

**LISTADO PRECIOS TLR SPORT  
REPROGRAMACIONES- REFORMAS MECANICAS- BANCO DE  
POTENCIA:**

<b>TLR STAGE 1</b>	<i>Reprogramación nivel 1 para vehículos de</i>
<b>TLR STAGE 1 PLUS</b>	<i>Reprogramación con nivel superior en potencia al nivel 1 o Stage1, o con mejoras mecánicas mínimas</i>
<b>TLR STAGE 2</b>	<i>Reprogramación nivel 2 vehículo con preparaciones mecánicas (turbo-intercooler, inyectores de mayor caudal, etc.)</i>
<b>TLR STAGE RACE</b>	<i>Reprogramación nivel extremo, vehículos preparados y competición</i>

**PRECIOS (incluido 18% de iva)**

<b>Sistema</b>	<b>Precio final</b>
Sistemas tradicionales <b>EDC15</b> -(TDI, HDI, JTD, CRDI, SDI- coches comprendidos entre 1995-2003 aprox.)	300€
Sistemas de última generación <b>EDC16</b> (BOSCH, SIEMENS, DELPHI, MOTOROLA, etc.- coches a partir del 2002-2003 aprox.)	
<b>Hasta 100 cv</b>	350€
<b>A partir de 101 cv</b>	400€
<b>VAG-TSI 1.4 MED 17 (122CV</b>	400€
<b>VAG-TSI 1.4 MED 17 (140-170C</b>	500€
<b>EDC17-MED17(T-JET)-TRICORE (Antituning)</b> Coches con sistemas antituning a partir de 2009 aprox.	500€
<b>OPEL PSG16, HIBRIDAS, DTI 2.0, 2.2, ASTRA G, VECTRA C NUEVOS MODELOS OPC!!!</b>	400€
<b>Atmosféricos</b> gasolina tradicionales (hasta 200 cv) (Gti, Xsara o Saxo 16V, Opel, Peugeot, Renault, etc.-coches hasta año 2000 aprox.)	Desde 200€
<b>Atmosféricos</b> última generación o mas 200cv (Mini, FSI, Clio sport, BMW 330ci , etc.)	300€

<b>Reprogramaciones y deslimitación</b> (BMW M3 o M5, VAG TFSI, Renault 2.0T, Focus ST, OPEL OPC, etc.)	400€
---	------

<b>Anulación / Modificación electrónicamente SISTEMAS FAP-DPF(ANTIPARTICULAS) TEST LAMBDA-OFF (CATDEFEAT-OFF)</b>	
ANULACION FAP ELECTRONICAMENTE (SISTEMAS EDC15)	150€
VACIADO FAP MECANICAMENTE (SISTEMAS EDC15)	150€
ANULACION FAP ELECTRONICAMENTE (SISTEMAS EDC16)	200€
VACIADO FAP MECANICAMENTE (SISTEMAS EDC16)	200€
CATDEFEAT (Según modelo)	150-200€
SOLUCION ARRANQUE EN CALIENTE EN TDI-VAG	150€
Vehículos industriales pesados (Trucks-Bus)	Segun modelos 600-800€
<b>Actualizaciones reprogramaciones por mejoras mecánicas, turbo mayor, ic, inyectores etc. o por petición exclusiva del cliente</b>	50€
<b>PONER DE ORIGEN O REPROGRAMAR PARA GARANTIA DE LA CASA</b>	50€
Servicios varios:	
Adaptación y codificación inmovilizador	150€
Reparación de centralitas, preparaciones mecánicas	Consultar
<b>BANCO DE POTENCIA</b>	
Prueba (Lanzada)	50€
Con reprogramación (2 lanzadas incluidas)	50€

### **REFORMAS MECÁNICAS (No incluye 18% de iva)**

	Montaje
<b>REFORMA EMBRAGUE TDI 130-150-160 HASTA 600NM:</b> MODIFICACION DEL PROPIO VOLANTE, MAZA Y DISCO CERÁMICO SIEMPRE Y CUANDO ESTÉ EN BUEN ESTADO	Desde 1.300€
<b>MODIFICACIÓN TURBO PARA TDI 150-160, HASTA 2 BARES (TURBO NUEVO E HIBRIDADO):</b> MODIFICACION TURBO HASTA 220-230-250 CV (prueba de potencia y diagnosis incluida)	

PARA CLIENTES CON REPROGRAMACIÓN TLR	1.700€
PARA CLIENTES SIN REPROGRAMACIÓN TLR	1.900€
MISMA MODIFICACION MAS INYECTORES RACE PARA 250CV	2.600€

<b>MODIFICACION TURBO PARA TDI 90-110-115cv TURBO NUEVO HIBRIDADO:</b>	
Adaptación turbo garret GT1749vb de modelos TDI 160cv cupra tdi Electrónica a medida Inyectores de mayor caudal (opcional) Mano de obra y diagnosis completa Prueba en banco de potencia antes y después.	
PREPARACION SIN INYECTORES (aprox.160CV)	1.700€
PREPARACION CON INYECTORES(aprox.190CV)	1.900€
INYECTORES RACE CALIBRADO Y MONTAJE	400€
TAMBIEN PARA TDI 105-140-143-170CV MODIFICACION DE TURBO NUEVO HIBRIDO:	Precio segun modelo desde 1.700 eu
<b>MODIFICACION TURBO PARA BMW-D 2.0-2.5-3.0-D (ganancia entre 30-50cv) (Consultar modelos)</b>	
Sobre turbo nuevo (clientes con reprogramación TLR)	Desde 1.750€
Sobre turbo nuevo (clientes sin reprogramación TLR)	Desde 1.950€
El precio incluye, preparación sobre turbo nuevo, mano de obra electrónica a medida y prueba de potencia antes y después.	

**Notas:**

**PONER DE ORIGEN O REPROGRAMAR PARA GARANTIA DE LA CASA LLEVA UN COSTE DE 50 EU.**

Algunos de estos precios llevan el 18% de iva incluido excepto las preparaciones mecanicas  
Todas las modificaciones o preparaciones mecánicas, que alteren el estado original de una pieza montada en un vehículo modificadas y hechas para potenciarlo, NO TIENEN GARANTIA EN PIEZAS DE RECAMBIO

Los vehículos que por cualquier causa volviere a nuestros talleres-distribuidores con el software original por revisión de la casa oficial ya sea reseteo, actualización o cambios de componentes, no se cobrará ningún importe siempre y cuando el software-versión sea el mismo que en la reprogramación puesta con anterioridad por TLR y sea por el sistema OBD(conector de diagnosis). En el caso de que haya que desmontar centralita se cobrará el importe del tiempo necesario por la reprogramación y que será entre 50 y 80 €.

**GARANTIA TLR SPORT EN REPROGRAMACIONES ELECTRONICAS**

La garantía de este producto es exclusivamente sobre el software de la centralita de inyección y de tres años desde la fecha del montaje, siendo validas siempre y cuando estén hechas por nuestra red de distribuidores (TLR Sport) y que estarán expuestos en nuestra web [www.tlrsport.es](http://www.tlrsport.es) y entregado dicho certificado firmado y sellado.

NO INCLUYE: Piezas de motor, caja de cambios, turbos, embragues, correas o cualquier componente mecánico o eléctrico que no sea el propio software montado por nosotros, cualquier manipulación sobre nuestro producto por personal ajeno a TLR sport anula por completo nuestra garantía.

El cliente dispone de un periodo de 15 días de prueba para la devolución del importe por cualquier mal funcionamiento de la reprogramación justificada, comprobada y diagnosticada por TLR Sport en sus instalaciones, no se devolverá el importe si la electrónica esta correcta y el fallo lo tuviese el propio vehículo o cualquiera de sus componentes.

## **RECOMENDACIONES BASICAS DESPUES DE UNA REPROGRAMACION**

Después de realizar una modificación electrónica en los ma.pas de inyección hay que tener en cuenta que hay elementos como el turbo, embrague, transmisiones que estarán sometidas a un mayor esfuerzo "SOLAMENTE SI EL TIPO DE CONDUCCION ES AGRESIVO", por lo tanto el llevar el vehículo tiempo excesivo al 100%(ejemplo: pendientes prolongadas, viajes con mucho calor por encima de la media habitual y sin darle un descanso, parar el motor nada más hacer un largo viaje sin dejar refrigerar el turbo, etc.) supone un mayor calentamiento del turbo por disponer de mayor soplado, el hacer conducciones muy agresivas (salidas en semáforos, competiciones entre amigos, etc.) hacen que el desgaste del embrague sea mayor al igual que las transmisiones. Si por el contrario se hace una "CONDUCCION NORMAL" el vehículo no tiene por qué tener problema alguno, es más el vehículo al disponer de mayor par motor siempre irá más desahogado reduciendo el consumo y mayor seguridad a la hora de hacer adelantamientos o incorporaciones.

En resumen, con esta modificación no quiere decirse que podamos exprimir el coche al máximo al disponer de más potencia si tener riesgos de roturas.