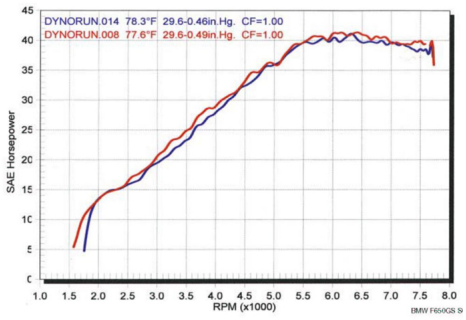


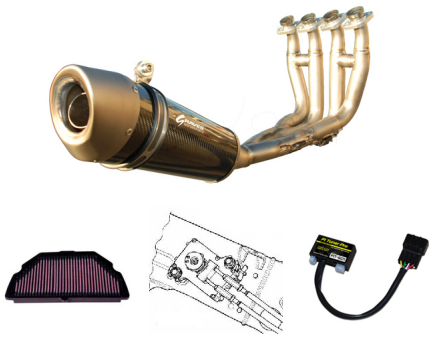
Power Commander это блок управления инжектором, предназначенный для точной настройки топливных карт под ваш мотоцикл. Аналогом PowerCommander для Suzuki является блок Healtech Electronics - FIT , обладающий теми же характеристиками что и Power Commander FIT подключается в порт расширения блока управления, что позволяет использовать один блок на всех мотоциклах Сузуки и использовать встроенные функции блока управления, такие как Acceleration Pump.



Power Commander и аналогичные блоки окутаны облаком мифов. Одни говорят что блок прибавляет мощности, другие - нет. В действительности - правы и те и другие. На заводе в блок управления загружают карту единую для всей партии - одни и те же топливные карты управляют всеми моторами сошедшими с конвейера. Современная точность изготовления двигателей - высока, но тем ни менее, даже сверхточное оборудование производит моторы схожие, но не идентичные. В этом и заключается одна из областей применения блоков управления топливными картами:

корректировка топливных карты под ваш экземпляр мотора

В двух словах - где тут прибавка по мощности. Если вы посмотрите график отдачи мощности на нагрузке вашего мотоцикла - то увидите, что кривая мощности имеет небольшие провалы, преимущественно в зоне оборотов до 9000. Эти провалы и может скорректировать блок управления инжектором. Коррекция провала подразумевает увеличение мощности двигателя в диапазоне оборотов провала. Таким образом - можно сказать что в точках, где до установки корректора топливных карт был провал - мощность возросла. Тем ни менее, нужно понимать что пиковая мощность мотора не изменится, т.е. - ни момент, ни мощность в верхней части RPM двигателя не изменится. Справедливости ради, надо сказать что японские моторы изготовлены довольно точно и рассчитывать на приобретение больше 2-3 л.с. в "проблемных" участках не нужно.



В случае, если вы произвели изменения в выпускной или впускной системах, такие как установка полной системы выпуска с фильтром нулевого сопротивления - соотношение топлива в смеси изменяется и заводские топливные карты становятся не точными. Это второй случай, когда вам понадобится корректор топливных карт. Изменения качества смеси, вызванные внесением изменений в систему выпуска/впуска - достаточно весомы, провалы в работе мотора могут более глубокими, а прибавка мощности в проблемных диапазонах может достигать 5-8 Л.С. Вы можете так же ожидать изменение пиковой мощности, в диапазоне 4-5 л.с., но только в случае изменения полной системы выпуска. Если вы поменяли только банку и фильтр - вы не увидите пиковой прибавки больше чем в 1-2 л.с.

Давайте теперь посчитаем стоимость пиковой л.с. для японского мотоцикла (по

минимуму):

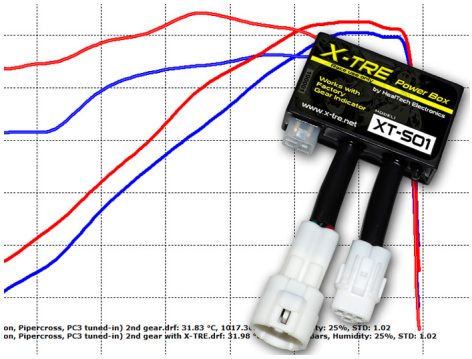
PC - $300 + фильтр $70 + полная система выпуска $1200 + настройка на стенде $200 = 1770

получаем стоимость 1 л.с. в пиковой части: $442, а в середине диапазона - от $220

Если же вы просто настраиваете стоковый мотоцикл на стенде (выигрывая до 3х л.с. в нижней части рабочего диапазона):

PC - $300 + настройка на стенде $200 = $500

получите стоимость 1 л.с. в местах провала в $166



Пришло время задать вопрос - а можно ли вытащить что то ещё? Ответ - да. Мотоциклы Сузуки и Кавасаки используют систему контроля за выбросом вредных примесей в основе которой лежит позднее зажигания. Подробности можно узнать тут: обзор блоков отключения задержки зажигания
. Если быть кратким, то в большинство мотоциклов Сузуки и некоторые модели Кавасаки загружены 7 топливных карт: 1, 2, 3, 4, 5, 6 передачи и нейтраль. В зависимости от

выбранной передачи изменяется не только топливная карта но и зажигание. Свободными от ограничений передачами для объемов от 1000cc являются передачи 4,5 а для объемов менее 1000cc - 4,5,6. При этом - максимальная мощность отдается на передачах 5 и 6 соответственно. Скажем даже более, не зафиксировав карту крайне тяжело добиться положительных результатов на стенде. Проблема очевидна - вы настраиваете карту, к примеру, на 4ой передаче, добиваетесь результата, переключаетесь на третью, а показания мощности изменяются. Без устройства отключения задержки зажигания - тюнинг ателье вынуждено настраивать мотоцикл на какой то одной из передач и добавиться более менее схожих показаний на других а это всегда компромисс.



К счастью, компания Healtech Electronics выпускает блоки отключения задержки зажигания, которые помимо решения проблемы с настройкой мотоцикла на стенде решают проблему потери мощности за счет следования экологическим нормам. При стоимости блока в $125 (X-TRE), блок позволяет повысить мощность на первых трех передачах до 10%. Максимальный прирост мощности был зафиксирован на B-King - 15 л.с. Стоимость же одной Л.С. в начале диапазона не превышает $35. Помимо увеличения мощности в начале диапазона, блок увеличивает пиковую мощность на 6ой передаче.

GIPRO-ATRE и X-TRE это самый эффективный способ улучшения отклика вашего мотоцикла. После установки ATRE/X-TRE настройка на стенде *не требуется*.