



BMW Клуб България

www.BMWPower-BG.net



Standalone системи и кога се налага да се ползват

Landikar: Понеже тепърва се запознавам с тези неща, а мисля и доста хора тук са на подобно ниво, искам да го коментираме. Защото лично на мен още не ми е много ясно кога точно се налага използването на стендалоуните. Не говоря за опциите като бустконтрол и лънчконтрол, и това че горивото може да се настройва много по-прецизно. Или случаят с присадено турбо на атмосферна кола, въпреки, че и това ще е интересно за повечето тук по напълно разбираеми причини. 😊

Интересува ме най-вече управлението на запалването. И по-точно какво се прави с тоя проклет аванс, мамка му. И с какво една стендалоун система е по-добра от комбинацията стандартно ЕКУ+пиджибек+бустконтролер при един турбо автомобил. На много места ми казват до еди каква си мощност става с пиджи, за повече трябва МОТЕК 😊 Ма не ми обясняват подробно защо.

П.С. Можеше да питам на ЛС двама-трима и да се пограмотя, но мисля че публичната дискусия ще е далеч по-интересна и полезна. Ако има такава де.

RS-MAD: С непрофесионалното ми мнение, мисля че първо всичко зависи от конкретния автомобил и неговата електроника. Ще дам за пример моя двигател на който се вадят и 400+ коне без промяна на електрониката, а само леко се препрограмира 😊..

Според мен понякога има граници които са зададени условно в управляващия блок и той не може да приеме стойности по големи от зададените .. което ти поставя някаква горна граница. Третото нещо заради което бих предпочел standalone е че е на цената на що годе нормален чип който е бил разработен за твоя сетъп.

И това само при условие че имаш двигател с сетъп тип някъв стандартен. Примерно Stage 1 и за него има чип .. и така на ред.

Ако няма разработена програма и държиш сам да си я правиш надали ще искаш да инвестираш доста пари в Софтуер и ECU Емулатор така че да си разработваш своята си електроника както ти харесва. По евтиния и разумен вариант е standalone според мене. Според мен избора трябва да е продиктуван от възможностите на заводския управляващ блок, до каква степен искаш да имаш контрол над него, в смисъл че ако правиш един сетъп за който твоя блок е добър, препрограмираш го и си готов, но след това всяка модификация остава неизползвана докрай докато не се направи ново препрограмиране, този проблем с standalone според мен не съществува тъй като можеш спокойно да изтискаш всичко от всяка вложена паричка 😊 Само си нахвърлям мисли 😊 По знаещите и по-можещите да споделят...

Kelesha: Според мен стенд алоун е оправдан само на кола която се прави само и единствено за рейсинг. Такъв тип коли постоянно се ъпгейдват, хората и по скоро фирмите които ги праат са финансово почти неограничени и проблема при тях е по скоро кое да се предпочете а не колко струва. Като говорим за България, аз не мисля че ще е добре да се ползва стенд алоун поради простата причина че тебе да се мапнат всички режими на ново и едва ли ще се получи добра икономичност а все пак ние си караме колите почти всеки ден и това е важно поне за мен, лично моята кола като не я натискам и я карам извънградско до 160 скорост при която съм на 0.2 бара вакум ми гори 8-8.5 литра ако я карам до 140 ми гори 7 😊, като я натисна обаче определено минава над 30 литра среден за момента през който е на пълна газ. Според мен с един добър пиджи бек като СМТ6 могат да се постигнат почти същите резултати колкото с един стенд алоун мапнат пак от същия човек в България. До колкото съм чел всеки мапер гуру си има предпочитана централа и работи почти и само с нея и хората с такива коли ходят само при такива пичове, при тези които "разбират" от мапване на всичко клиенти няма чак толкова много поне такива са моите наблюдения, но както и да е. Като става въпрос за

мапване на аванс на запалването най важното е да има подходящото оборудване той да се следи, това ще рече че трябва да има ЕГТ и кнок монитор, също така без стенд да се мапне аванс особено в преходен режим и на парт тротъл е меко казано доста трудно 😊 Освен това ако се слага стенд алоун трябва да се смени цялата инсталация и почти винаги е нужно да се сменят и датчици или да се добавя нови такива, така че аз съм върл привърженик на пиджи беците и лично аз съм много доволен от Апекси и от СМТ-то което сложих на брат ми на колата и макар че още не съм успял да му вържа дефлекшъна по обороти ефекта е на лице, по нисък разход на едната програма и по добро ускорение на другата програма. Лично аз гласувам с двете ръце против стенд алоун за любители в България и не щото е лошо, просто щото е по трудно приложимо за нашите условия в момента, факт е че от всяка марка и модел автомобили които се тунинговат има постигнати топ резултати със сток ЕКУ и препрограмиране или ползване на пиджи. Най пресния пример е от снощи когато по случайност попаднах на едно СТИ от пуерто рико и от което пичовете беха изкарвали 504 коня на колелата от сток мотор само с турбо кит инжектори кулер и ютек пиджи което е почти същото като СМТ-то само дето не е универсално а е само за субару. Всеки един "разбирач" който казва че нещо е по хубаво от друго би требело да може да се обоснове и ако не може то този "разбирач" е най обикновен ламер 😊 Ако въпроса е да вземат на някой парите естествено че всеки продавач е разбирач лошото е че като го питаш този дето ти предлага мотек кое му е по хууто от едно Ютек пиджи примерно като стаа въпрос за субару и оня ще седи и ща гледа умно просто щото хабер си няя кое какво къде що и как. Аз лично телеметрия, антилаг и ланч контрол не виждам как са приложими за едно дейли драйв субару примерно което така и така не върти гуми на свяка скорост 😊 Остава мапване на гориво и аванс, нещо което може да се свърши без проблем с пиджи бек пък ако има кой да ти подари мотек не са чуди и го взимай въпроса е че цената му дето е към 10 пъти по висока от на един пиджи бек е неуправдана за случая 😊

DA WOLF: Дори ако пренебрегнем високата цена- стенд алоуна е прецизен, големи диапазони, отворен към нон стоп ъпгрейди по колата... абе с една дума - куул 🙌ама кой ще го инсталира, камоли настрой??(тука в бг става въпрос)

Jorko: Всякакви такива джаджи са необходими , според мен , когато колата си е достигнала лимит на настройките със заводско ЕКУ и чип , разбира се 😊...т.е. Ако със смяна на чип, мапсензор и разни датчици и др. външни за ЕКУ-то елементи не могат да се постигнат търсените резултати , тогава да се гледа за stand ili piggy ... Или не? 🤔

Joreto:

Цитат:

Според мен стенд алоун е оправдан само на кола която се прави само и единствено за рейсинг. Такъв тип коли постоянно се ъпгейдват, хората и по скоро фирмите които ги праат са финансово почти неограничени и проблема при тях е по скоро кое да се предпочете а не колко струва.....

управдан е и в друг случай когато колата е била с гадна механична инжекция като моята 😊 иначе ако колата си е с ЕФИ по-добрия вариант е пиджибак, според мен то се връзва и настройва доста по-лесно от стандалоуна. П.С. на мен ми се е... мамата докат кача МС-а.....

Alx: ах. много го мислите... 😊

Мотеците (и другите стендалоун) се ползват по няколко чисто практични причини... написал съм ги във случаен ред...

1. всичко е "на едно място" и по тази причина отделните модули (аванс, мап, управление на турбо/компресора, азот/предавки) си говорят надеждно и без странични ефекти. може да се сравни със това да тунинговаш кола като купуваш елементи от различни тунери или да купиш кит със всичко от един тунер. кое ще се настрои по-лесно? разбира се завършения кит защото някои (дето много ги разбира) преди това се е постарал всичко да работи добре заедно....

2. понеже всичко е "на едно място" и телеметрията е "all-inclusive" - (демек всичката е централизирана) - това прави лесно да се дебъгва тунинга и да се нанасят една върху друго различните криви на лаптоп или там къвто логер се ползва.

3. какъв компютър ползваш зависи много от това колко пари управляваш- ако имаш мотор за \$5000 - един мотек за \$5000 е разхищение най-вероятно. ако обаче си фърлил \$75к само по двигателя- \$5000 за мотек е евтина застраховка.

4. стандартност. много често когато тунинговаш много мощни двигатели ти помагат хора от цял свят. и след дино сесията е много лесно джон от австралия да му пратиш логовете на мотека от колкото да му пратиш лого от фабричния комп + този от пигибека + този от не знам още къде- да не говориме че джон може да не може да прочете някои от тях или да не знае точно какво означават.

5. повечето стендалоуни са много бързи... ако строиш високооборотен двигател или такъв със много бууст (или и 2те) тогава компа трябва да е достатъчно бърз да може да отреагира правилно на сигналите на сензорите.

Та така- относителна цена, стандартност, надеждност, всичката информация на едно място и скорост на обработка на данните.

Landikar: Добре, до тук си отговорих на един два въпроса. Лично мен ме интересува колко точно мога да спечеля с един стендалоун.

Всичките неща за компактност, надеждност, повечето екстри като лънч, антилаг, бустконтрол, по-прецизни настойки на горивото за по-голямо КПД, оттам и икономичност и мощност.... интересува ме основно какво помага за настройването на аванса. Щото за СМТ-то го пишете, ама аз немам СМТ, а само АПЕКСИ.

Ще дам следния пример. TURBOmapiaк-а го знае, щото съм му ревал не един път по телефона

☺️ То вечно на него му рева. ☺️ Значи моята кола си има защита в електрониката, която при по-голям буст от некакви стойности гаси мотора. Примерно ако нещо се е спекъл уестигейта или се е извадил маркуча за управлението му турбината ще мине в овърбуст и..... Я чупена турбина, ма по-вероятно дупки в буталата. ☺️

За да се пусне по-голям буст тази защита трябва да се премахне. Ний си слагаме едно ценерче на мапсезора и толкова. Щото в ЕКУ-то на мойта кола не може да се бърника, а и да може едни пичове искат едни 300-1000 евро ей така за спорта. Та така, един път бях сложил ценер за по-ниско напрежение, където буста беше 0.2-0.3, а не 0.8. Защо съм го направил няма сега да разправам, щото е излишно. Какво обаче забелязах..

Ми беше ми много висока температурата в изпускателите и турбината се развърташе доста бавно. Защото ЕКУ-то прави аванса и горивото и според буста. Доколкото разбрах при отсъствие на буст ЕКУ-то дава голям аванс. Да, ама ние нали го лъжем с ценера. Демек то ми прави аванс и гориво за 0.3 бара. Айде, за горивото го лъжем, ама за аванса???? После сложих ценер за 0.8 бара. И температурата в изпускателите падна чувствително, а турбото се въртна както си трябва!!!! Значи има много голямо значение ЕКУ-то да дава и аванс спрямо буста. Добре, ама нали съм турил защита от 0.8 нагоре, а пък карам на доста повече налягане. Демек то не знае за по-големите налягания, а и не трябва да знае, щото не дава. И какъв аванс дава само то си знае по неговите си програми. Пак след консултации разбрах, че при появяване на детонации ЕКУ-то връща аванса. Да, ама аз нямам детонации при голямото налягане, щото интеркулера ми е като на МАН, а мотора е много декомпресиран. Пък и мога на си намирам високооктанов бензин.

.... много стана. Та въпросът ми е, какво ще спечеля, ако мога да си управлявам аванса в целия диапазон на налягането. Кое ще стане по-добре и колко по-добре ще бъде? За да знам дали има смисъл от стендалоун. АПЕКСА ще го продам на някой на добри пари или ще си го сложа на другата кола. И после я СМТ я МОТЕК. Предполагам изясняването на този проблем на моя милост ще помогне и на турбо БМВ-тата, щото техните ЕКУ-та пък изобщо не знаят що е то буст. А не съм чул някой от вас да е ползвал стендалоун

П.С. Пък кой и как ще ги програмира ще видим.

DA WOLF: смт-то при 60-2 зъба ти позволява +/-15 градуса предварение/закъснение на игнищна от оригиналната стойност, което е повече от достатъчно ☺️

Aix:

landikar написа:

Та въпросът ми е, какво ще спечеля, ако мога да си управлявам аванса в целия диапазон на налягането. Кое ще стане по-добре и колко по-добре ще бъде? За да знам дали има смисъл от стендалоун.

отговора е прост - най-вероятно нищо няма да спечелиш на този етап като абсолютни коне. просто защото като почнеш да надуваш сериозно аванса няма да можеш да го дърпаш много напред... една супра на 2 бара на 6500 оборота е със 26 градуса общ аванс което е .. нищо. този аванс може да го постигнеш и със пигибек...

но може да спечелиш подобрена отзивчивост във ниските и средните и колата ще бъде по-цивилизована... демек един стендалоун ще ти позволи да направиш повече площ на дино графиката.

но както казах преди - със стендалоуна можеш да получиш и по-добри абсолютни резултати, просто защото от него можеш да извадиш всичката информация която да ти позволи да видиш докъде си стигнал и къде има още мегдан за подобрене. информация която иначе е трудна да се компилира особено ако нямаш диностенд. не забравяй че мотеците са направени да ти представят инфо което да ти позволява да туинговаш на пистата... в движение... където няма стенд.

пигибекта ти позволява да пипаш само основните неща. стендалоуна ти дава достъп до всичко + има вградени функции за намаляване на риска да си повредиш железарията.

аз лично не мисля че във бг във момента има кола която да е сериозен кандидат за стендалоун. като почнеме да пръскаме толкова коне азот колкото правят най-мощните ни коли във момента (500-600 коня) - тогава ще му дойде времето 😊

защо не говоря конкретно? ми защото е въпрос на нагласа. искаш да нагласиш горе долу на 85% сетъп-а си и да не пръснеш много пари? - пигибекс... искаш да си на 95%, ровиш се по цял ден и парите общото взето не са проблем? - стендалоуна е за тебе. въпроса е... личностен си мисля...

Landikar: Горне-долу се ориентирах вече. Явно не съм дорасъл още. Само още малко да питам

Цитат:

но може да спечелиш подобрена отзивчивост във ниските и средните и колата ще бъде по-цивилизована... демек един стендалоун ще ти позволи да направиш повече площ на дино графиката.

Това ми изглежда адски добре като оферта. Аз на високите съм доволен. Колата върви добре след 5000 оборота. Обаче една по-добра динамика в ниските и средните ще даде много повече, отколкото повишаването на абсолютната мощност. Защо ще тръгне по-добре в ниските и средните, при положение че турбото и валовите не се сменят. Откъде идва тоз мегдан? И какво имаш превид под ниски и средни. До 4000 оборота няма никой. За да го има нагоре. Такава е турбината. И понеже моторът е декомпресиран, малко късно се събужда. Ама както се събуди става добре. Евото на Злобар беше със сменени валове и много вървеше до 5000 оборота. И въпреки това дадох по-добро ускорение 0-100 и на 400м, въпреки че имах гаден проблем с масата към купето и колата на фарове забиваше. Предницата при рязък старт. Като мощност Евото е дало почти моята, съвсем малко повече.

LordDigital: Общо взето, си зависи от ситуацията. Примерно Замбези от тунинг.бг форума ша ти каже че Пиджи е само са децката градина АЕМ е изтината, ТурбоМаника ша му препоръча доктор и ша твърди обратното - всеки си има мнение базирано на опита дето има и това какво цели (Замбези май изкаше 700 ли 800 на колалата 😊).

Аз лично казвам, че един ден ша си взема СтандАлоне (има такива между другото които са Plug and Play поне за някои автомобили) - и единствената причина ша е ТИМИНГА. Не че не мога да го Паразитиосвам със некое СМТ6 или Е-Мнг, ами просто не знам КОЛКО Е ТОЧНО във

произволен момент ,т.с. не мога да го логвам което прави промяната му със паразит лов на църна маца ,У църна стая (поне мацата е известно ,че е там некъде😄)

Aix: Здравейте, искам да обърна внимание на един аспект, който остана незабелязан. Имам предвид да се премине на standalone, за да се промени по този начин вида на EFI системата, която в момента се използва. По този начин могат да се избегнат някои типични недостатъци, съобразени с конкретното приложение на автомобила. Ще дам пример. MAF системите е възможно да реагират бавно на бързи промени в натоварването(внезапно силно отваряне на дроселовата клапа) и следователно се нуждаят от допълнителни средства за контрол, за да управляват двигателя при бързо променящи се условия. Освен това възникват затруднения с разполагането на AF-метъра, така че работата му да не бъде нарушена от обратните импулси в смукателната система. Някои състезателни коли с атмосферно пълнене използват позицията на дроселовата клапа и текущите обороти на мотора за да определят натоварването. По този начин се избягват проблемите, породени от ниското или постоянно променящо се налягане в колектора при двигатели със много дълги фази на газоразпределението и голям overlap. Споделете вашите виждания по въпроса.

V_G_Z:

axl написа:

.....

Някои състезателни коли с атмосферно пълнене използват позицията на дроселовата клапа и текущите обороти на мотора за да определят натоварването. По този начин се избягват проблемите, породени от ниското или постоянно променящо се налягане в колектора при двигатели със много дълги фази на газоразпределението и голям overlap. Споделете вашите виждания по въпроса.

мда мапването само по обороти и ТПС е хубава работа ама не става за градска кола ... колата да ре4ем бте варви мноо добре ама ако е примерно 2,0 атмосферка да сму4е по 20 и нагоре бенз не е работа 😄.

Виж ТПС +лямбда или МАП корекция става 😄... това само за атмосферка .. при турбо не върби работа

Landikar: Ма тук не си говорим за състезателни коли.А за градски. 😄



www.BMWPower-BG.net

Българският сайт за Българските BMW Ентусиасти

