



francés



español



Alternativa al clásico Stage 1 para Harley-Davidson

H-D Sensor Oxygen (Lambda narrow band) RR/HTD
Ø 12mm

Front
Part 32700026
Rear
Part 32700006



El clásico Stage 1 para motocicletas Harley-Davidson solo adapta el mapeo inyectado en el ECM * para tener en cuenta escapes más liberados y un filtro de aire, sin comprometer el funcionamiento en circuito cerrado que está limitado por sensores Lambda de banda estrecha.

Por lo tanto, este método requiere tener, entre otras cosas, tablas VE * bien adaptadas a la configuración de la motocicleta

para permitir que el ECM * suministre la cantidad correcta de combustible cuando opera en circuito abierto.

En resumen, el propio ECM * de circuito cerrado calcula, dependiendo en particular de los valores recibidos de los sensores Lambda, la cantidad correcta de combustible a entregar; mientras está en lazo abierto, leerá los valores base que se aplicarán para sus cálculos, en particular en las tablas VE *.

Con base en esta observación, ¿por qué no intentar operar el ECM * en un circuito cerrado independientemente de la configuración del filtro de aire / escape elegida y el enriquecimiento de combustible deseado?

Se puede proporcionar una solución mediante el uso de un sensor de oxígeno de banda ancha (sonda Lambda).



Paso 1: sondas de banda ancha

Por tanto, es necesario instalar nuevas sondas de banda ancha en los colectores delantero y trasero del escape. Nos hemos encontrado con una primera dificultad a este nivel: hasta la fecha las sondas de banda ancha compatibles (Wide-Band Bosch Oxygen Sensors LSU 4.x) con nuestras motocicletas tienen una rosca de Ø 18 mm mientras que las sondas "originales" tienen una rosca de Ø 12 mm.

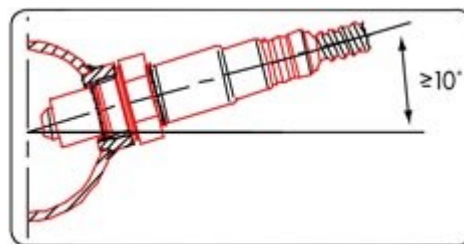
Puede: • Colocar un adaptador de 12/18 mm en las roscas de 12 mm. Esta práctica no es recomendable porque en este caso la sonda ya no se coloca directamente en el flujo de gas para realizar sus mediciones que luego se vuelven aleatorias e imprecisas. Además, el aumento de longitud del conjunto de sonda + adaptador no siempre permite la instalación en colectores "de stock".



- Reemplace las bases de sonda de Ø 12 mm por bases de Ø 18 mm o agregue una base adicional de Ø 18 mm.

A menos que tenga las habilidades requeridas, es mejor llamar a un profesional por la calidad de las soldaduras y el cumplimiento de las normas para la instalación de sondas en colectores.

Además, antes de realizar este trabajo, asegúrese de que las nuevas sondas, una vez instaladas, no entren en contacto con ninguna parte del bastidor o del motor.



- Instale una línea de escape equipada con bases de sonda de Ø 18 mm.

Como por ejemplo la línea de escape 2 en 1 aprobada por RedThunder, otros fabricantes también ofrecen este tipo de material. Es la mejor solución pero también la más cara.



Paso 2: un módulo que permite la correcta integración de sondas de banda ancha

- Dynojet Target Tune



Este módulo muy potente tiene el inconveniente de tener que permanecer en la bicicleta de forma permanente.

Utiliza mapeo específicamente adaptado a sondas de banda ancha que, hasta la fecha, solo lo proporciona Dynojet.

Una vez en su lugar, la optimización del mapeo es casi automática en un circuito cerrado.

El módulo es compatible con los conectores originales, para sondas de 2 o 4 hilos y se puede utilizar con la interfaz Dynojet Power Vision.

Permite:

- El ECM * interpretar y utilizar las señales de las sondas de banda ancha,
- El usuario definir objetivos AFR * / Lambda en un rango más amplio,
- Mantener el ECM * en circuito cerrado para una gestión adaptativa de la carburación,
- Actualizar y corregir las tablas VE * en tiempo real mientras conduce.



Paso 2a: un nuevo ECM para reemplazar el ECM "original"

• **Módulo de control del motor ThunderMax Performance (ECM)** Reemplazar el ECM * de su motocicleta por otro ECM * compatible (Sportster 2014+ ThunderMax PN # 309-382) no presenta ningún problema en particular, excepto por supuesto, los relacionados con el fabricante de la garantía y la conformidad de la motocicleta. Este reemplazo se califica como Plug and Play debido a su simplicidad, especialmente en las últimas versiones del producto. Como el antiguo, el nuevo ECM * gestiona la parte de carburación de la moto, el BCM * cuidando las distintas opciones con las que está equipado (ABS, alarma, etc.). El ECM * Thunder Max permite: - Permanecer en circuito cerrado (circuito cerrado) gracias a los sensores de oxígeno de 5 cables de Bosch de banda ancha con arnés de conexión AutoTune.



- Ajustar constantemente el combustible inyectado para obtener el máximo rendimiento.
- Tener en cuenta, en tiempo real cada vez que conduzca, las modificaciones realizadas en la motocicleta (escape, filtro de aire, etc.) así como las condiciones ambientales (cambio de combustible, temperatura, presión barométrica, etc.).
- Adaptar, gracias al Autotune, la cartografía de la motocicleta a las condiciones de conducción y a los hábitos del conductor.
- Para ajustar una determinada cantidad de parámetros (ralentí, velocidad máxima, etc.).



* ECM = Módulo de control electrónico
 BCM = Módulo de control de placa
 VE = Tablas de eficiencia volumétrica calculada
 AFR = Relación aire-combustible

Esta entrada fue publicada en Motocicletas Harley-Davidson el Lunes, 17 de octubre de 2016
 [https://www-jarrige-fr.translate.google/alternative-au-stage-1-classique-pour-harley-davidson/?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=nui] .

¿Te gustó este artículo? Así que compártelo con tus amigos haciendo clic en los botones a continuación:

6 pensamientos sobre " Alternativa al clásico Stage 1 para Harley-Davidson "

Miguel

29 de abril de 2020 a las 17:10 hrs.

Buenos días,

Buena pregunta. Hay que ver si los parámetros de la cartografía permiten ajustar el octanaje del E85 (de 100/105 según las temporadas, los camiones cisterna, etc.).

Si la motocicleta lo soporta, qué verificar, también podría funcionar. Por mi parte, nunca lo he intentado. Atentamente.

ROJAS

29 de abril de 2020 a las 0:57 hrs.

Hola,

¿Target Tune puede adaptarse a la carburación de bioetanol?

Pan de molde

24 de abril de 2018 a las 13:38 hrs.

Artículo muy interesante que compartiré con compañeros

gracias a los dos

Miguel Autor del artículo

01 de mayo de 2017 a las 19:40 hrs.

Hola,

Puedes consultar el listado de Dynojet Tuning Center, pinchando en la imagen. Atentamente.



brunel

01 de mayo de 2017 a las 17:04 hrs.

Hola, conoces a un especialista en dynojet para ajustar el carto de mi Rk 2013 equipado con un PV1, estoy decatalizado y me sale por la culata al desacelerar, haría falta un banco de potencia más bien en la región de París, pero posibilidad de viajar por toda Francia, muy cordialmente bernard.

DEMOULINA

07 de noviembre de 2016 a las 16:20 hrs.

Merci Michel pour ta réponse, donc étape 1 changer les pots 400€ et 1 heure de mo, étape 2 carto et filtre 1000€ chez HD

Très cordialement

A propos
Plan du site
Recherche
Utilitaires



© 2003-2020 MJA Productions

ARTICLES RÉCENTS

Protégé : Le coin de la famille

Harley-Davidson Sportster XL1200V
Seventy Two – 2013 | Échappements

Morzine-Avoriaz Harley Days 2022 | Le retour

Harley-Davidson Sportster XL1200V
Seventy Two – 2013 | Suspension

Harley-Davidson Sportster XL1200 2014+ | Échappements

SITES PARTENAIRES

Poule-Les Écharmeaux

Centre Scolaire Notre-Dame

