

## Power Commander III usb con Modulo Accensione

1) Definizione mappatura ogni 250 giri motore sempre, fino ad oltre 20.000 giri motore. Ogni 250 giri su motore da 8000rpm ogni 250 giri su motore da 16000 rpm. Su una R6 2006 i punti di regolazione utilizzabili sono 2.304 per l'iniezione, e 2.304 per l'anticipo di accensione.

2) Lettura pulita ed intuitiva ogni 250 giri.

3) n. 9 punti di regolazione per l'apertura farfalla, in più il 2% farfalla necessario per gestire l'effetto on-off e la guida a bassa andatura.

4) Interpola fra le celle, nelle posizioni intermedie non visualizzate effettua una correzione media dei valori impostati.

### **Esempio:**

Inserendo il valore +10 nella colonna 60% e +20 nella colonna 80%, nella colonna 70% non visualizzata viene effettuata una variazione del +15%.

Il Power Commander effettua variazioni lineari fra una cella e l'altra, sia in orizzontale che in verticale, la carburazione è regolata anche dove non sono indicate le celle.

5) Quattro diverse versioni dal 1997 ad oggi, sempre migliorate, le Pc3usb sono alla 9 versione di scheda interna, sempre aggiornata alle necessità delle moto.

La tecnologia avanza e il Power Commander rimane al passo.

6) Il Power Commander III usb è espandibile.

7) Utilizzo di connettori originali, qualità utilizzata dalla casa costruttrice della moto.

8) 100% impermeabile all'acqua.

9) Database di mappature continuamente aggiornato, decine di mappature per silenziatori racing o omologati, scarichi completi, airbox differenti e motori modificati.

10) 2 processori gestiscono separatamente, 1 i tempi di iniezione ed 1 l'anticipo di accensione.

11) Controlla direttamente il segnale degli iniettori effettuando modifiche in tempo reale e senza alcun ritardo.

12) Memorizza un totale di 16 tavole su 2 mappe: 4 tavole benzina e 4 accensione su mappa 1, 4 tavole benzina e 4 accensione su mappa 2 se si usa lo switch (interruttore a manubrio).

## Rapid Bike

1) Non più di 30 punti di regolazione per i giri motore. Ogni 266 giri su motore da 8000rpm, ogni 533 giri su motore da 16000 rpm. Su una R6 2006 i punti di regolazione utilizzabili sono 960 per l'iniezione, e 240 per l'anticipo di accensione.

2) Lettura punti di regolazione giri motore non ben definiti, numeri confusionali.

3) n. 8 punti di regolazione per l'apertura farfalla.

4) Non interpola fra le celle, nelle posizioni intermedie non visualizzate non effettua correzioni.

### **Esempio:**

Inserendo il valore +10 nella colonna 60% e +20 nella colonna 80%, nella colonna 70% non visualizzata non viene effettuata alcuna variazione.

Rapid Bike non fa variazioni se l'apertura farfalla o i giri motore non coincidono esattamente con il numero della cella TPS o RPM.

5) Centralina con cablaggi sostituibili da riutilizzare anche su moto nuove. La tecnologia avanza ma la Rapid Bike è sempre quella e rimane vecchia.

6) Hanno già presentato la Rapid Bike 2, poi la 3. Per avere il massimo alla fine bisogna cambiarla.

7) Connettori auto costruiti con componentistica di bassa qualità, (da rivista Mototecnica).

8) Centralina con connettore non a tenuta stagna, soggetta ad ossidazioni e corrosione (da rivista Mototecnica).

9) Forniscono mappe per numero limitato di silenziatori (da rivista Mototecnica) e create al computer e non sviluppate sul banco prova.

10) 1 processore gestisce tempi di iniezione ed accensione contemporaneamente (da Mototecnica).

11) "Inganna" la centralina originale (tecnologia del Power Commander II del 1997) variando il segnale al giro motore successivo (da rivista Mototecnica).

12) Rapidbike 3 memorizza un massimo di 4 tavole su 2 mappe; 1 tavola per cilindri a coppie se si usa una sola mappa, 1 tavola iniezione ed 1 accensione se si usa lo switch (interruttore a manubrio). Rapidbike 1 e 2 ancora meno.

### ... segue Pc3usb + Modulo Accensione

13) Memorizza in tempo reale anche con motore in moto. Avviso se dati non salvati. Copia di Backup mappatura fatta in automatico.

14) Sui modelli BMW il Power Commander permette di intervenire nel Close loop circuit impostando direttamente il rapporto aria benzina desiderato. Il Power Commander permette di controllare totalmente la mappa iniezione senza limitazioni.

Per tutti gli altri modelli di moto dotati di sonda lambda, Dynojet fornisce connettori o controller elettronici per l'esclusione, e permette di regolare il rapporto aria/benzina su tutta la mappa iniezione.

15) Software gratuito assieme alla centralina, inoltre scaricabile nella versione più aggiornata assieme a tutte le mappe aggiornate su [www.powercommander.com](http://www.powercommander.com)

16) L'anticipo di accensione viene regolato controllando direttamente le bobine, senza ingannare la centralina originale, senza variare la fase di iniezione.

17) L'anticipo può essere variato separatamente per ogni cilindro in funzione di giri motore ed apertura farfalla: fino a 4 tavole accensione.

18) La variazione dell'anticipo di accensione funziona su tutta la mappa dal minimo al limitatore con le stesse possibilità di intervento.

19) Il limitatore viene alzato ricreando il segnale bobina (possibilità del Modulo Accensione) con la tecnologia "Direct Coil Control". Non viene variato il segnale pickup accensione.

20) La pompa di ripresa può aumentare o diminuire la portata di benzina. La percentuale di benzina che si può aggiungere o togliere è più o meno 100%.

### ... segue Rapid Bike

13) Ha 1 memoria RAM su cui si lavora a motore spento e 1 memoria flash su cui salvare i dati al termine. Rischio di perdita dati se ci si dimentica di salvarli (da rivista Mototecnica).

14) ) Sui modelli BMW, dotati di doppio segnale per l'apertura dell'acceleratore, permette la regolazione della mappa iniezione di una sola parte dell'utilizzo dell'acceleratore, da 0 al 20% oppure dal 20% al 100%.

Non permette di variare la mappatura in presenza di sonda lambda.

Su tutti le moto dotate di sonda lambda l'utilizzo della Rapid Bike è limitato.

15) Software a pagamento, al cliente finale è limitato nelle funzioni. Il software con le funzioni complete è fornito solo al rivenditore

16) L'anticipo di accensione viene controllato variando il segnale pickup di accensione "ingannando" quindi la centralina originale e spostando il punto di fase iniezione.

17) L'anticipo può essere variato unicamente con 1 tavola accensione. Non sarà mai possibile differenziare per cilindro variando il segnale di 1 solo pickup.

18) La variazione dell'anticipo di accensione non funziona al minimo e fino a 3.500 giri, agli alti regimi lo spostamento della fase di iniezione crea problemi di riferimento con il sensore albero a camme.

19) La variazione del limitatore avviene "ingannando" la centralina originale e sulle moto da noi provate non funziona. Il grafico di una Gsxr1000 2005 riportato sulla rivista Mototecnica mostra come regime di limitatore spostato il regime originale della moto.

20) La pompa di ripresa può solo aumentare ma non diminuire la portata di benzina. La percentuale di benzina che si può aggiungere è limitata al 5% (da rivista Mototecnica).