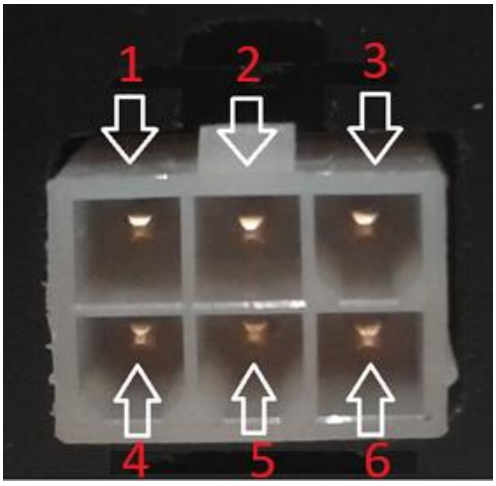
Manual de instalación Drag-Box





Conector del Drag-Box Lite



Funciones:

La Drag-Box Lite es un dispositivo completamente electrónico pensado para vehículos nafteros que posee **Limitador, Control de Largada.**

La función del Limitador: sirve para limitar las revoluciones máximas del motor según lo configurado por el usuario, independientemente del estado del embrague y del acelerador. El Limitador se configura mediante el potenciómetro al frente del equipo. El rango de valores posibles es de 5000RPM hasta 10000RPM.

El Control de Largada: se utiliza para limitar las vueltas del motor solo en el momento de la largada del vehículo. Esta función se activa manteniendo apretado el embrague (o switch externo).
Las revoluciones se configuran mediante el potenciómetro al frente del equipo. El rango de valores posibles es de 2000RPM hasta 7000RPM.
Este dispositivo permite seleccionar entre dos modos de cortes para el Control de Largada cambiando el sonido del mismo.



Este dispositivo está diseñado para vehículos de competición que son usados en circuitos o establecimientos específicos para tal actividad. SE RECOMIENDA NO USAR ESTE DISPOSITIVO EN LA VIA PÚBLICA. MG Customs no se responsabiliza por los daños a personas u objetos que puedan derivarse de ignorar esta recomendación.

Este producto no está certificado para fines aeronáuticos ni para vehículos voladores, ya que no ha sido diseñado para tales aplicaciones.

Garantía

El uso de este equipo implica en total conformidad con los términos descritos en este manual y exime al fabricante de cualquier responsabilidad con respecto a mal uso del producto.
Este producto debe ser instalado y ajustado por talleres especializados o profesionales con experiencia en puesta a punto de motores.
Ignorar cualquiera de las advertencias o precauciones descritas en este manual puede causar daños al motor y dar lugar a la anulación de la garantía de este producto.
Antes de iniciar cualquier instalación eléctrica, desconecte la batería.

La garantía de este producto está limitada a un año a partir de la fecha de compra, solo cubriendo defectos de fabricación. Los daños causados por el mal uso o mala instalación de la unidad no están cubiertos por la garantía.

Pinout del conector

Pin	Color	Nombre	Descripción
1	AMARILLO	SENSOR RPM 1	Cable a utilizar en autos con **carburador con encendido convencional** para leer RPM desde el distribuidor. Leer NOTA 1
2	MARRON	ECU - 12 V	Conectar al cable de la ECU que alimenta de 12 V al encendido interrumpiendo la continuidad del cable (conexión en serie).
3	ROJO	BOBINA OUT	Conectar al positivo de la bobina de encendido restituyendo la continuidad.
4	NEGRO	MASA	Conectar a masa, **NEGATIVO DE BATERÍA. (NO CONECTAR A CHASIS)**
5	BLANCO	EMBRAGUE	Conectar al switch del pedal de embrague o a un pulsador manual en su defecto (gatillo).
6	CELESTE	SENSOR RPM 2	Cable a utilizar en autos con **inyección electrónica o carburados con encendido electrónico** para leer RPM. Leer NOTA 1

NOTA 1: El dispositivo cuenta con dos cables para leer RPM según los distintos autos. En caso de conectar el equipo a autos carburados con encendido convencional, se debe usar el cable AMARILLO (SENSOR RPM 1) y el restante dejar sin conectar.
En caso de conectar el equipo a autos con inyección electrónica o carburados con encendido electrónico, se debe usar el cable CELESTE (SENSOR RPM 2) y el restante dejar sin conectar.

IMPORTANTE:
Conectar el cable de RPM incorrecto puede dañar su vehículo.

Instrucciones de instalación

Nota: Si usted tiene un sistema de encendido tipo Multichispa o CDI (capacitive discharge ignition system) por favor contáctenos para instrucciones adicionales.
Si la instalación no se realiza íntegramente, el equipo puede resultar dañado!
Todos los sistemas de encendido de fábrica son de tipo inductivo, no capacitivo; Si usted no ha instalado un sistema de encendido capacitivo en su vehículo, entonces no posee uno.

Advertencia: Los limitadores basados en el control de chispa pueden dañar los catalizadores del sistema de escape. Si su vehículo posee un catalizador, MG Customs no se hace responsable por los daños producidos a este por el uso de Drag-Box. Habiendo dicho esto, la instalación de la Drag-Box se realizó satisfactoriamente en varios vehículos con catalizador. Usualmente el daño se produce por el uso prolongado del control de largada y/o limitador. De todas maneras, ¡SI SU VEHICULO POSEE CATALIZADOR USE BAJO SU PROPIO RIESGO!

Herramientas:

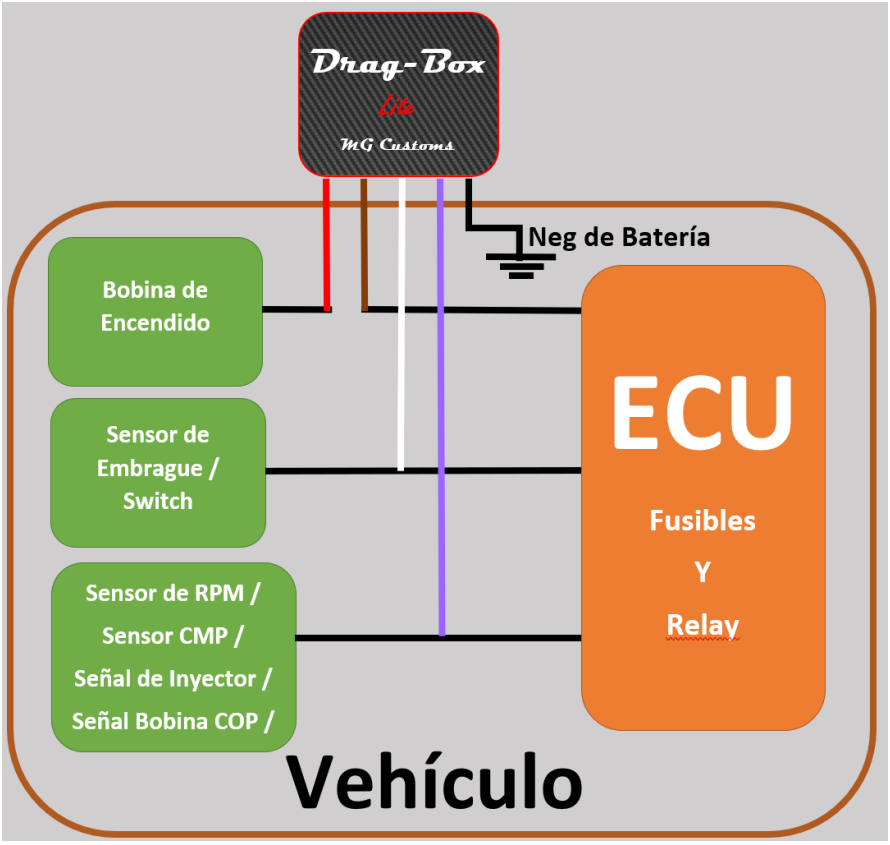
- Alicate, pinza, pelacables, destornilladores
- Soldador electrónico (30 – 40 W).
- Termo contraíble.
- Cinta aislante.
- Estaño para soldar.
- Multímetro.

Desde MG Customs le recomendamos soldar todas las uniones o empalmes de cables, en caso de no usar los conectores suministrados.
Use un multímetro para verificar todo el cableado antes de usar el equipo.
Si los colores de los cables de su equipo difieren de las instrucciones, debido a variaciones en la producción, verifique con el multímetro para identificar los cables y asegurarse una correcta instalación.

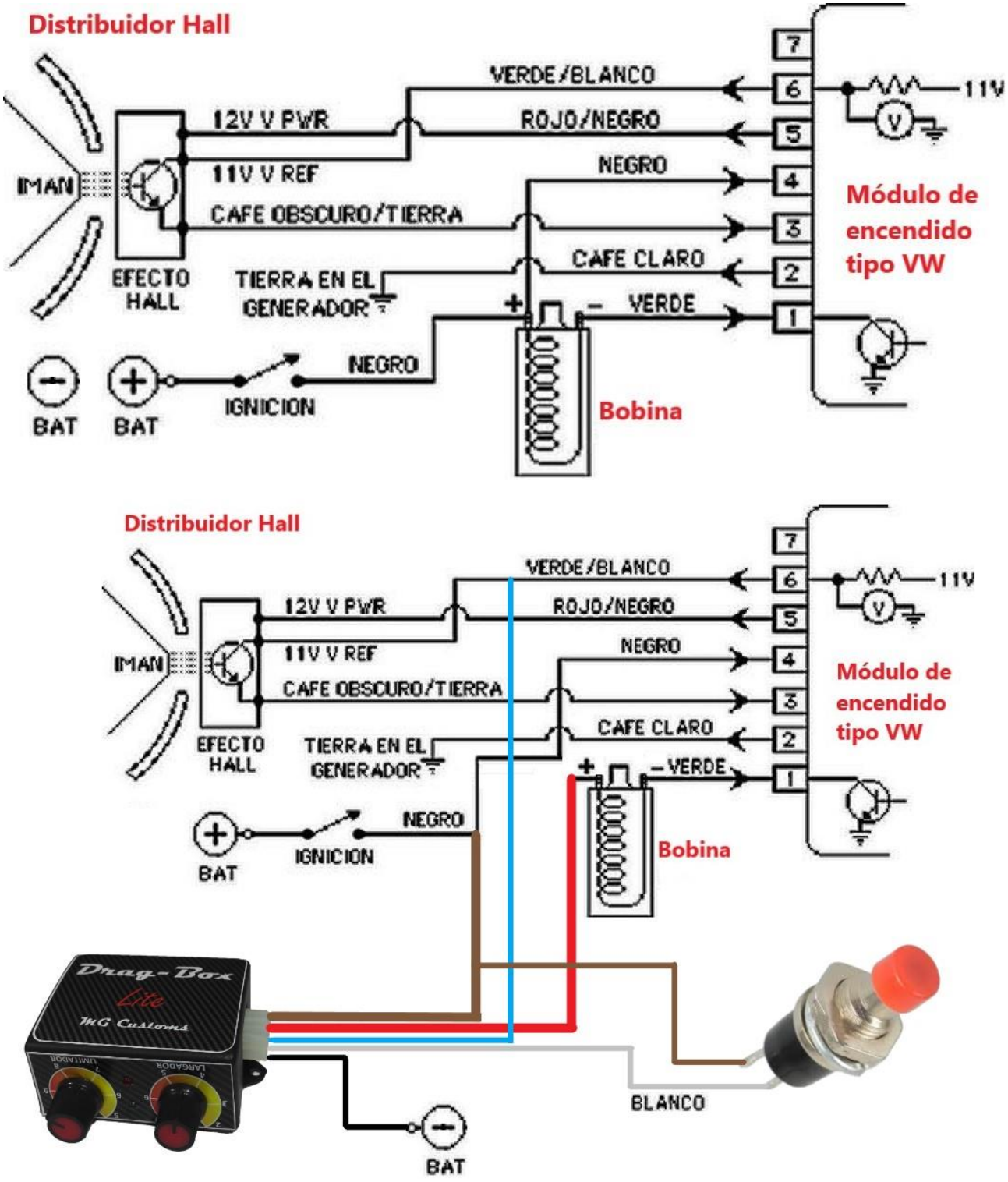
Realice el cableado de manera que se eviten partes móviles, bordes filosos, fuentes de calor o algo que pueda dañar los cables, para esto utilice los precintos suministrados. Corte los cables del largo necesario, un largo excesivo podrá generar ruido en la Drag-Box y provocar un mal funcionamiento.

La Drag-Box se entrega con una configuración genérica. Antes de utilizarla, se debe configurar acorde a su gusto y su vehículo.

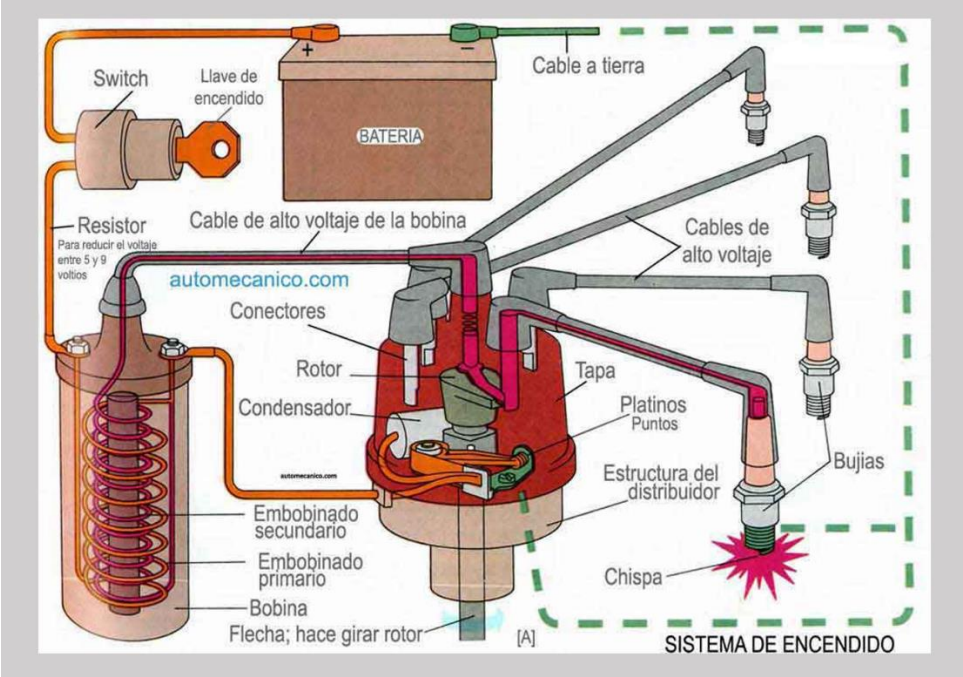
Esquemático de Instalación Vehículos con Inyección Electrónica:

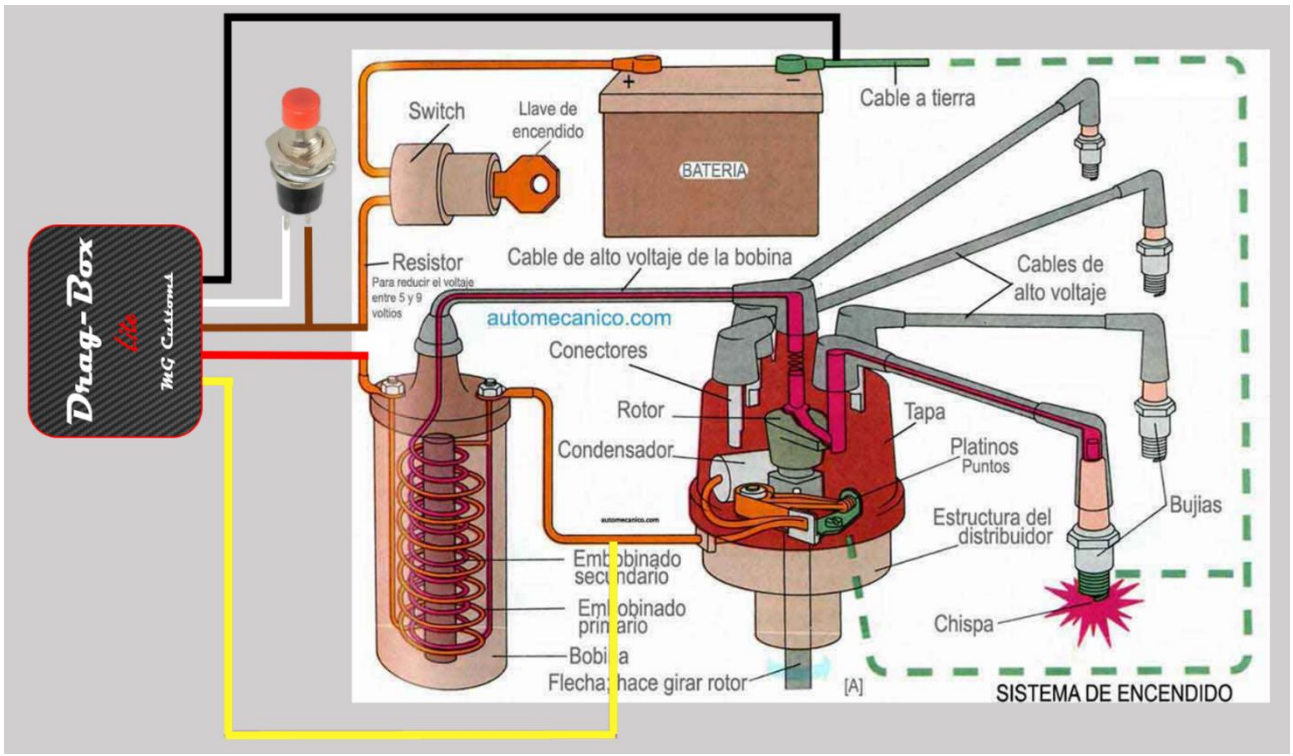


Esquemático de Instalación Vehículos a Carburador con encendido electrónico:



Esquemático de Instalación Vehículos a Carburador con encendido convencional:





Instalación de Drag-Box

Paso 1: Desconecte los terminales de la batería.

Paso 2: Elija la ubicación de la Drag-Box. Recuerde que la Drag-Box se debe instalar dentro del habitáculo del vehículo, ya que no es resistente al agua ni al calor excesivo. Adicionalmente, usted querrá que la Drag-Box sea accesible para el usuario para poder configurar el equipo fácilmente.

Paso 3: Localice el ramal principal de cables que pasa a través del cortafuegos accesible desde el habitáculo. Algunos de estos ramales tienen el espacio suficiente para pasar algunos cables adicionales, otros no poseen ese espacio para cables adicionales. En caso de no tener espacio adicional en el ramal, realice un agujero, utilizando un objeto filoso, en la malla protectora del tamaño necesario para pasar los cables del equipo. Sea cuidadoso de no dañar otros cables o de realizar un agujero demasiado grande ya que este puede generar filtraciones.

Paso 4: Junte los cables ROJO, MARRÓN, NEGRO y el cable de RPM correspondiente (AMARILLO o CELESTE) con cinta aislante y páselos a través del cortafuegos hacia el compartimiento del motor.

Paso 5: Coloque el conector, situado en el extremo de los cables, en la ubicación deseada cerca del equipo. Deje el largo suficiente de cables para realizar una conexión sencilla con la Drag-Box pero no demasiado largo. Sea cuidadoso de evitar objetos filosos.

Paso 6: Localizar los cables de la bobina de encendido y remover las coberturas o protecciones de los mismos.

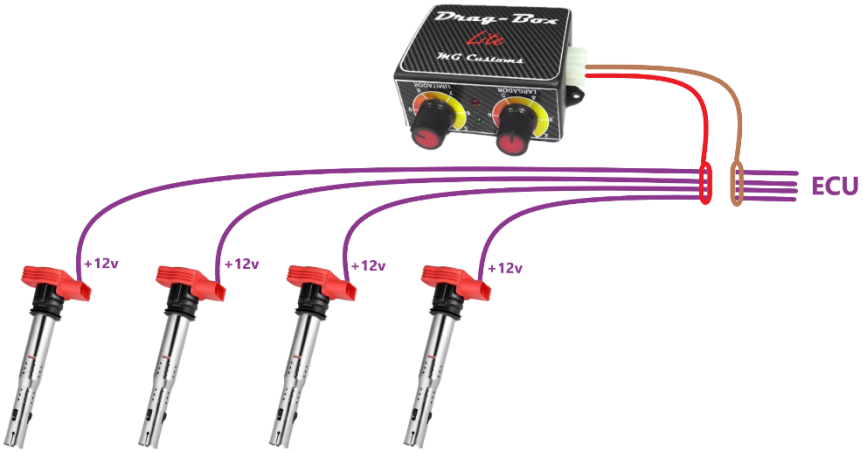
Paso 7: Identificar el cable de alimentación(+12V) de la bobina de encendido. Si su vehículo tiene más de una bobina (por ejemplo bobinas individuales), ubicar el punto en que el cable de alimentación se divide hacia cada una de las bobinas. Para identificar el cable de alimentación de la bobina:

1. **Desconecte las bobinas del ramal de cables.**
2. **Ponga el auto en contacto.**
3. **Utilizando el multímetro (función voltímetro DC) mida entre masa y los cables de la bobina la tensión en cada uno de ellos. El cable de alimentación será aquel cuya tensión sea la tensión de batería (12V a 14V) sin variaciones en el tiempo.**

NOTA: En algunos vehículos, al dar contacto, las bobinas se energizan (reciben 12V) por un corto tiempo (uno o dos segundos). Si no se pone en marcha en ese tiempo, la electrónica del auto retira la tensión en las bobinas y otros sistemas del vehículo. Tener en cuenta esto para poder medir e identificar correctamente los cables en la bobina y los demás sensores.

Paso 8: Identificado el cable de alimentación de la bobina, corte el tramo de cable alejado unos 15 cm del conector aproximadamente. Pele ambos extremos de los cables de alimentación con un largo aproximado de 1 cm y suelde el cable MARRON 1,5 mm2 de la Drag-Box en el extremo que viene de la ECU y en el extremo de cable que va hacia la bobina suelde el cable ROJO 1,5 mm2 de la Drag-Box (Recuerde utilizar el termo contraíble cuando suelde los cables y la cinta aislante).

NOTA: en algunos vehículos, como los VW BORA (Jetta) 1.8T, los cables de 12v de cada bobina viajan por separado y no se unen en un lugar fácil de acceder. En estos



casos se deben cortar todos los cables de 12v de bobina en el mismo punto. Los extremos de los cables cortados que están vinculados a las bobinas deben ser unidos entre sí y al cable ROJO del Drag-Box. Los extremos de los cables cortados que se dirigen a la ECU o Fusibles deben unirse entre sí y al cable MARRÓN del Drag-Box.

Paso 9: Señal de RPM, cable CELESTE o AMARILLO. El dispositivo viene preparado para interpretar las RPM del motor a partir de distintas señales eléctricas del vehículo.

Autos con Inyección Electrónica: Cable CELESTE. Recomendamos tomar la señal del sensor de RPM (CKP), pero sabiendo de las dificultades de acceso a los distintos cables, proponemos una lista de señales para utilizar. Primero las más recomendables.

1. **Sensor de RPM (CKP):** La Drag-Box viene preparada para poder trabajar con los distintos tipos de señales de los sensores de RPM (inductivos – efecto hall) y con las dos ruedas fónicas más populares (58-2 y 36-1). Una vez identificado el cable de señal, pele el cable dejando un tramo de cobre desnudo de 1 cm aproximadamente. Empalme y suelde el cable CELESTE de la Drag-Box. Recubra la soldadura con la cinta aislante y el termo contraíble.

2. **Sensor de árbol de levas (CMP):** La Drag-Box viene preparada para poder trabajar con los distintos tipos de señales de los sensores de leva (inductivos – efecto hall). Usted deberá conocer la cantidad de pulsos por vuelta de motor que el sensor entrega para poder configurarlo luego. Una vez identificado el cable de señal, pele el cable dejando un tramo de cobre desnudo de 1 cm aproximadamente. Empalme y suelde el cable CELESTE de la Drag-Box. Recubra la soldadura con la cinta aislante y el termo contraíble.

3. **Inyector:** Localice los cables que van hacia los inyectores. Identifique el cable de señal del inyector (los inyectores poseen dos cables uno que tiene la tensión de batería constante cuando el vehículo está en contacto y otro que es el cable de señal). Luego siga el cable de señal del inyector, pele el cable dejando un tramo de cobre desnudo de 1 cm aproximadamente. Empalme y suelde el cable CELESTE de la Drag-Box. Recubra la soldadura con la cinta aislante y el termo contraíble.

4. **Bobinas con módulo:** En aquellos autos que posean bobinas con el módulo de potencia integrado y tengan una señal de activación de 5V (muy común en Volkswagen con bobinas individuales o DIS), se puede tomar dicha señal para que

la Drag-Box identifique las RPM. En autos con bobinas individuales, tomar señal de cualquier bobina. Esta opción es más recomendable que utilizar un inyector, pero no todos los autos cuentan con este tipo de señales. Una vez identificado el cable de señal, pele el cable dejando un tramo de cobre desnudo de 1 cm aproximadamente. Empalme y suelde el cable CELESTE de la Drag-Box. Recubra la soldadura con la cinta aislante y el termo contraíble.

Ver “Uso del cable CELESTE para lectura de RPM” en la página 13 del manual.

Autos con Carburador con encendido electrónico: Cable CELESTE. En este tipo de vehículos, la señal debe tomarse del cable que lleva señal de disparo al módulo de encendido que generalmente viene del captor del distribuidor.
En sistemas tipo VW, donde el módulo está separado del distribuidor, ese cable es simple de identificar y es accesible. En algunos sistemas tipo Fiat, el módulo de encendido está unido al distribuidor, no hay un cable accesible y se debe desarmar el distribuidor para llegar al cable que va desde el captor hasta el módulo.
Una vez identificado el cable de señal, pele el cable dejando un tramo de cobre desnudo de 1 cm aproximadamente. Empalme y suelde el cable CELESTE de la Drag-Box. Recubra la soldadura con la cinta aislante y el termo contraíble.

Nota: No es necesario cortar el cable de señal, solo se requiere tomar la señal del mismo. Por eso, se recomienda no cortarlo, en caso de hacerlo volver a unir ambos extremos de los cables del vehículo.

Ver “Uso del cable CELESTE para lectura de RPM” en la página 13 del manual.

Autos con Carburador con encendido convencional: Cable AMARILLO. En este tipo de vehículos, la señal debe tomarse del terminal negativo de la bobina, el cual se encuentra conectado a los platinos del distribuidor. Una vez identificado el cable de señal, pele el cable dejando un tramo de cobre desnudo de 1 cm aproximadamente. Empalme y suelde el cable AMARILLO de la Drag-Box. Recubra la soldadura con la cinta aislante y el termo contraíble.

Nota: No es necesario cortar el cable de señal, solo se requiere tomar la señal del mismo. Por eso, se recomienda no cortarlo, en caso de hacerlo volver a unir ambos extremos de los cables del vehículo.

Paso 10: Asegure todo el cableado de la Drag-Box, que se encuentra debajo del capot, utilizando los precintos suministrados. Asegúrese que el cableado se encuentre protegido y este fuera del alcance de objetos filosos o fuentes de calor que puedan dañarlos.
Paso 11: Señal de activación del control de largada, cable BLANCO. La Drag-Box puede utilizar el pulsador suministrado para activarla la función de control de largada, como también puede utilizarse cualquier switch propio del vehículo para activarla.

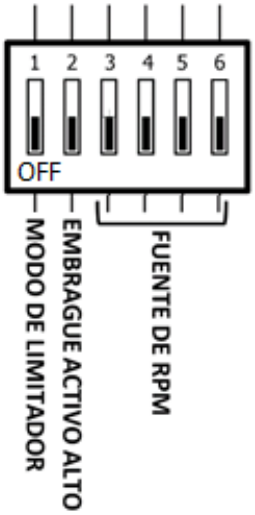
Switch propio del vehículo: Los más usados son el switch del embrague o algún switch para comandar luces. Estos dispositivos tienen dos cables, se debe utilizar el cable que cambia de tensión al activar el switch (medir con voltímetro).
Una vez identificado, pelar el cable dejando al descubierto un tramo de 1 cm aproximadamente. Luego empalmar el cable BLANCO de la Drag-Box y soldarlos. Recuerde utilizar cinta aislante y termo contraíble para una buena aislación.
Es aconsejable no cortar el cable del switch, en caso de hacerlo tener en cuenta la consideración del Paso 9.

Pulsador externo: Si su vehículo no posee switch de embrague o usted no desea utilizar algún otro switch propio del vehículo, usted puede conectar con un pulsador. Los cables del pulsador deberán ir conectados uno al cable BLANCO y el otro empalmarse con el cable MARRON 1,5 mm2 de la Drag-Box.
Luego ubique el pulsador en un lugar cómodo para su uso.

Paso 12: Conectar el cable NEGRO de 1,5 mm2 de la Drag-Box al terminal negativo de la batería. No colocar a chasis ni al block de motor.
Se aconseja que la conexión al borne de la batería sea en un lugar que tenga el metal libre de óxido, pintura o grasa. Una mala conexión a masa puede generar problemas o malos funcionamientos en el equipo.

Paso 13: Ya realizado todos los pasos previos, conectar todos los cables a la Drag-Box por medio de la ficha suministrada en el conjunto de cables. Reconecte la batería.

Paso 14: Retirar los 4 tornillos en la parte inferior del Drag-Box para abrir el gabinete. Encontrará un DIPSWITCH (llaves) como lo muestra la siguiente foto. Usted deberá moverlas hacia arriba o abajo según el auto en que usted instaló el dispositivo y el tipo de cableado que haya realizado.

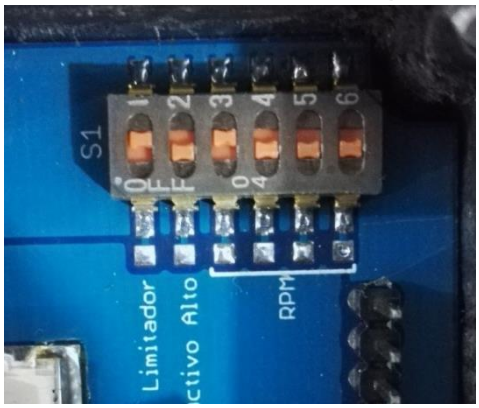


Ejemplo todas las llaves en OFF

Debido a diferentes lotes de fabricación, su Drag-Box puede poseer 2 tipos de DIPSWITCH diferentes. Por favor verifique cual dispone y configúrelo correctamente.

DIPSWITCH 1
Tecla hacia arriba: ON
Tecla hacia abajo: OFF



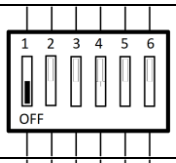
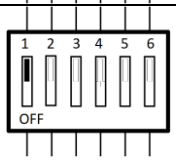


DIPSWITCH 2
Tecla hacia arriba: OFF
Tecla hacia abajo: ON

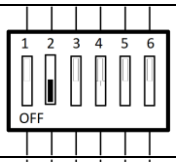
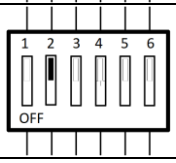




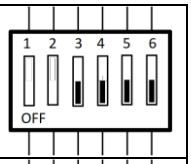
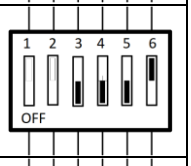
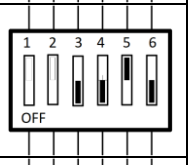
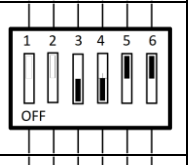
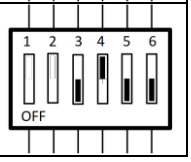
Configuración Modo del Limitador

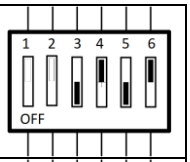
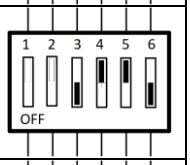
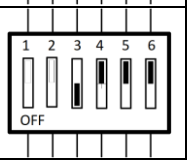
1	Modo Estándar: el equipo cortará la ignición del vehículo mientras las RPM sean mayores a las configuradas por el potenciómetro. Cortes más espaciados en el tiempo	Llave 1 OFF	
2	Modo Performance: el equipo activará y desactivará la ignición del vehículo intentando mantener las RPM seleccionadas en el potenciómetro buscando mayor estabilidad. Cortes más próximos en el tiempo.	Llave 1 ON	

Configuración del Switch o Pedal de Embrague

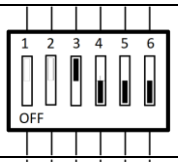
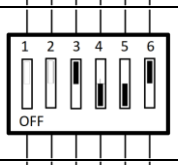
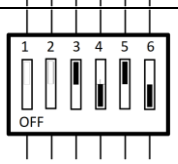
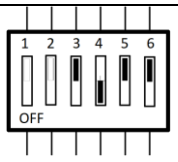
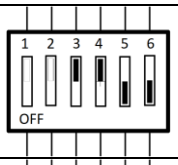
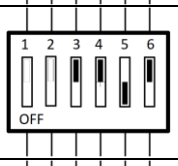
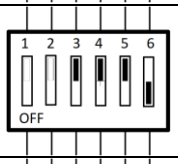
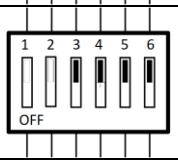
1	Embrague o switch activo bajo. Switch Sin apretar 12V Switch Apretado 0V	Llave 2 OFF	
2	Embrague o switch activo alto. Switch Sin apretar 0V Switch Apretado 12V	Llave 2 ON	

Configuración de la Fuente de RPM para Cable AMARILLO

1	Distribuidor 1 cilindro 1 Pulso cada 2 vueltas de motor	Llave 3 OFF Llave 4 OFF Llave 5 OFF Llave 6 OFF	
2	Distribuidor 2 cilindros 1 Pulso cada vuelta de motor	Llave 3 OFF Llave 4 OFF Llave 5 OFF Llave 6 ON	
3	Distribuidor 3 cilindros 3 Pulsos cada 2 vueltas de motor	Llave 3 OFF Llave 4 OFF Llave 5 ON Llave 6 OFF	
4	Distribuidor 4 cilindros 2 Pulsos cada vuelta de motor	Llave 3 OFF Llave 4 OFF Llave 5 ON Llave 6 ON	
5	Distribuidor 5 cilindros 5 Pulsos cada 2 vueltas de motor	Llave 3 OFF Llave 4 ON Llave 5 OFF Llave 6 OFF	

6	Distribuidor 6 cilindros 3 Pulsos cada vuelta de motor	Llave 3 OFF Llave 4 ON Llave 5 OFF Llave 6 ON	
7	Distribuidor 8 cilindros 4 Pulsos cada vuelta de motor	Llave 3 OFF Llave 4 ON Llave 5 ON Llave 6 OFF	
8	Distribuidor 12 cilindros 6 Pulsos cada vuelta de motor	Llave 3 OFF Llave 4 ON Llave 5 ON Llave 6 ON	

Configuración de la Fuente de RPM para Cable CELESTE

9	Sensor de cigüeñal (CKP) 58-2 58 Pulsos por vuelta de motor	Llave 3 ON Llave 4 OFF Llave 5 OFF Llave 6 OFF	
10	Sensor de cigüeñal (CKP) 36-1 35 Pulsos por vuelta de motor	Llave 3 ON Llave 4 OFF Llave 5 OFF Llave 6 ON	
11	Sensor CMP Leva 1 diente. Bobina Individual Inyector Secuencial Inyección simultanea 1 Cilindro 1 Pulso cada 2 vueltas de motor	Llave 3 ON Llave 4 OFF Llave 5 ON Llave 6 OFF	
12	Sensor CMP Leva 2 dientes Bobina DIS Inyector Semi-secuencial Inyección simultanea 2 Cilindros 1 Pulso cada vuelta de motor	Llave 3 ON Llave 4 OFF Llave 5 ON Llave 6 ON	
13	Sensor CMP Leva 3 dientes Inyección simultanea 3 Cilindros 3 Pulsos cada 2 vueltas de motor	Llave 3 ON Llave 4 ON Llave 5 OFF Llave 6 OFF	
14	Sensor CMP Leva 4 dientes Inyección simultanea 4 Cilindros 2 Pulsos cada vuelta de motor	Llave 3 ON Llave 4 ON Llave 5 OFF Llave 6 ON	
15	Sensor CMP Leva 5 dientes Inyección simultanea 5 Cilindros 5 Pulsos cada 2 vueltas de motor	Llave 3 ON Llave 4 ON Llave 5 ON Llave 6 OFF	
16	Sensor CMP Leva 6 dientes Inyección simultanea 6 Cilindros 3 Pulsos cada vuelta de motor	Llave 3 ON Llave 4 ON Llave 5 ON Llave 6 ON	

Usted puede verificar el correcto funcionamiento y configuración del dispositivo a partir de las luces ubicadas al frente del mismo. Si todo está correcto, el LED VERDE permanecerá siempre prendido mientras el auto esté en contacto o en marcha; mientras que el LED ROJO parpadeará si las RPM del motor están entre 600 y 1700 RPM. Si esto no sucede, verifique el cableado y la configuración del DIPSWITCH (llaves).

Uso del cable CELESTE para lectura de RPM

Drag-Box Lite ofrece la posibilidad de leer la señal de RPM de distintas fuentes como ser sensores Hall, sensores Inductivos, Bobinas con módulo, entre otros.
La electrónica interna del equipo permite la conexión segura sin dañar el dispositivo ni la ECU del vehículo.
Siempre que se use el cable CELESTE para medir RPM, es posible que sea necesario calibrar la Drag-Box. Esto se realiza girando un potenciómetro con un destornillador plano pequeño en el orificio superior del equipo. El equipo viene precalibrado de fábrica y es posible que funcione correctamente sin necesidad de ajuste.



La manera más práctica de realizar esta calibración es:

1. Verifique el estado del DIP SWITCH para que coincida con su configuración de vehículo.
2. Encienda su vehículo y espere hasta que el motor se encuentre a temperatura.
3. El LED ROJO titilará cuando el equipo registre RPM entre las 600 y las 1700 RPM.
4. Si el led no titila con el auto regulando, con un destornillador plano pequeño gire el suavemente tornillo indicado en la foto anterior hasta encontrar un punto en que comience a titilar el led rojo. Una vez encontrado el punto, dar una vuelta más al tornillo en el mismo sentido en que se lo venía haciendo.
   El tornillo posee 25 vueltas hasta llegar al extremo, donde se escuchará un “click” al girarlo.

5. Coloque los potenciómetros de LARGADOR y LIMITADOR en el valor deseado.
6. Acelere hasta que se active el LARGADOR o LIMITADOR (va a depender de la activación del switch). Contraste el valor del tacómetro del auto con el valor fijado para esa función con los potenciómetros al frente del equipo. Si el valor no es correcto o si su motor no limita las revoluciones, deberá calibrar el equipo.
7. Gire el tornillo aproximadamente 1 vuelta verificando que el led rojo continúe titilando en el rango mencionado en 2.
8. Vuelva a intentar activar el LARGADOR o LIMITADOR. Contraste las RPM hasta que sean las correctas. Si lo son, la calibración está completa. En caso de no serlo repita el paso 7.

Esta calibración servirá para su vehículo. Si el equipo se conecta en otro motor, es probable que deba ser calibrado nuevamente.

Sensores de RPM (CKP) o Fase (CMP)
Los sensores Hall poseen usualmente 2 contactos de alimentación y un contacto de señal que es el que debe conectarse al equipo. Para identificar cada cable, poner el motor en marcha y medir con multímetro la tensión en los cables. Se apreciará un cable de masa con 0V, otro cable con 12V o 5V constante que será el cable de alimentación, y el cable restante de señal tendrá una tensión cambiante en el tiempo y que será menor que el cable de alimentación.
Los sensores Inductivos poseen 2 contactos de señal y opcionalmente un contacto de masa. Una manera habitual de identificar este tipo de sensor y sus cables es observando que usualmente los 2 cables de señal están tranzados entre sí. En estos casos basta con conectar solo uno de ellos, cualquiera, al Drag-Box.

Solución de problemas: Testeo de la Drag-Box

Para el testeo del equipo es necesario que el mismo se encuentre correctamente configurado para el vehículo en cuestión. Para cambiar la configuración del equipo referirse al manual de usuario del equipo, en el cual se encuentra explicado de forma detallada su funcionamiento y/o configuración.

1) Coloque la llave del vehículo en posición de contacto, pero no lo encienda. Deberá ver un led rojo y otro verde prenderse (el led rojo se encenderá sólo por un instante al girar la llave de encendido) En caso de no suceder esto revise el conexionado de los cables ROJO 1,5 mm², MARRON 1,5 mm² y NEGRO 1,5 mm².

2) Sin tener apretado ningún pedal encienda su vehículo. Si este no enciende revisar los cables ROJO 1,5 mm², MARRON 1,5 mm² y NEGRO 1,5 mm² de la Drag-Box.
Si su coche funciona correctamente, proceda a acelerar hasta alcanzar las 6000 RPM(o el valor del potenciómetro “Limitador”), en ese instante debería sentir que el motor del vehículo comenzará a limitar sus revoluciones y el led rojo del equipo parpadee. En caso de que el vehículo no limite sus revoluciones o que el led rojo no parpadee, revisar el conexionado de los cables CELESTE, ROJO 1,5 mm² y MARRON 1,5 mm² de la Drag-Box.

3) Soltar el acelerador y dejar que las RPM del motor desciendan al mínimo. Pise el embrague o pulsador manual, dependiendo de la instalación que realizó, y manténgalo

pisado/presionado, proceda a acelerar a un nivel elevado. El motor deberá aumentar las RPM hasta las 3000 RPM (o el valor de RPM configurado en el potenciómetro “Largador”), en ese punto se activará el Control de Largada. En ese momento si suelta el pedal del embrague o el pulsador el vehículo deberá aumentar sus RPM hasta que el limitador superior se active.

Si el coche sigue aumentando sus revoluciones y no limitó a las 3000 RPM entonces desacelere, libere el pedal de embrague, apague su coche y revise el conexionado de los cables CELESTE y BLANCO de la Drag-Box.

4) Si todos los pasos anteriores fueron satisfactorios y los problemas continúan, contactarse con MG Customs Argentina.