В этой статье мы опишем действующие методы увеличения мощности японского мотоцикла. Прежде всего отметим - японские двигатели хорошо настроены и увеличить его мощность без значительной потери ресурса - проблематично. Тем ни менее, в силу ряда соображений, таких как - безопасность, маркетинг, экологические нормы, большинство двигателей японских мотоциклов не отдают максимальную мощность или настроены не оптимальным образом. Тут и стоит поискать потерянные лошади / моменты.

1. Передаточное число

Все японские мотоциклы в стоке имеют маленькое передаточное число (отношение зубов ведомой звезды к ведущей). Это делается из следующих соображений:

а. Для новичка большое передаточное число означает "пугающие рывки" - динамика, которую начинающий не понимает как использовать, не нравится покупателю и формирует негативное восприятие продукта - мотоцикла.

б. Максимальная скорость - можно позиционировать максимальную скорость мотоцикла выше реальной. Т.е. максимальная скорость мотоцикла с маленьким передаточным числом достигается в течении полной откртки ручки газа на последней передачи в течении 5 минут. На практике не достижима, но в продажном ярылке - будет указана.

Увеличение передаточного числа - самый дешевый и действенный способ изменения крутящего момента мотоцикла, его динамики разгона и торможения. Если вы вспомните свои поездки по городу, то 90% времени вы ездите на 2,3, и, изредка, 4 ой передачах. 5 и 6 передачи не используются вовсе или используются редко. Если вы измените передаточное число таким образом, что "упакуете" все 6 передач в используемый 90% времени скоростной диапазон - вы получите новый, с точки зрения динамики, мотоцикл и уже никогда не будете использовать соковые передаточные числа. Возможно в течение первой недели вам будет непривычна динамика разгона, но после того как произойдет "акклиматизация" вы откроете новое дыхание в своем стиле вождения. Не стоит бояться крутить двигатель мотоцикла, рабочий диапазон японских моторов находится в диапазоне -3000 от отсечки. Изменение передаточных чисел не повлияет на ресурс мотоцикла. Мы используем измененные передаточные числа на всех гоночных

мотоциклах и у нас есть мотоциклы, с гоночным пробегом около 50 000Км.

Рекомендуемое изменений передаточных чисел:

Мотоциклы объемом 600cc: -2 зуба спереди +3/+4 зуба сзади
Мотоциклы объемом 1000cc: -1 зуб спереди +2/+3 зуба сзади

После изменения передаточного числа, вам понадобится устройство SpeedoHealer - корректор спидометра
, дающий полную свободу в изменений передаточных числе мотоцикла.

2. Экологические нормы

Второй способ увеличения мощности двигателя - отключение экологических ограничений. В программах управления мотоциклами Suzuki и Kawasaki заложены параметры работы мотоцикла, при которых достигается минимальное содержание вредных примесей в выхлопной системе. Достигается это за счет использования позднего зажигания на оборотах до 10 000 на первых 3х передачах. Позднее зажигания приводит к тому, что не сгоревшая смесь выбрасывается в выпускной коллектор, вместе

с воздухом вбрасываемом в коллектор системой PAIR разогревая катализатор. Отметим, что блоки управления всех мотоциклов, в том числе и Американских используют позднее зажигания для снижения содержания вредных примесей. Отключение программы приводит к увеличению момента и мощности на первых 3х передачах пропорционально объему, на мотоцикла 600-750cc вы можете ожидать +4 Л.С. на мотоциклах больше 1000CC - около 15 л.с.

Для отключения задержки зажигания, существуют специальные устройства, такие как индикатор передач в встроенным блоком отключения задержки зажигания GiPro/ATRE и расширенный блок отключения задержки зажигания X-TRE

3. Коррекция топливных карт

Все мотоциклы, сходящие с конвейера разнятся. Если вы возьмете 10 новых мотоциклов и проверите их мощность, какой то мотоцикл будет более мощный и плавный другой менее мощный и/или иметь провалы в отдаваемой мощности. Это происходит потому, что в блоки управления мотоциклов загружают одни и те же топливные карты, а технология производства, хотя и дает большую повторяемость продукции, тем ни менее не безупречна, и каждый, выпущенный мотоцикл, по-своему уникален. Поэтому, топливные карты, оптимизируются под конкретный мотоцикл с помощью блоков управления инжекторов, наиболее совершенным из которых является блок управления FIT. Обратите внимание, что ни один из блоков управления инжектором не прибавит мотоциклу пиковой мощности, всё что он может исправить - нелинейная тяга.