

Современные мотоциклы оборудованы двумя дроссельными заслонками - первичная управляется пилотом, вторичная - блоком управления с помощью сервомотора. Эмулятор подключается в разъемы сервомотора, управляющего вторичной дроссельной заслонкой инжектора. После чего мотор и бабочки вторичной заслонки могут быть демонтированы. Пластиковые шестеренки и управляющий сервомотор вторичной заслонки известны своей ненадежностью. После установки STVE необходимость в моторе отпадает, блок управления теряет возможность вносить коррективы в воздушный поток инжектора после установки дроссель полностью управляется пилотом, а аварийный режим, снижающий мощность мотоцикла в случае возникновения некоторых ошибок инжектора более не будет влиять на мощность мотоцикла. Но у STVE есть минус, а именно - мотор вторичной дроссельной заслонки несет двойное назначение. В большинстве случаев мотор позволяет корректировать воздухопоток блоку управления вне зависимости от желания пилота, но при старте мотора тот же самый привод отвечает за быстрый холостой ход - в этом режиме, в зависимости от температуры окружающей среды, вторичный сервопривод открывает заслонки дросселя давая мотору прогреться до начальной рабочей температуры, далее заслонки опускаются и мотоцикл держит обороты холостого хода. После установки STVE этот режим будет недоступен. При низких температурах будет необходимо удерживать дроссельную заслонку на оборотах в 2-3 раза больше оборотов холостого хода до достижения мотором начальной рабочей температуры. Без этой процедуры мотоцикл будет глохнуть при старте пока мотор не

Четверг, 18 Июля 2013 21:55 - Обновлено Суббота, 04 Июля 2020 02:19

достигнет начальной рабочей температуры. С одной стороны имеется полная свода инжектора от ненадежного сервопривода и полная мощность мотоцикла а с другой стороны - неудобства в виде ручного прогрева мотора до рабочей температуры осенью и весной.

рекомендованная цена:

найти ближайший магазин купить в онлайн магазине Хилтек



### Возможности STVE:

- эмуляция полноценной работы сервопривода вторичной заслонки, после установки STVE возможен демонтаж мотора
  - решает проблему неисправности вторичной дроссельной заслонки навсегда
  - увеличивает мощность мотоцикла
- дает возможность пилоту полностью управлять мощностью мотоцикла с помощью дроссельной заслонки без бортового компьютера
  - отключает аварийный режим в случае возникновения ошибки инжектора -

мотоцикл всегда будет отдавать полную мощность

- исключение коррекции блока управления воздушного потока подаваемого в инжектор - теперь вы полностью контролируете мощность мотоцикла
- возможность демонтажа бабочек вторичной дроссельной заслонки больше воздуха больше мощности
- отключить снижение мощности мотоцикла в гонках в случае возникновения ошибки инжектора
  - инструкции на Русском языке
  - компактность и надежность
  - гарантия 2 года

### - Предназначение:

- эмуляция исправной работы сервомотора вторичной дроссельной заслонки
- ремонт сервомотора вторичной дроссельной заслонки
- исключение бортового компьютера из управления воздухопотоком
- отключение режима ограничения мощности в случае возникновения некоторых ошибок FI

### Принцип работы:

Современные мотоциклы оборудованы двумя дроссельными заслонками - первичная управляется пилотом, вторичная - блоком управления с помощью сервомотора. Эмулятор подключается в разъемы сервомотора, управляющего вторичной дроссельной заслонкой инжектора. Следуя встроенной программе STVE повторяет работу исправного сервомотора вторичной дроссельной заслонки откликаясь на команды блока управления и сообщая блоку управления корректные значения отклика. Таким образом, блок управления считает что STVE это исправный сервомотор. Т.к. STVE не содержит двигающихся частей то, по сути, - является вечно исправным сервоприводом вторичной дроссельной заслонки которая никогда не сломается. После установки STVE можно демонтировать не только сервомотор вторичной дроссельной заслонки, но и бабочки на ней, тем самым не только увеличивается поток воздуха, подаваемый в инжектор, - но и инжектор теряет возможность снижать мощность мотоцикла (как он делает в аварийном режиме). Более того, после демонтажа бабочек вторичной дроссельной заслонки пилот

начинает контролировать поведение мотоцикла полностью сам. Блок управления теряет возможность вносить ограничивающие коррективы в воздушный поток.

Но у STVE есть минус, а именно - мотор вторичной дроссельной заслонки несет двойное назначение. В большинстве случаев мотор позволяет корректировать воздухопоток блоку управления вне зависимости от желания пилота, но при старте мотора тот же самый привод отвечает за быстрый холостой ход - в этом режиме, в зависимости от температуры окружающей среды, - вторичный сервопривод открывает первичные заслонки дросселя, обычно управляемые пилотом, давая мотору прогреться до начальной рабочей температуры, далее заслонки опускаются и мотоцикл держит обороты холостого хода. После установки STVE этот режим будет недоступен. При низких температурах будет необходимо удерживать дроссельную заслонку на оборотах в 2-3 раза больше оборотов холостого хода до достижения мотором начальной рабочей температуры вручную с помощью ручки газа. Без этой процедуры, на низких температурах, мотоцикл будет глохнуть при старте пока мотор не достигнет начальной рабочей температуры. С одной стороны имеется полная свода инжектора от ненадежного сервопривода и полная мощность мотоцикла а с другой стороны - неудобства в виде ручного прогрева мотора до рабочей температуры осенью и весной.





# Подбор модели



{jumi [advisor.html]}

### Загрузить мануал

Инструкция пользователя: {jumi [man\_stve.html]}

## Фотографии







**Таблі (€ДБ\Сьыме\стимости**