

# PECTEL T2 REPLICA

**RACE READY**   
IBERIAN HISTORIC RACING

[www.raceready.pt](http://www.raceready.pt)

1



PECTEL T2 REPLICA

545€

2



- Adapter to old installation for new Pectel ECU
- Adaptador para Instalação antiga para nova Pectel ECU
- Adaptateur pour installation ancienne pour nouvel ECU Pectel

150€

3



Plug & Pins

30€

4



- Diagnostic cable; Data Logger and Software (Does not include memory card)
- Cabo diagnóstico; Data Logger e Software (Não inclui cartão memória)
- Câble de diagnostic; Enregistreur de données et logiciel (carte mémoire non incluse)

200€

5



- New Electrical Installation
- Instalação eléctrica nova
- Nouvelle installation électrique

195€



For order this items please send an email to [coordenador@raceready.pt](mailto:coordenador@raceready.pt), you can find more info on next pages!



Para encomendas, por favor enviar email para [coordenador@raceready.pt](mailto:coordenador@raceready.pt), mais informações sobre a Pectel Replica T2 nas páginas seguintes;



Pour les commandes, veuillez envoyer un e-mail à [coordenador@raceready.pt](mailto:coordenador@raceready.pt), plus d'informations sur Pectel Replica T2 sur les pages suivantes;

**coordenador@raceready.pt**  
**+351 210920650**



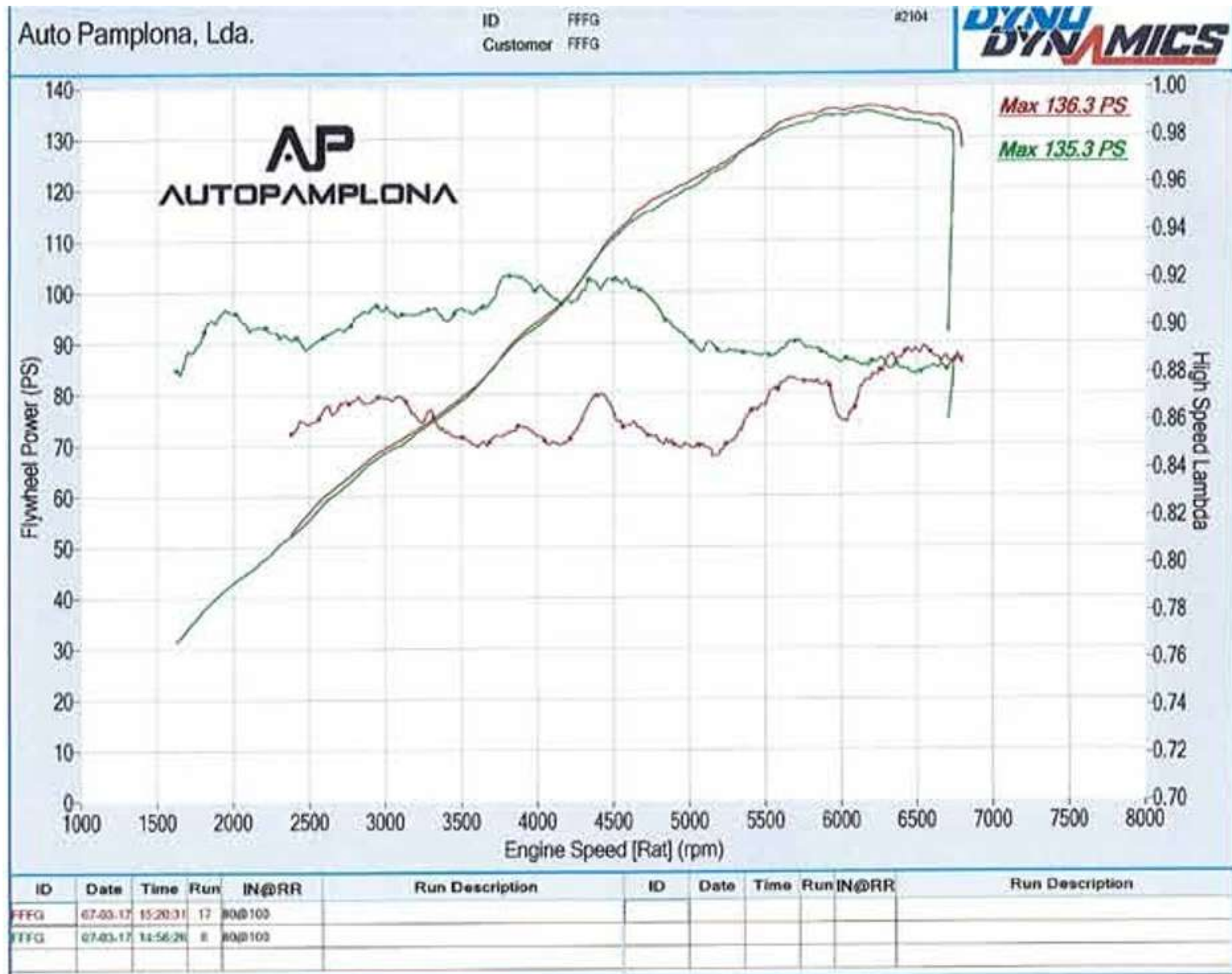


**RACE READY**   
IBERIAN HISTORIC RACING

[www.raceready.pt](http://www.raceready.pt)

[coordenador@raceready.pt](mailto:coordenador@raceready.pt)

+351 210920650



The new ECU has the possibility of connecting the old looms (electrical installations) through a connector there being no need to buy additional looms.

However, for teams that want, new looms may also be provided, as the old ones also start to be rare. There is a third hypothesis, which is even more economical; the teams cut off the current cables and redo the loom end with the new Plug & Pin connection (see Image in the price list). We warn you that this third solution is complicated and we do not recommend it for teams without great experience with the electrical part.

After the test, we can see from the graph the comparison between an old Pectel in terms of power curve and readings of the lambda probe of the engine bank. We worked so that the power curves were identical, and the difference between the old and new is only 1 horsepower for the new ECU. Virtually irrelevant, the differences in a powertrain, depending on the air temperature and the tires, can give one minus one horse.

The big difference between the ECUs is found in the lambda readings.

The advantages are much greater for the new ECU, which will allow greater reliability of the engines. As we were told, the 0.93 values are considered worrying by those who realize more about ECU maps.

That said, we consider that the new ECUs will be a step forward in the Fórmula Ford in terms of reliability, greater technical control by the teams and the organization and especially the notion that there will be no "Extinction Parts" allowing these cars to continue running during many good years.

We are at your disposal for any question!



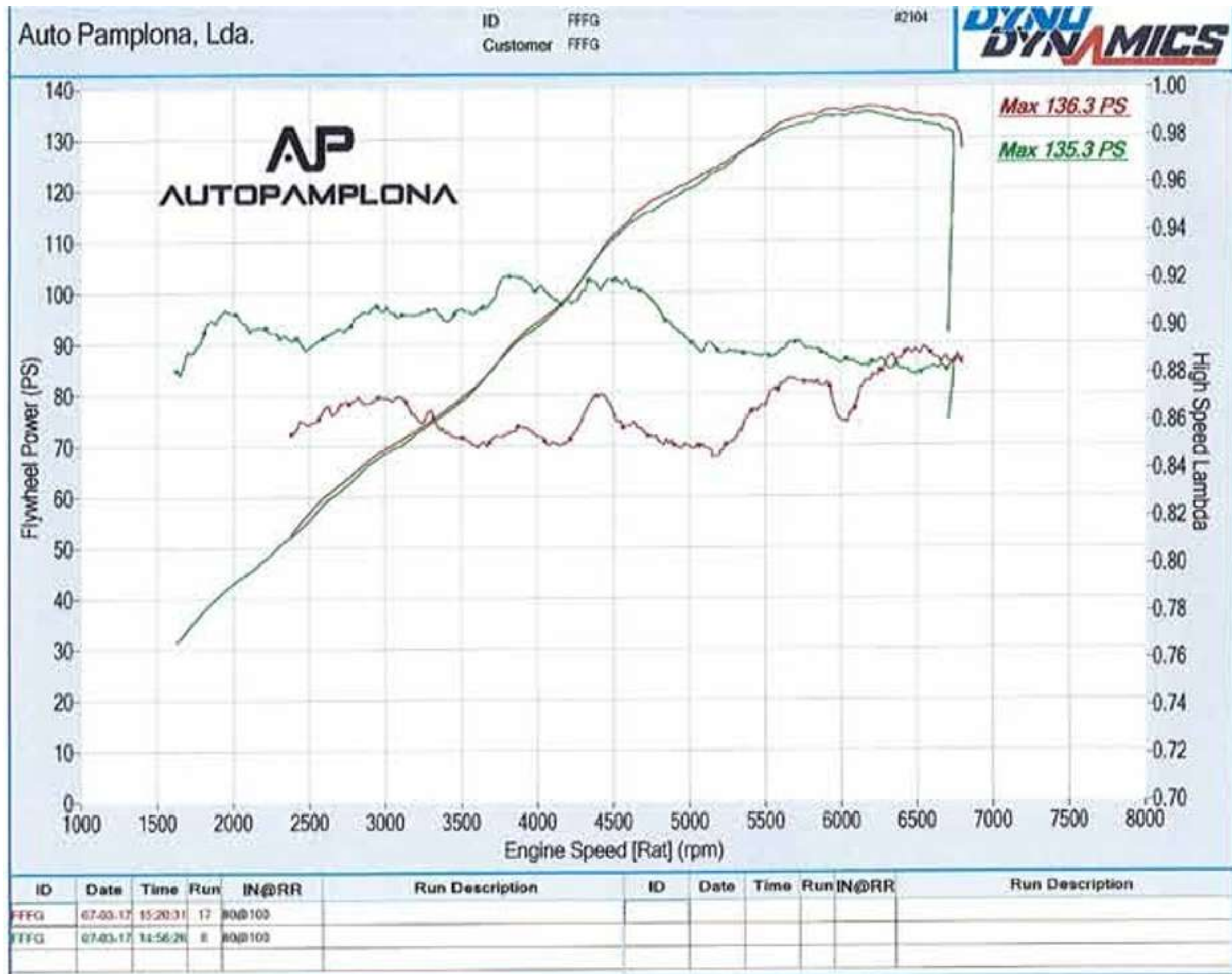


**RACE READY**   
IBERIAN HISTORIC RACING

[www.raceready.pt](http://www.raceready.pt)

[coordenador@raceready.pt](mailto:coordenador@raceready.pt)

+351 210920650



As novas ECU tem a possibilidade de se conectar as antigas looms (instalações elétricas) através de um conector não existindo a necessidade de comprar looms adicionais.

No entanto, para as equipas que queiram, poderão ser também fornecidos novos looms, pois os antigos também começam a ser raros.

Existe uma terceira hipótese, esta ainda mais económica; as equipas cortarem os cabos atuais e refazerem o final dos looms com a nova conexão Plug & Pin (ver Imagem na tabela de preços). Avisamos que esta terceira solução é complicada e não a recomendamos para equipas sem grande experiência com a parte eléctrica.

Após o teste, podemos ver pelo gráfico a comparação entre uma Pectel antiga em termos de curva de potência e leituras da sonda lambda do banco de motor. Trabalhámos de forma as curvas de potencia serem idênticas, sendo que a diferença entre a antiga e nova é de apenas 1 cavalo a mais para a nova ECU. Praticamente irrelevante, sendo que as diferenças num banco de motor, dependendo da temperatura do ar e dos pneus pode dar mais um menos um cavalo. A grande diferença entre as ECU, encontra-se nas leituras da sonda lambda. As vantagens são bem maiores para a nova ECU, que vai permitir uma maior fiabilidade dos motores. Segundo nos disseram, os valores de 0.93 são considerados preocupantes por quem percebe mais sobre mapas de ECU.

Dito isto, consideramos que as novas ECU serão um passo em frente na Fórmula Ford em termos de fiabilidade, maior controlo técnico pelas equipas e pela organização e sobretudo a noção que não existirão "peças em Extinção" permitindo que estes carros continuem a correr durante muitos e bons anos.

Alguma questão contacte-nos!



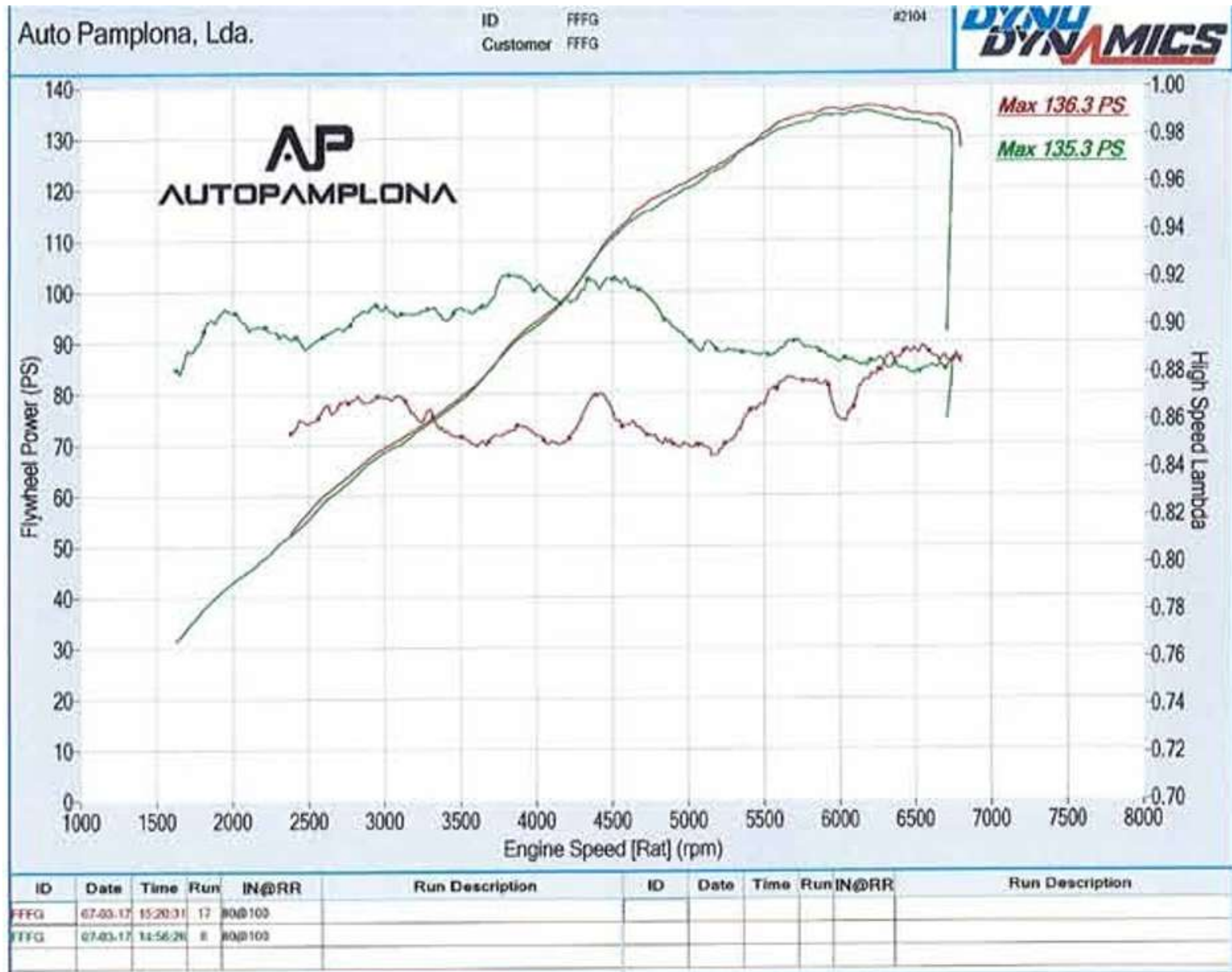


**RACE READY**  
IBERIAN HISTORIC RACING

[www.raceready.pt](http://www.raceready.pt)

[coordenador@raceready.pt](mailto:coordenador@raceready.pt)

+351 210920650



Le nouveau boîtier électronique (ECU) peut être directement connecté à l'ancien faisceau électrique avec son connecteur et il n'est donc pas nécessaire de se procurer un nouveau faisceau.

Cependant, pour les teams qui le désirent, des faisceaux neufs peuvent également être fournis vu que ces pièces d'origine se font rares également.

Il existe également une troisième option qui est même plus économique ; elle consiste à couper les fils au ras du connecteur et de équiper de broches et de contacts neufs (voir la photo dans la liste de prix). Nous vous avertissons que cette troisième option est délicate à réaliser et nous ne la recommandons pas aux teams qui n'auraient pas une grande expérience en câblage électrique.

Après test au banc moteur, on peut voir sur le graphique la comparaison avec un boîtier Pectel original en termes de courbes de puissance et de mesures de la sonde Lambda. Nous avons cherché à obtenir des courbes de puissance identiques et la différence n'est que de 1 ch en faveur du nouveau boîtier. C'est négligeable car du même ordre que les variations de puissance aux roues causées par la température ou les pneus.

La différence majeure entre les boîtiers se situe dans les mesures de la sonde Lambda. Le gain apporté par le nouveau boîtier est important et procure une plus grande fiabilité du moteur. Suivant nos informations, une mesure de 0,93 est jugée comme préoccupante par les spécialistes de contrôle moteur.

En résumé, nous pensons que ces nouveaux boîtiers seront un progrès pour le Fórmula Ford en termes de fiabilité, de gestion technique pour les teams et les organisateurs et, tout spécialement, pour la certitude de non-interruption de disponibilité qu'ils apportent, ce qui permettra à ces autos de continuer à rouler pendant de nombreuses et bonnes années.

Pour toute question, contactez-nous!