В нашей статье мы расскажем как доработать городской мотоцикл не навредив ему. На рынке присутствует масса устройств, предназначение которых не понятно а, порою, и вовсе бесполезно. В погоне за мифом многие мотоциклисты расходуют деньги, но не добиваются результата. Эта статья предназначена в помощь городскому мотоциклисту, который хотел бы потратить деньги на стоящие своих денег моды.

1. Изменение передаточного числа

Не даром, это первый мод в нашем списке. Самое бюджетное решение, оказывающее немедленное влияние на способность мотоцикла ускоряться и замедляться - изменить переднюю и/или заднюю звезду. В основе мода лежит простой принцип изменения передаточного числа. Все японские мотоциклы поставляются с "вялым" передаточным числом. Если вы уже ездите не первый год и вам хотелось бы большей динамики не торопитесь менять мотоцикл. Есть более простое и доступное решение - поменять звезды. Не стоит бояться. В городе не нужны скорости в 290Км/час, достижимые, в случае 600 кубового аппарата, после 12 секунд полностью открученной ручки, в городе важна динамика и маневренность. Поэтому вы смело можете изменить передаточные числа таким образом, чтобы пожертвовав недостижимой максимальной скоростью

приобрести жизненно важную динамику. На 600-750 кубовых аппаратах на треке число зубов на ведущей звезде изменяется на -3 а на ведомой на +3. Вам не нужно сразу ездить с такими передаточными числами. Увеличьте заднюю звезду на 3 зуба а переднюю уменьшите на один зуб. И вот чудо - ваш старый аппарат, который вы уже посчитали "не едущем" стал не так уж и сильно отставать в городе от стоковых литров. Конечно, как только вы оба перевалите за отметку в 230 Км/час вы начнете отставать, но до 200км/час вы будете чувствовать себя гонщиком на заряженном мотоцикле.

У изменения передаточного числа есть один, для кого то более, а для кого то менее, существенный недостаток - спидометр мотоцикла начинает показывать скорости, большие чем на самом деле, а одометр накручивать лишнее. До недавнего времени решения этой проблемы не было, но мы выпустили калибратор спидометра SpeedoHealer V4 , доступный для большинства мотоциклов, который позволяет экспериментировать с передаточными числами сохраняя правильную работу спидометра и одометра.

Не стоит забывать и о том, что планировать замену звезд лучше вместе с заменой цепи. Длинна старой цепи позволяет увеличить число зубов на задней звезде на 1-2 если скинуть 1 зуб с передней.

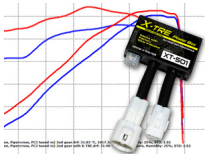
2. Установка полной системы выпуска

Устанавливая полную систему выпуска и фильтр нулевого сопротивления вы существенно изменяете вес мотоцикла (изменение массы может достигать 10 кг.) и увеличиваете воздушный поток. Но достигнутый результат можете быть обратным ожиданиям - если рассматривать весь диапазон оборотов то мотор стал работать хуже - проваленные низы, вялая середина и бешеная мощность сверху. Это происходит потому,

что топливные карты вашего мотоцикла настроены на стоковый фильтр и стоковый выпуск - пропускающие расчетный воздухопоток. Вероятно, через 5-7 лет появятся мотоциклы, блоки управления которых смогут менять топливные карты в зависимости от изменившихся условий, но пока блоки этого не делают. С учетом того, что заводские карты уже далеки от идеальных, внесения изменений в фильтр или выпуск или в то и другое должно сопутствоваться корректировкой топливных карт. Для коррекции топливных карт используются такие универсальные модули как PowerCommander, Bazzaz, которые весьма не дешевы.

Если вы обладатель мотоцикла Suzuki мы предлагаем вам самое передовое, компактное и дешевое решение для коррекции топливных карт в виде модуля FiTuner Pro . В отличии от своих конкурентов модуль не требует подсоединения к инжектору обладая той же функциональностью. Помните, что подключения модуля коррекции топливных карт и загрузка в них "схожих" топливных карт не приведет вас к идеальному результату - ровной отдачи мощности на всем диапазоне оборотов. Все топливные модули необходимо настраивать на стендах. Топливные карты индивидуальны для мотоцикла - загрузка чужой топливной карты, пусть даже и от такого же мотоцикла, может служить лишь начальным приближением. Правильно настроенная система выпуска может дать до 7 л.с. Установка слипона, как правило, так же меняет воздухопоток, но незначительно. Ожидаемый прирост мощности не боле 0.5-1.5 л.с. Мы ещё раз повторимся - каждый мотор индивидуален. Завод не в состоянии настраивать топливные карты для каждого мотоцикла, поэтому все мотоциклы выходят с одной и той же картой. Вы всегда можете улучшить отклик двигателя персонализировав топливные карты под ваш аппарат.

3. Переход на свободную от ограничений мощности карту



Не секрет, что производители мотоциклов Suzuki & Kawasaki на спортивном модельном ряде ограничивают по мощности первые 3 передачи и последнюю 6ую. Фактически "свободными" являются карты передач 3 и 4. Ограничение производится задержкой зажигания на диапазоне оборотов до 9000. Поэтому эти мотоциклы не так просто поднимаются на заднее колесо как мотоциклы конкурентов. Все что вам надо сделать

чтобы решить проблему - отключить задержку зажигания с помощью модулей X-TRE или
GiPro/ATRE
. После отключения задержки зажигания вы даже можете достичь большего скорректировав топливные карты с помощью корректоров, таких как
FIT
,
PowerCommander, Bazzaz. отправившись на стенд и попросив оптимизировать карты.

4. Установка индикатора передачи

Этот мод не прибавит вам мощности (за исключением GiPro/ATRE , в который встроен модуль отключения зажигания) но прибавит комфорта. Мы выпускаем индикаторы передач для большинства японских мотоциклов. Тот кто когда либо ездил на мотоцикле в стоке оборудованным индикатором передач знает насколько он облегчает, даже опытному мотоциклисту, управление мотоциклом.