOOTER

1) SCOOTER 500 cc, 2 CILINDRI	+2
2) CITTA'	+2
3) VARIATORE RACING	0
3) SCARICO CON DB KILLER	+2
4) TOTALE	( +6 )



1) SCEGLIERE IL NUMERO DI CILINDRI E LA CILINDRATA DELLO SCOOTER SU CUI E' MONTATA LA CENTRALINA POWERJET GPR, DALLA TABELLA VEICOLO

TABELLA VEICOLO		SCOOTER 100cc / 400cc	SCOOTER 401cc / 850cc
1 CILINDRO		+4	+3
2 CILINDRI		+4	+2
SCEGLIERE SOLO UNA VOCE			

2) SCEGLIERE IL PERCORSO O IL CIRCUITO IN CUI SI UTILIZZA LO SCOOTER, DALLA TABELLA PERCORSO

TABELLA PERCORSO		SCOOTER 100cc / 400cc	SCOOTER 401cc / 850cc	
CITTA'		+2	+2	
STA TALE		0	+1	
AUTOSTRADA		-2	-2	
MONTAGNA		+2	+2	
MISTO		+1	+1	
VARANO		+2	+2	
ADRIA		+1	+2	
FRANCIA CORTA		+1	+2	
MONZA		-2	-2	
MUGELLO		-2	-1	
MISANO		0	+1	
MAGIONE		0	+1	
VALLELUNGA		0	+1	
SCEGLIERE SOLO UNA VOCE				

3) SCEGLIERE UNO O PIU' COMPONENTI CHE SONO STATI INSTALLATI SULLO SCOOTER DALLA TABELLA MOTORE

TABELLA MOTORE		
TOTALMENTE ORIGINALE		0
FILTRO ARIA RACING		+2
FILTRO ARIA LIBERO		+4
SCARICO CON DB KILLER		+2
SCARICO SENZA DB KILLER		+5
SCARICO COMPLETO CON DB KILLER		+4
SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER		+7
ALBERI CAM		+2
LAVORAZIONE CONDOTTI TESTA		+1
VALVOLE MAGGIORATE		+1
AUMENTO CILINDRATA		+2
AUMENTO ANTICIPO ACCENSIONE		+1
AUMENTO RAPPORTO DI COMPRESSIONE		0
CALO ANTICIPO ACCENSIONE		-1
VARIATORE RACING		0
ESCLUSIONE SONDA LAMBDA	-3	
ELEVATO CHILOMETRAGGIO	-3	
SCEGLIERE PIU' VOCI		

4) SOMMARE I VALORI SELEZIONATI DALLA TABELLA VEICOLO, TABELLA PERCORSO E TABELLA MOTORE

5) APPLICARE IL RISULTATO DELLA SOMMA, SE POSITIVO SUL REGISTRO (+JET) SE NEGATIVO SUL REGISTRO (-JET)





## 4 POWERJET GPR EXTREME MULTILEVEL (Moto)

### Cos'è il PowerJet GPR Extreme Multilevel?

E' una centralina aggiuntiva per moto ad iniezione elettronica, particolarmente adatta all'uso in pista; si collega in parallelo alla centralina originale migliorandone le prestazioni.



### A cosa serve?

- Migliora le prestazioni del motore incrementando la potenza a tutti i regimi, specialmente ai bassi, ai medi ed ottimizza l'allungo del motore.
- Migliora la risposta del motore nelle fasi apri/chiodi (in montagna).
- Risolve i problemi di carburazione ed esalta le prestazioni, dovuti alla sostituzione dell'impianto di scarico, filtro aria, alberi a camme, ecc.
- Risolve i problemi di carburazione causati dalle norme antinquinamento (Euro1,2,3), tipo buchi d'erogazione ai bassi e ai medi (vedi XT 660, VFR 800, Pegaso Strada, ecc.).





## 4.1 INSTALLAZIONE MOTO DA STRADA

Esempio d'installazione (le immagini sono di modelli differenti di moto).



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF".
2. Rimuovere la sella pilota e passeggero se necessario.\* Fig.1

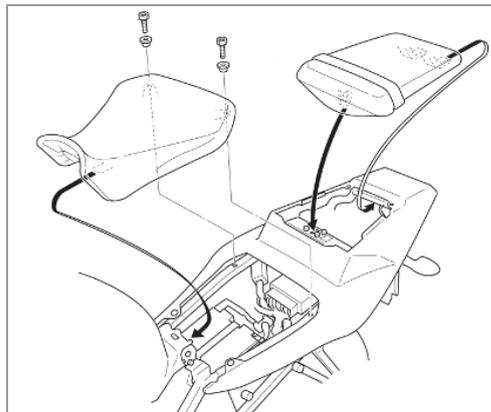


Fig.1



\* In alcune moto è necessario rimuovere le paratie laterali (V) prima di rimuovere la sella, vedi Fig.2.



Fig.2

3. \* Sollevare la parte anteriore del serbatoio carburante, prestando attenzione a tubi (benzina) e ad eventuali connettori elettrici. Fig.3



Fig.3



\* Normalmente nelle moto da strada la cassa filtro (air box) è posta sotto il serbatoio Fig.3 o copri serbatoio Fig.4.



Fig.4

4. Individuare la cassa filtro (air box) e il relativo connettore(A) e sensore di temperatura aria. Fig.5



Fig.5

5. Scollegare il connettore (A) del sensore, come in figura 6.

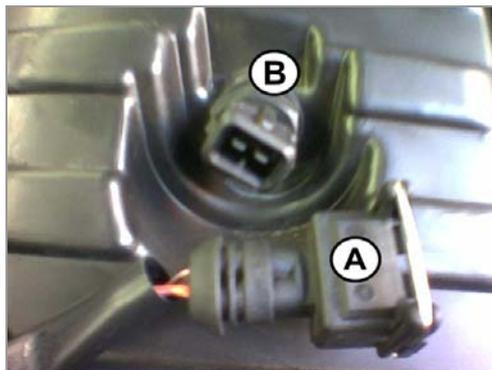


Fig.6

6. Collegare i connettori della centralina PowerJet GPR Extreme Multilevel, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A). Fig.7



Fig.7

7. Riporre la centralina PowerJet GPR Extreme Multilevel sotto la sella o in altra posizione al riparo dall'acqua (comoda per essere regolato) e da fonti di calore, e fissarlo in modo sicuro. Fig.8



Fig.8

8. Individuare un iniettore benzina (solo iniettori principali no secondari), vedi Fig.9.

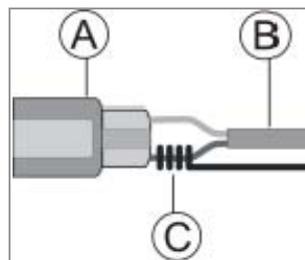


Fig.9

9. Avvolgere il cavo nero (C) attorno ad uno dei due cavi (B) dell'iniettore (A), praticare almeno 3-4 spire e fissarlo con del nastro adesivo. Fig.10

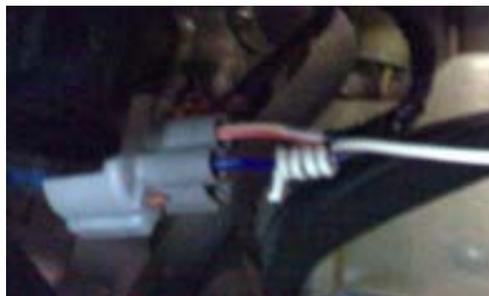


Fig.10

10. Collegare i cavi Rosso (R) (+) Nero (N) (-) alla batteria della moto, oppure alle luci di posizione (solo se la moto è omologata con le luci sempre accese!). Fig.11



Fig.11

11. Tarare il Powerjet GPR Extreme Multilevel, facendo riferimento alla tabella di taratura. Vedi :  
4.6. TARATURA POWERJET GPR EXETRME MULTILEVEL

12. Rimontare serbatoio e sella.



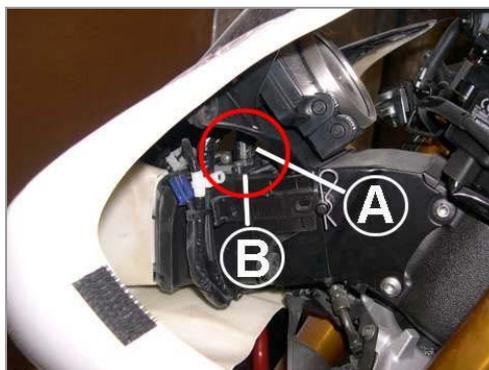
**Note:**

- In alcune moto il sensore temperatura aria è alloggiato lungo il condotto della presa d'aria.

Connettore (A)  
Sensore (B)



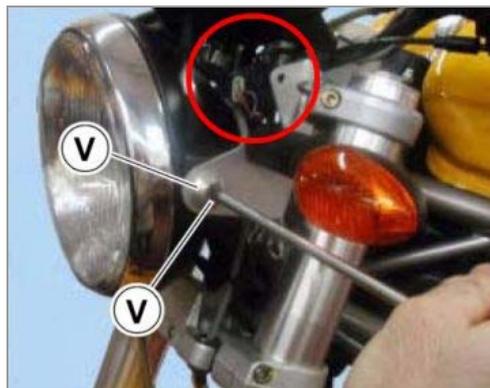
Aprilia RSV 1000 – 1999



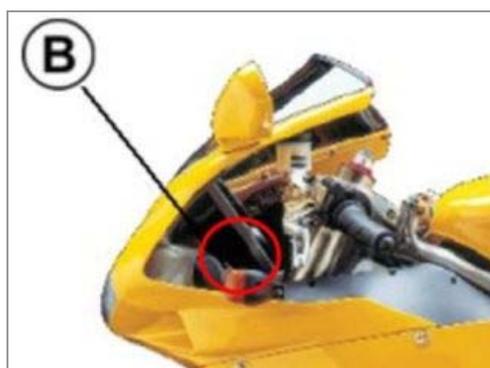
Yamaha R6 - 2006

- In altre moto naked (senza carene) e nella maggior parte delle moto Ducati il sensore temperatura è montato dietro il fanale anteriore, come in figura.

Smontare (V)  
Sensore (B)



Ducati Monster 400 – 620 – 800 – 1000 ie

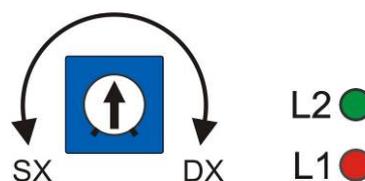
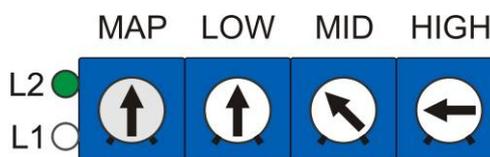


Ducati 748 – 916 – 998

## VERIFICA FUNZIONAMENTO



- Accendere il quadro strumenti e verificare l'accensione del LED L1 (verde).
- Accendere il motore e portarlo alla temperatura d'esercizio (oltre 60°).
- Accelerare lentamente e verificare l'accensione del LED L2 (rosso), se non si accende ruotare MAP (giri motore) verso sinistra (SX).



### Note:

- In caso di malfunzionamento ripartire dal punto 1 e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.

### Avvertenze:

- Si consiglia di scollegare i cavi (rosso e nero) se il veicolo non viene utilizzato per vari mesi.
- Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, etc.) installare il Powerjet GPR Extreme Multilevel alla fine.



## 4.2 INSTALLAZIONE MOTO DA ENDURO

Esempio d'installazione (le immagini sono di modelli differenti di moto).



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF".
2. Rimuovere la sella pilota e fiancatine se necessario.\* Fig.1

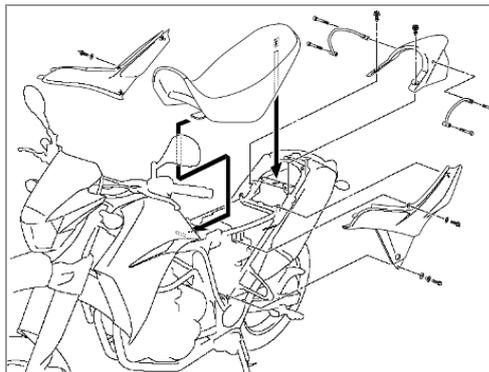


Fig.1



\* In alcune moto è necessario rimuovere le fiancatine laterali (V) prima di rimuovere la sella.

3. \* Individuare la cassa filtro (aria) e il relativo connettore(A) e sensore di temperatura aria. Fig.2-3



\* Normalmente nelle moto da enduro la cassa filtro è sotto la sella Fig.2-3



Fig.2



Fig.3

4. Scollegare il connettore (A) del sensore, come in Fig 4.



Fig.4

5. Collegare i connettori della centralina PowerJet GPR Extreme Multilevel, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A). Fig.5

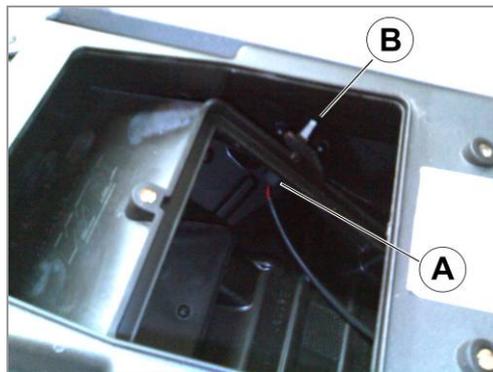


Fig.5

6. Riporre la centralina PowerJet GPR Extreme Multilevel sotto la sella o in altra posizione al riparo dall'acqua (comoda per essere regolato) e da fonti di calore, e fissarla in modo sicuro. Fig.6



Fig.6

7. Rimontare le parti smontate.

8. Individuare un iniettore benzina (solo iniettori principali no secondari), vedi Fig.7.

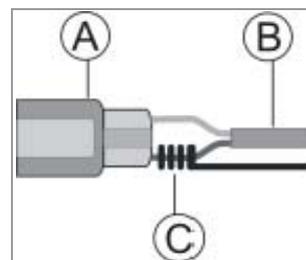


Fig.7

9. Avvolgere il cavo nero (C) attorno ad uno dei due cavi (B) dell'iniettore (A), praticare almeno 3-4 spire e fissarlo con del nastro adesivo. Fig.8

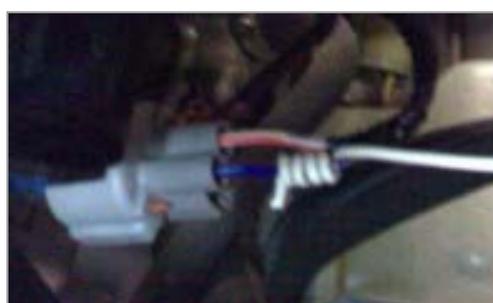


Fig.8

10. Collegare i cavi Rosso (R) (+) Nero (N) (-) alla batteria della moto, oppure alle luci di posizione (solo se la moto è omologata con le luci sempre accese!). Fig.9



Fig.9

11. Tarare il Powerjet GPR Extreme Multilevel, facendo riferimento alla tabella di taratura. Vedi :  
4.6. TARATURA POWERJET GPR EXETRME MULTILEVEL

12. Rimontare serbatoio e sella.



**Note:**

- In alcune moto la cassa filtro (air box) è posta sotto il serbatoio o copri serbatoio Fig.10-11

Connettore (A)



Fig.10



Fig.11

**VERIFICA FUNZIONAMENTO**



- Accendere il quadro strumenti e verificare l'accensione del LED L1 (verde).
- Accendere il motore e portarlo alla temperatura d'esercizio (oltre 60°).
- Accelerare lentamente e verificare l'accensione del LED L2 (rosso), se non si accende ruotare MAP (giri motore) verso sinistra (SX).

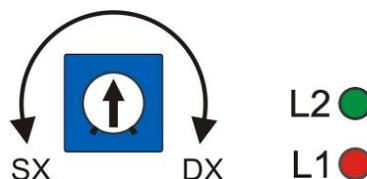


**Note:**

In caso di malfunzionamento ripartire dal punto 1 e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.

**Avvertenze:**

- Si consiglia di scollegare i cavi (rosso e nero) se il veicolo non è utilizzato per vari mesi.
- Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, etc.) installare il Powerjet GPR Extreme Multilevel alla fine.





## 4.3 INSTALLAZIONE MOTO CUSTOM

Esempio d'installazione (le immagini sono di modelli differenti di moto).



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF".
2. \* Individuare la cassa filtro aria (air-box).  
Fig.1-2



\* Normalmente l'air-box è posto nel lato destro sotto il serbatoio.

3. Smontare l'air-box.

4. Individuare il connettore (A) ed il sensore temperatura aria.

5. Collegare i connettori della centralina PowerJet GPR Extreme Multilevel, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A).  
Fig.4-5



Fig.1



Fig.2

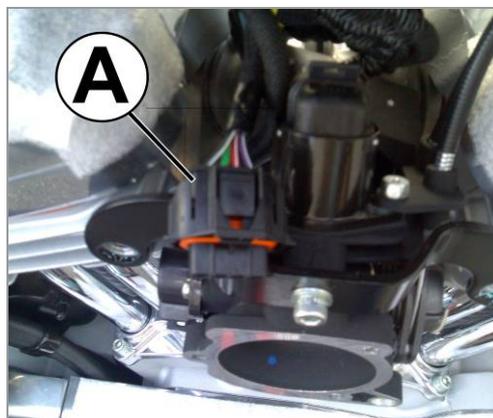


Fig.3

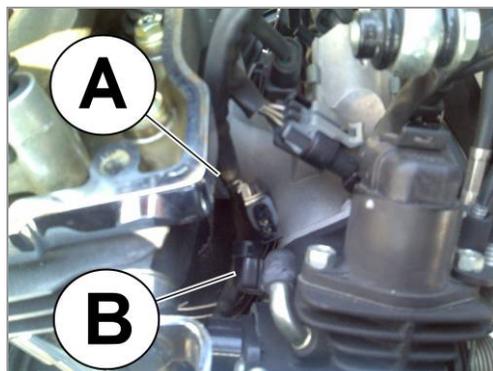


Fig.4

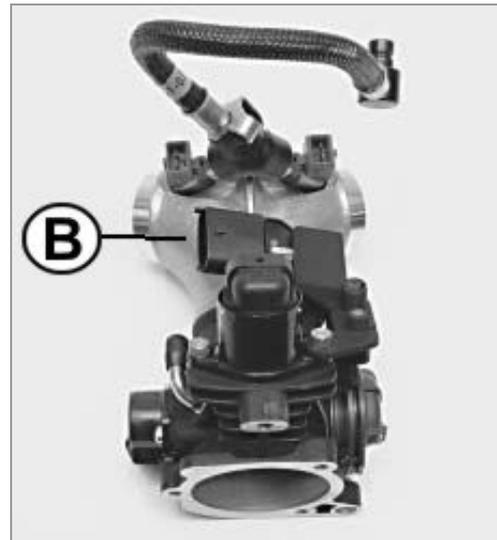


Fig.5

6. Riporre la centralina PowerJet GPR Extreme Multilevel sotto la sella o in altra posizione al riparo dall'acqua (comoda per essere regolato) e da fonti di calore, e fissarla in modo sicuro. Fig.6



Fig.6

7. Individuare un iniettore benzina (solo iniettori principali no secondari), vedi Fig.7.

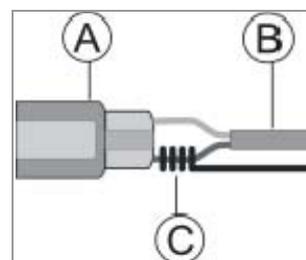


Fig.7

8. Avvolgere il cavo nero (C) attorno ad uno dei due cavi (B) dell'iniettore (A), praticare almeno 3-4 spire e fissarlo con del nastro adesivo. Fig.8



Fig.8

9. Collegare i cavi Rosso (R) (+) Nero (N) (-) alla batteria della moto, oppure alle luci di posizione (solo se la moto è omologata con le luci sempre accese!). Fig.9
10. Tarare il Powerjet GPR Extreme Multilevel, facendo riferimento alla tabella di taratura. Vedi:  
4.6. TARATURA POWERJET GPR EXETRME MULTILEVEL
11. Rimontare le parti smontate.



Fig.9



**Note:**

- In alcune moto la cassa filtro (air-box) è posta sotto il serbatoio o copri serbatoio. Fig.10

Connettore (B)  
Sensore (A)

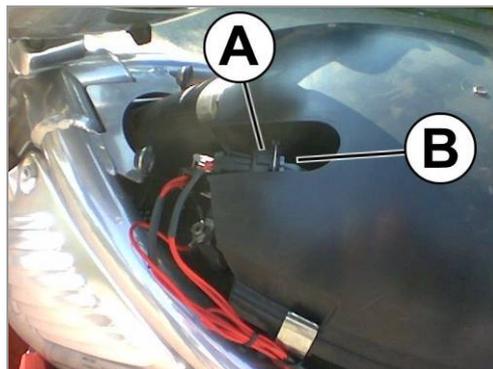
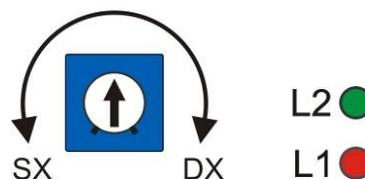


Fig.10

**VERIFICA FUNZIONAMENTO**



- Accendere il quadro strumenti e verificare l'accensione del LED L1 (verde).
- Accendere il motore e portarlo alla temperatura d'esercizio (oltre 60°).
- Accelerare lentamente e verificare l'accensione del LED L2 (rosso), se non si accende ruotare MAP (giri motore) verso sinistra (SX).



**Note:**

- In caso di malfunzionamento ripartire dal punto 1 e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.

**Avvertenze:**

- Si consiglia di scollegare i cavi (rosso e nero) se il veicolo non è utilizzato per vari mesi.
- Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, etc.) installare il Powerjet GPR Extreme Multilevel alla fine.



## 4.4 INSTALLAZIONE QUAD

### Esempio d'installazione.



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF". Fig.1



Fig.1

2. Rimuovere sella e fiancatina sinistra. (V) Fig.2
3. Individuare la cassa filtro (aria) e il relativo connettore (A) da scollegare. Fig.2-3



Fig.2

4. Collegare i connettori del PowerJet, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A).

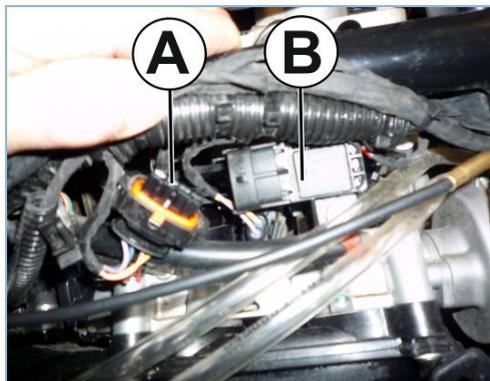


Fig.3

5. Fissare insieme i due connettori con una fascietta. Fig.4



Fig.4

6. Individuare iniettore (C) e avvolgere il cavo nero attorno ad uno dei due cavi dell'iniettore , praticare almeno 3-4 spire e fissarlo con la spirale in dotazione. Fig.5

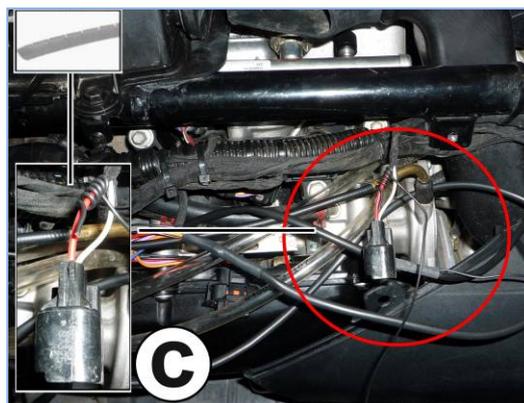


Fig.5

7. Individuare la batteria posta sotto la sella del pilota, collegare il cavo rosso al (+) e il cavo nero al (-).Fig.6

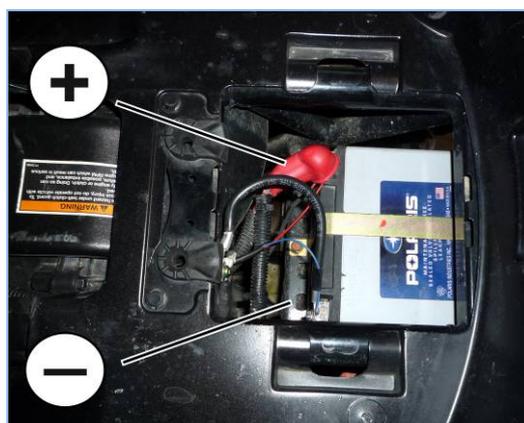


Fig.6

8. Fissare il Powerjet GPR sopra la centralina motore, o in un luogo lontano da acqua e fonti di calore, comodo per essere tarato.vedi Fig.7.

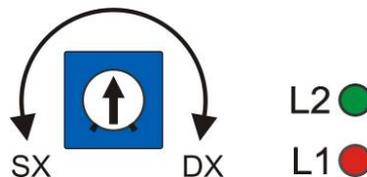
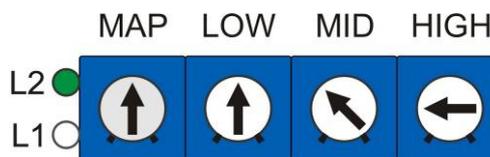


Fig.7

## VERIFICA FUNZIONAMENTO



- Accendere il quadro strumenti e verificare l'accensione del LED L1 (verde).
- Accendere il motore e portarlo alla temperatura d'esercizio (oltre 60°).
- Accelerare lentamente e verificare l'accensione del LED L2 (rosso), se non si accende ruotare MAP (giri motore) verso sinistra (SX).



### Note:

- In caso di malfunzionamento ripartire dal punto 1 e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.

### Avvertenze:

- Si consiglia di scollegare i cavi (rosso e nero) se il veicolo non è utilizzato per vari mesi.
- Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, etc.) installare il Powerjet GPR Extreme Multilevel alla fine.
- Se il veicolo è tenuta per un lungo periodo ferma, scollegare i cavi d'alimentazione (Rosso/Nero).



## 4.5 INSTALLAZIONE ATV

### Esempio d'installazione.



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF". Fig.1
2. Rimuovere cofano posteriore e sedile pilota.(V) Fig.2



Fig.1

3. Individuare la cassa filtro (aria) e il relativo connettore (A) da scollegare. Fig.2-3

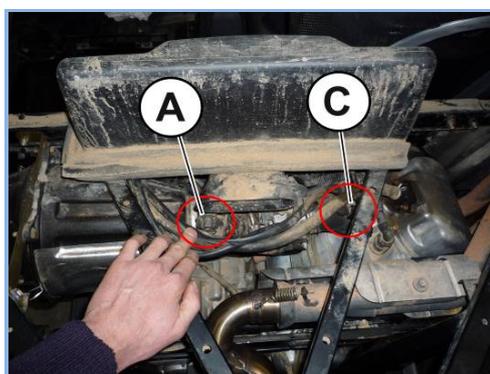


Fig.2

4. Collegare i connettori del PowerJet, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A).

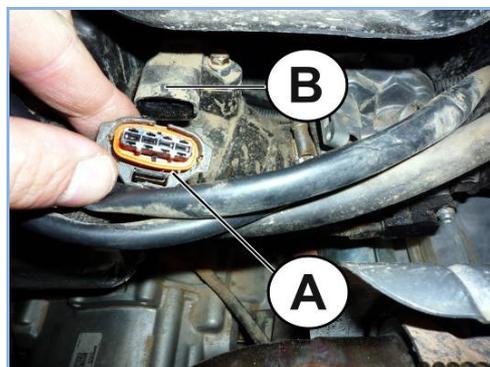


Fig.3

5. Fissare insieme i due connettori con una fascietta.Fig.4



Fig.4

6. Individuare iniettore (C) e avvolgere il cavo

nero attorno ad uno dei due cavi dell'iniettore , praticare almeno 3-4 spire e fissarlo con la spirale in dotazione. Fig.5

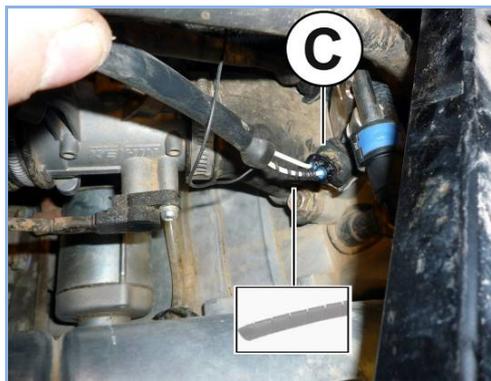


Fig.5

7. Individuare la batteria posta sotto la sella del pilota, collegare il cavo rosso al (+) e il cavo nero al (-).Fig.6

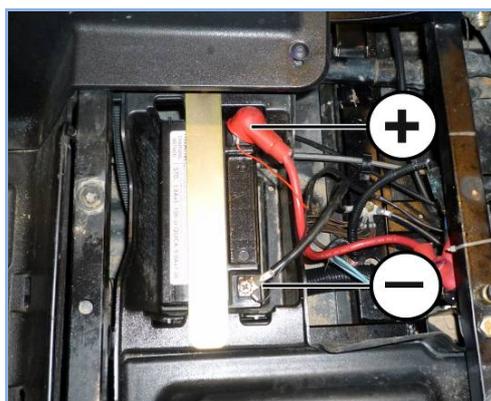


Fig.6

8. Fissare il Powerjet GPR sopra la centralina motore, o in un luogo lontano da acqua e fonti di calore, comodo per essere tarato.vedi Fig.7.

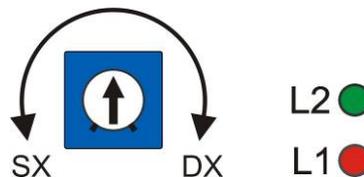
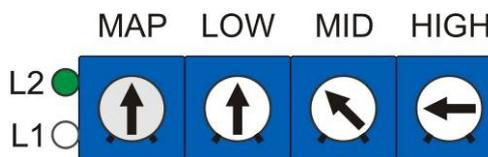


Fig.7

## VERIFICA FUNZIONAMENTO



- Accendere il quadro strumenti e verificare l'accensione del LED L1 (verde).
- Accendere il motore e portarlo alla temperatura d'esercizio (oltre 60°).
- Accelerare lentamente e verificare l'accensione del LED L2 (rosso), se non si accende ruotare MAP (giri motore) verso sinistra (SX).



### Note:

- In caso di malfunzionamento ripartire dal punto 1 e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.

### Avvertenze:

- Si consiglia di scollegare i cavi (rosso e nero) se il veicolo non è utilizzato per vari mesi.
- Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, etc.) installare il Powerjet GPR Extreme Multilevel alla fine.
- Se il veicolo è tenuto per un lungo periodo fermo, scollegare i cavi d'alimentazione (Rosso/Nero).



# 4.6 TARATURA POWERJET GPR EXETRME MULTILEVEL

L1 – Led Verde acceso (ON), indica che il motore stà funzionando a regimi Bassi e Powerjet GPR funzionante.



L2 – Led Rosso acceso, indica che il motore stà funzionando a regimi Medi.



L1,L2 – Led spenti, indica che il motore stà funzionando a regimi alti o la centralina Powerjet GPR non è alimentata o cavi di alimentazione invertiti.



### MAP – Registro soglia mappature. (Vedi Fig.1)

- Ruotando il registro verso sinistra (SX) si abbassa la soglia dei giri.
- Ruotando il registro verso destra (DX) s'incrementa la soglia dei giri.



### LOW – Registro benzina Bassi reggimi.

- Ruotando il registro verso sinistra (SX) si cala la portata di benzina.
- Ruotando il registro verso destra (DX) si aumenta la portata di benzina



### MID – Registro benzina Medi reggimi.

- Ruotando il registro verso sinistra (SX) si cala la portata di benzina.
- Ruotando il registro verso destra (DX) si aumenta la portata di benzina



### HIGH – Registro benzina Alti reggimi.

- Ruotando il registro verso sinistra (SX) si cala la portata di benzina.
- Ruotando il registro verso destra (DX) si aumenta la portata di benzina



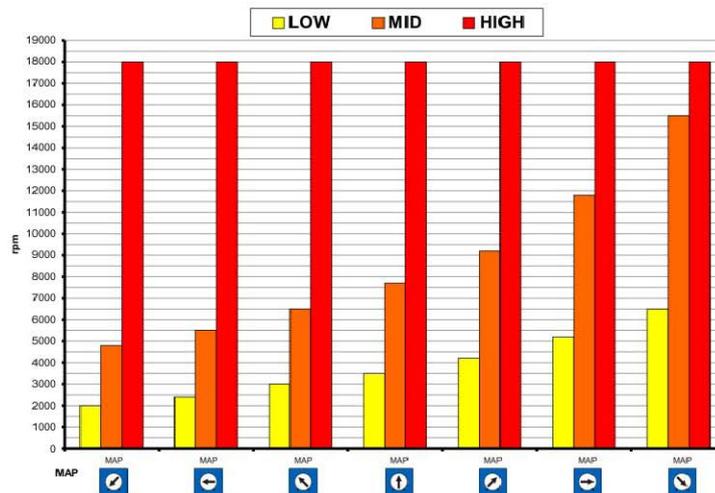
Regolazione Standard - Regolazione iniziale adatta alla maggior parte delle moto.

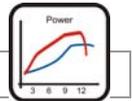


Regolazione 0 (zero) - Regolazione che non modifica la portata di benzina originale della moto



(Fig.1) Il grafico rappresenta il campo di funzionamento dei registri LOW, MID e HIGH al variare del registro MAP.





### 4.6.1 ESEMPIO MOTO A 1-2 CILINDRI

N° CILINDRI	MODIFICHE AL MOTORE	TARATURA										
1 CILINDRO	TOTALMENTE ORIGINALE	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↙</td><td>↘</td><td>←</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↙	↘	←	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↙	↘	←	←								
1 CILINDRO	FILTRO ARIA RACING 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↙</td><td>↘</td><td>↘</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↙	↘	↘	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↙	↘	↘	←								
1 CILINDRO	SCARICO CON DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↙</td><td>↘</td><td>↘</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↙	↘	↘	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↙	↘	↘	←								
1 CILINDRO	SCARICO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↙</td><td>↑</td><td>↘</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↙	↑	↘	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↙	↑	↘	←								
1 CILINDRO	FILTRO ARIA RACING + SCARICO CON DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↙</td><td>↑</td><td>↘</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↙	↑	↘	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↙	↑	↘	←								
1 CILINDRO	FILTRO ARIA RACING + SCARICO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↙</td><td>↗</td><td>↑</td><td>↘</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↙	↗	↑	↘
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↙	↗	↑	↘								
1 CILINDRO	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↙</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↑</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↙	↑	↑	↑
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↙	↑	↑	↑								
1 CILINDRO	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + LAVORAZIONE CONDOTTI TESTA 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↙</td><td>↗</td><td>↗</td><td>↗</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↙	↗	↗	↗
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↙	↗	↗	↗								
1 CILINDRO	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + ESCLUSIONE SONDA LAMBDA 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↙</td><td>↘</td><td>↘</td><td>↑</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↙	↘	↘	↑
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↙	↘	↘	↑								
2 CILINDRI	TOTALMENTE ORIGINALE	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↘</td><td>←</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↑	↘	←	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↑	↘	←	←								
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↘</td><td>↘</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↑	↘	↘	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↑	↘	↘	←								
2 CILINDRI	SCARICO CON DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↘</td><td>↘</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↑	↘	↘	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↑	↘	↘	←								
2 CILINDRI	SCARICO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↘</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↑	↑	↘	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↑	↑	↘	←								
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO CON DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↘</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↑	↑	↘	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↑	↑	↘	←								
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↗</td><td>↑</td><td>↘</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↑	↗	↑	↘
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↑	↗	↑	↘								
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↑</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↑	↑	↑	↑
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↑	↑	↑	↑								
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + LAVORAZIONE CONDOTTI TESTA 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↗</td><td>↗</td><td>↗</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↑	↗	↗	↗
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↑	↗	↗	↗								
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + ESCLUSIONE SONDA LAMBDA 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↘</td><td>↘</td><td>↑</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	↑	↘	↘	↑
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	↑	↘	↘	↑								



### 4.6.2 ESEMPIO MOTO A 3-4 CILINDRI

N° CILINDRI	MODIFICHE AL MOTORE	TARATURA
3 CILINDRI	TOTALMENTE ORIGINALE	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
3 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
3 CILINDRI	SCARICO CON DB KILLER	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
3 CILINDRI	SCARICO SENZA DB KILLER	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
3 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO CON DB KILLER	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
3 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO SENZA DB KILLER	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
3 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
3 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + LAVORAZIONE CONDOTTI TESTA	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
3 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + ESCLUSIONE SONDA LAMBDA	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
4 CILINDRI	TOTALMENTE ORIGINALE	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
4 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
4 CILINDRI	SCARICO CON DB KILLER	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
4 CILINDRI	SCARICO SENZA DB KILLER	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
4 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO CON DB KILLER	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
4 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO SENZA DB KILLER	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
4 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
4 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + LAVORAZIONE CONDOTTI TESTA	MAP LOW MID HIGH L2 L1C
4 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + ESCLUSIONE SONDA LAMBDA	MAP LOW MID HIGH L2 L1C



### 4.6.3 ESEMPIO MOTO Buell, Ducati, Moto Guzzi, Harley Davidson

N° CILINDRI	MODIFICHE AL MOTORE	TARATURA												
2 CILINDRI	TOTALMENTE ORIGINALE	<table border="1"> <tr><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L2</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↘</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↘</td></tr> </table>	MAP	LOW	MID	HIGH	L2	↑	↑	↘	L1C	↑	↑	↘
MAP	LOW	MID	HIGH											
L2	↑	↑	↘											
L1C	↑	↑	↘											
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING 	<table border="1"> <tr><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L2</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↑</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↘</td></tr> </table>	MAP	LOW	MID	HIGH	L2	↑	↑	↑	L1C	↑	↑	↘
MAP	LOW	MID	HIGH											
L2	↑	↑	↑											
L1C	↑	↑	↘											
2 CILINDRI	SCARICO CON DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L2</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↑</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↘</td></tr> </table>	MAP	LOW	MID	HIGH	L2	↑	↑	↑	L1C	↑	↑	↘
MAP	LOW	MID	HIGH											
L2	↑	↑	↑											
L1C	↑	↑	↘											
2 CILINDRI	SCARICO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L2</td><td>↑</td><td>↘</td><td>↑</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↘</td><td>↘</td></tr> </table>	MAP	LOW	MID	HIGH	L2	↑	↘	↑	L1C	↑	↘	↘
MAP	LOW	MID	HIGH											
L2	↑	↘	↑											
L1C	↑	↘	↘											
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO CON DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L2</td><td>↑</td><td>↘</td><td>↑</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↘</td><td>↘</td></tr> </table>	MAP	LOW	MID	HIGH	L2	↑	↘	↑	L1C	↑	↘	↘
MAP	LOW	MID	HIGH											
L2	↑	↘	↑											
L1C	↑	↘	↘											
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L2</td><td>↑</td><td>↘</td><td>↑</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↘</td><td>↑</td></tr> </table>	MAP	LOW	MID	HIGH	L2	↑	↘	↑	L1C	↑	↘	↑
MAP	LOW	MID	HIGH											
L2	↑	↘	↑											
L1C	↑	↘	↑											
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L2</td><td>↑</td><td>↘</td><td>↘</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↘</td><td>↘</td></tr> </table>	MAP	LOW	MID	HIGH	L2	↑	↘	↘	L1C	↑	↘	↘
MAP	LOW	MID	HIGH											
L2	↑	↘	↘											
L1C	↑	↘	↘											
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + LAVORAZIONE CONDOTTI TESTA 	<table border="1"> <tr><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L2</td><td>↑</td><td>↘</td><td>↘</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↘</td><td>↘</td></tr> </table>	MAP	LOW	MID	HIGH	L2	↑	↘	↘	L1C	↑	↘	↘
MAP	LOW	MID	HIGH											
L2	↑	↘	↘											
L1C	↑	↘	↘											
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + ESCLUSIONE SONDA LAMBDA 	<table border="1"> <tr><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L2</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↑</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↘</td></tr> </table>	MAP	LOW	MID	HIGH	L2	↑	↑	↑	L1C	↑	↑	↘
MAP	LOW	MID	HIGH											
L2	↑	↑	↑											
L1C	↑	↑	↘											





## 5 POWERJET GPR ENERGY MULTILEVEL (Scooter)

### Cos'è il PowerJet GPR Energy Multilevel?

E' una centralina aggiuntiva per scooter ad iniezione elettronica, particolarmente adatta all'uso in pista; si collega in parallelo alla centralina originale migliorandone le prestazioni.



### A cosa serve?

- Migliora le prestazioni del motore incrementando la potenza a tutti i regimi, specialmente ai bassi, ai medi ed ottimizza l'allungo del motore.
- Migliora la risposta del motore nelle fasi apri/chiodi (in montagna).
- Risolve i problemi di carburazione ed esalta le prestazioni, dovuti alla sostituzione dell'impianto di scarico, filtro aria, alberi a camme, ecc.
- Risolve i problemi di carburazione causati dalle norme antinquinamento (Euro1,2,3), tipo buchi d'erogazione ai bassi e ai medi.





## 5.1 INSTALLAZIONE MAXI SCOOTER (oltre 500cc)

Esempio d'installazione maxi scooter (le immagini sono di modelli differenti di scooter)



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF".
2. \* Rimuovere (C-D) la parte anteriore o posteriore dello scudo frontale. Fig.1-2
3. Individuare la cassa filtro (air-box), vedi (A). Fig.2-3



\* Generalmente in questi scooter hanno l'air-box all'interno dello scudo frontale.



\* In altri scooter tipo il Gilera GP800 si trova nel tunnel centrale. Fig.3

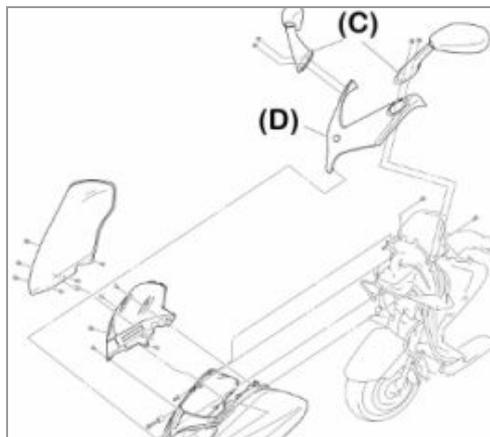


Fig.1

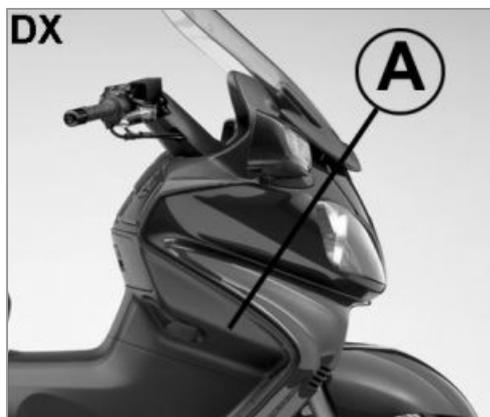


Fig.2



Fig.3

4. Individuare la cassa filtro (air-box), ed il connettore del sensore temperatura aria, vedi (A). Fig.4



Fig.4

5. Scollegare il connettore (A) del sensore (B), come in Fig 5.
6. Collegare i connettori della centralina PowerJet GPR Energy Multilevel, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A). Fig.5-6

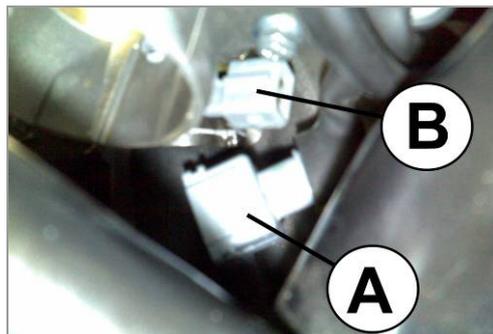


Fig.5



Fig.6

7. Riporre la centralina PowerJet GPR Energy Multilevel sotto la sella o in altra posizione al riparo dall'acqua (comoda per essere regolato) e da fonti di calore, e fissarlo in modo sicuro. Fig.7-8



Fig.7



Fig.8

8. Individuare un iniettore benzina (solo iniettori principali no secondari), vedi Fig.9

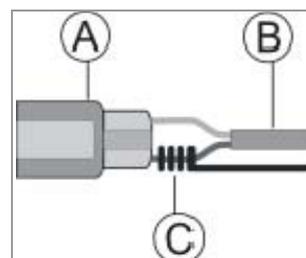


Fig.9

9. Avvolgere il cavo nero (C) attorno ad uno dei due cavi (B) dell'iniettore (A), praticare almeno 3-4 spire e fissarlo con del nastro adesivo. Fig.10



Fig.10

10. Collegare i cavi Rosso (R) (+) Nero (N) (-) alla batteria della moto, oppure alle luci di posizione (solo se la moto è omologata con le luci sempre accese!). Fig.11



Fig.11

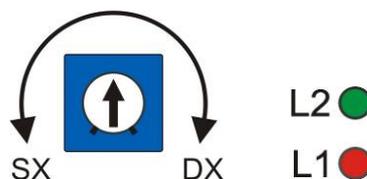
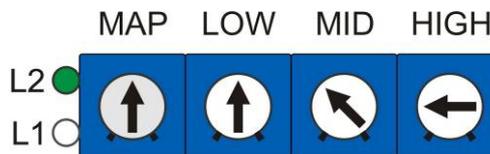
11. Tarare il Powerjet GPR Energy Multilevel, facendo riferimento alla tabella di taratura. Vedi:  
5.3.TARATURA POWERJET GPR ENERGY MULTILEVEL

12. Rimontare le parti smontate.

## VERIFICA FUNZIONAMENTO



- Accendere il quadro strumenti e verificare l'accensione del LED L1 (verde).
- Accendere il motore e portarlo alla temperatura d'esercizio (oltre 60°).
- Accelerare lentamente e verificare l'accensione del LED L2 (rosso), se non si accende ruotare MAP (giri motore) verso sinistra (SX).



### Note:

- In caso di malfunzionamento ripartire dal punto 1 e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.

### Avvertenze:

- Si consiglia di scollegare i cavi (rosso e nero) se il veicolo non è utilizzato per vari mesi.
- Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, variatore, etc.) installare il Powerjet GPR Energy Multilevel alla fine.



## 5.2 INSTALLAZIONE SCOOTER (oltre 300 fino 500cc)

Esempio d'installazione maxi scooter (le immagini sono di modelli differenti di scooter).



1. Assicurarsi che il veicolo sia spento e che la chiave d'avviamento sia in "OFF".
2. Rimuovere la sella, vano sottosella e/o fiancate laterali e fiancate laterali.
3. \* Individuare il carburatore (elettronico) e il relativo connettore del sensore temperatura aria (A) da scollegare (posto sotto il carburatore).



\* Alcuni scooter hanno il sensore nella cassa filtro (air-box), vedi (A). Fig.4



Fig.1



Fig.2

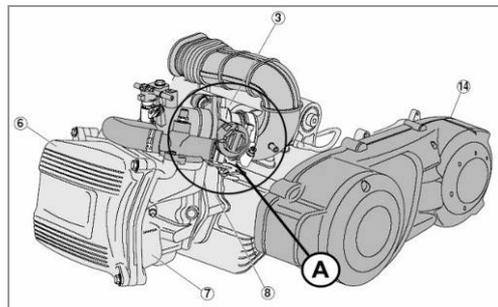


Fig.3

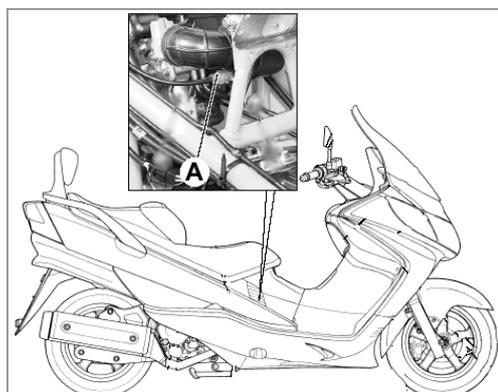


Fig.4

4. Collegare i connettori del PowerJet GPR Energy Multilevel, uno al sensore (B) e l'altro al relativo connettore (A). Fig.5-6

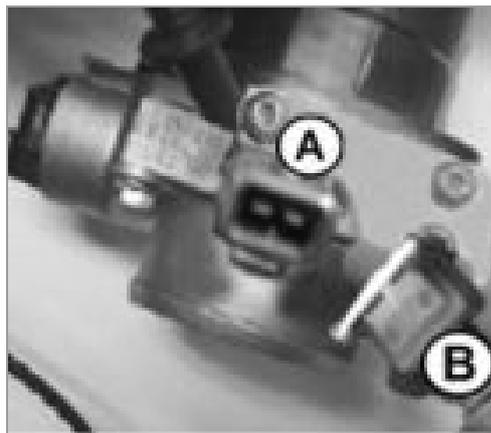


Fig.5



Fig.6

5. Riporre il PowerJet GPR Energy Multilevel sotto la sella o in altra posizione (comoda per essere regolato) e fissarlo. Fig.7.



Fig.7

6. Individuare un iniettore benzina (solo iniettori principali no secondari), vedi Fig.9

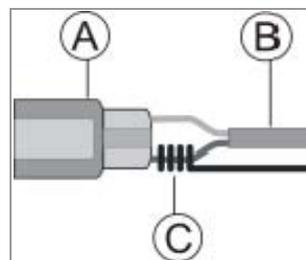


Fig.9

7. Avvolgere il cavo nero (C) attorno ad uno dei due cavi (B) dell'iniettore (A), praticare almeno 3-4 spire e fissarlo con del nastro adesivo. Fig.10



Fig.10

8. Collegare i cavi Rosso (R) (+) Nero (N) (-) alla batteria della moto, oppure alle luci di posizione (solo se la moto è omologata con le luci sempre accese!). Fig.11
9. Tarare il Powerjet GPR Energy Multilevel, facendo riferimento alla tabella di taratura. Vedi:  
5.3.TARATURA POWERJET GPR ENERGY MULTILEVEL



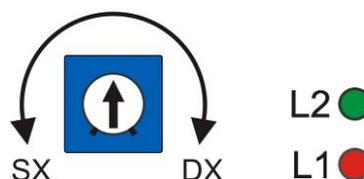
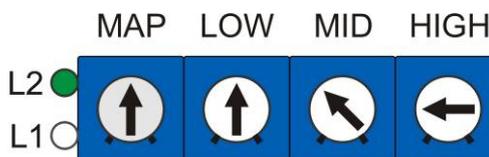
Fig.11

10. Rimontare le parti smontate.
- 11.

## VERIFICA FUNZIONAMENTO



- Accendere il quadro strumenti e verificare l'accensione del LED L1 (verde).
- Accendere il motore e portarlo alla temperatura d'esercizio (oltre 60°).
- Accelerare lentamente e verificare l'accensione del LED L2 (rosso), se non si accende ruotare MAP (giri motore) verso sinistra (SX).



### Note:

- In caso di malfunzionamento ripartire dal punto 1 e controllare la corretta esecuzione dell'installazione.

### Avvertenze:

- Si consiglia di scollegare i cavi (rosso e nero) se il veicolo non viene utilizzato per vari mesi.
- Nelle elaborazioni che prevedono la sostituzione di più parti (scarico, filtro aria, variatore, etc.) installare il Powerjet GPR Energy Multilevel alla fine.



### 5.3 TARATURA POWERJET GPR ENERGY MULTILEVEL

**L1** – Led Verde acceso (ON), indica che il motore stà funzionando a regimi Bassi e Powerjet GPR funzionante.



**L2** – Led Rosso acceso, indica che il motore stà funzionando a regimi Medi.



**L1,L2** – Led spenti, indica che il motore stà funzionando a regimi alti o la centralina Powerjet GPR non è alimentata o cavi di alimentazione invertiti.



**MAP – Registro soglia mappature. (Vedi Fig.1)**

- Ruotando il registro verso sinistra (SX) si abbassa la soglia dei giri.
- Ruotando il registro verso destra (DX) s'incrementa la soglia dei giri.



**LOW – Registro benzina Bassi reggimi.**

- Ruotando il registro verso sinistra (SX) si cala la portata di benzina.
- Ruotando il registro verso destra (DX) si aumenta la portata di benzina



**MID – Registro benzina Medi reggimi.**

- Ruotando il registro verso sinistra (SX) si cala la portata di benzina.
- Ruotando il registro verso destra (DX) si aumenta la portata di benzina



**HIGH – Registro benzina Alti reggimi.**

- Ruotando il registro verso sinistra (SX) si cala la portata di benzina.
- Ruotando il registro verso destra (DX) si aumenta la portata di benzina



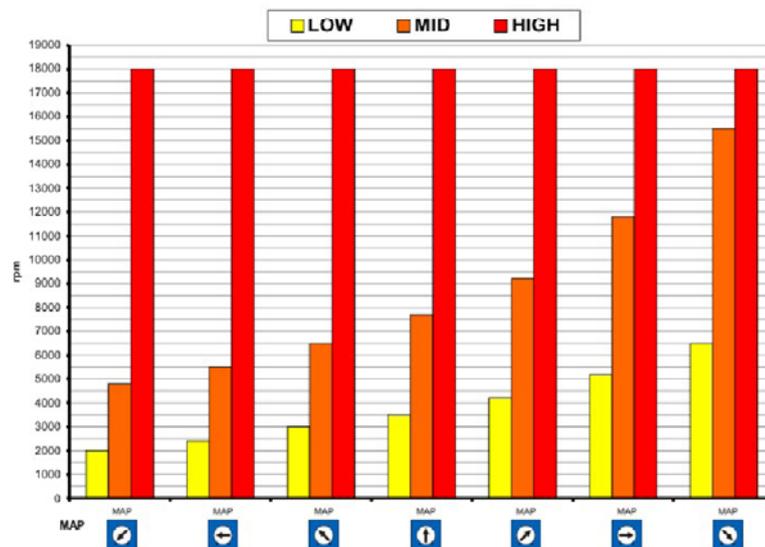
**Regolazione Standard** - Regolazione iniziale adatta alla maggior parte delle moto.

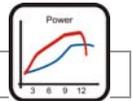


**Regolazione 0 (zero)** - Regolazione che non modifica la portata di benzina originale della moto

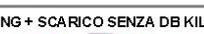
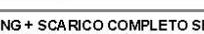


**(Fig.1)**  
Il grafico rappresenta il campo di funzionamento dei registri LOW, MID e HIGH al variare del registro MAP.





### 5.3.1 ESEMPIO SCOOTER

N° CILINDRI	MODIFICHE AL MOTORE	TARATURA										
1 CILINDRO	TOTALMENTE ORIGINALE	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	←	←	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	←	←	←								
1 CILINDRO	FILTRO ARIA RACING 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	←	←	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	←	←	←								
1 CILINDRO	SCARICO CON DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	←	←	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	←	←	←								
1 CILINDRO	SCARICO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>↑</td><td>←</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	↑	←	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	↑	←	←								
1 CILINDRO	FILTRO ARIA RACING + SCARICO CON DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>↑</td><td>←</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	↑	←	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	↑	←	←								
1 CILINDRO	FILTRO ARIA RACING + SCARICO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>↑</td><td>↑</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	↑	↑	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	↑	↑	←								
1 CILINDRO	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↑</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	↑	↑	↑
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	↑	↑	↑								
1 CILINDRO	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + LAVORAZIONE CONDOTTI TESTA 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>↗</td><td>↗</td><td>↗</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	↗	↗	↗
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	↗	↗	↗								
1 CILINDRO	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + ESCLUSIONE SONDA LAMBDA 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td><td>↑</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	←	←	↑
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	←	←	↑								
2 CILINDRI	TOTALMENTE ORIGINALE	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	←	←	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	←	←	←								
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	←	←	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	←	←	←								
2 CILINDRI	SCARICO CON DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	←	←	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	←	←	←								
2 CILINDRI	SCARICO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>↑</td><td>←</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	↑	←	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	↑	←	←								
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO CON DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>↑</td><td>←</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	↑	←	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	↑	←	←								
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>↗</td><td>↑</td><td>←</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	↗	↑	←
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	↗	↑	←								
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>↑</td><td>↑</td><td>↑</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	↑	↑	↑
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	↑	↑	↑								
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + LAVORAZIONE CONDOTTI TESTA 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>↗</td><td>↗</td><td>↗</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	↗	↗	↗
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	↗	↗	↗								
2 CILINDRI	FILTRO ARIA RACING + SCARICO COMPLETO SENZA DB KILLER + ESCLUSIONE SONDA LAMBDA 	<table border="1"> <tr><td>L2</td><td>MAP</td><td>LOW</td><td>MID</td><td>HIGH</td></tr> <tr><td>L1C</td><td>←</td><td>←</td><td>←</td><td>↑</td></tr> </table>	L2	MAP	LOW	MID	HIGH	L1C	←	←	←	↑
L2	MAP	LOW	MID	HIGH								
L1C	←	←	←	↑								