

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 отдадут 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 открутки ручки газа на последней передачи в течении 5 минут. На практике не достижима, но в продажном ярлыке - 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 600сс: -2 зуба спереди +3/+4 зуба сзади

Мотоциклы объемом 1000сс: -1 зуб спереди +2/+3 зуба сзади

После изменения передаточного числа, вам понадобится устройство [SpeedoHealer - корректор спидометра](#), дающий полную свободу в изменении передаточных чисел 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 600-750сс 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 встроенном блоке 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.

