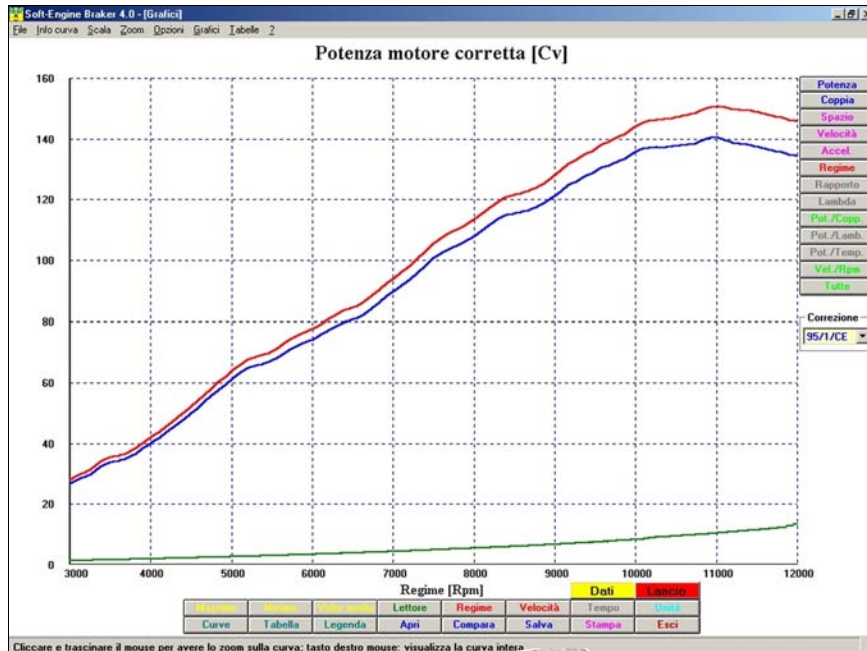
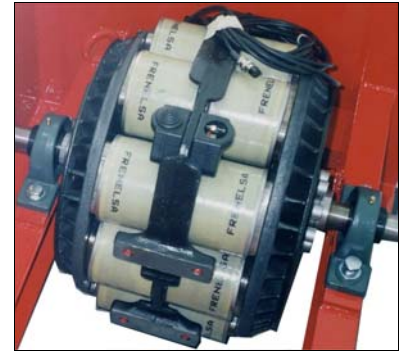




BANCHI PROVA MOTO

www.soft-engine.com

ACCORDO UFFICIALE CON:



- Potenza alla ruota, assorbita e al motore
- Coppia alla ruota, assorbita e al motore
- Spazio percorso sul rullo
- Velocità del veicolo sul rullo
- Accelerazione lineare su strada
- Rapporto di trasmissione istantaneo
- Acquisizione Temperatura gas di scarico
- Acquisizione diretta regime motore
- Acquisizione dati carburazione da sonda lambda
- Calcolo rapporti di trasmissione
- Zoom grafico
- Tabelle
- Unità di misura
- Correzione CE/95, SAE, DIN
- Gestione AIRBOX
 - Freno elettrico a correnti parassite
 - Prova accelerativa a rapporto fisso
 - Prova potenza motore
 - Prova di cambiata
 - Mappature
 - Rodaggio motore
 - Road simulation
 - Prova combinata
- ...E MOLTO ALTRO!



LA GIUSTA SCELTA.... ITALIANA!

SOFT-ENGINE: BANCHI PROVA POTENZA

Via del Consorzio, 2 60015 Falconara M.ma (AN)

Tel: 0719156086 - Fax: 0719189118 E-mail: info@soft-engine.com



CHI SIAMO

La SOFT-ENGINE è un'azienda italiana conosciuta inizialmente per aver "inventato" i software di calcolo nell'ambito motoristico, grazie a noi chiunque ai diversi livelli può trovare il software dedicato su diversi argomenti: per fare marmitte, camme, simulazione di potenza e altro. La conoscenza motoristica-informatica ha portato ormai da anni ad essere leader anche nel settore banchi prova potenza, la nostra produzione consta di banchi prova per auto, moto e Kart, sia inerziali che frenati.

BANCHI PROVA POTENZA PER MOTO



A CHE COSA SERVE

Il banco prova potenza serve per analizzare le prestazioni del motore, dai risultati delle prestazioni, buone o cattive che siano, si può fare la **diagnosi** del motore.

Si possono simulare sul banco le più diverse condizioni stradali di funzionamento. Un altro utilizzo è quello di **preparazione** del motore nella ricerca delle prestazioni migliori o una messa a punto mirata all'ottenimento della prestazione desiderata. Ulteriore scopo, la vera svolta, è quella di lavorare in totale **sicurezza**.

ABBINAMENTO FRENO

Il freno può essere abbinato a tutti i modelli accelerativi del banco prova!

Raffreddamento ad aria anche forzata

Per mettere sotto sforzo il motore

SCHEDA TECNICA	INERTIAL 100 Accelerativo (moto, scooter)	INERTIAL 150 Accelerativo (superbike)	BRAKER 150 Frenato (superbike)
Potenza max oltre:	150 CV	300 Cv	
Velocità max oltre:	280 Km/h	360 Km/h	
Dimensioni in mm:	2150-1410-420		
Peso completo:	530 Kg	660 Kg	880 Kg
Software:	Inertial 4.0		Braker 4.0
Ventilazione raffreddamento motore:	—	-Ventilatore centrifugo, velocità aria 180 Km/h	—
Meccanica:	- Struttura componibile, parte frontale e posteriore separabili, lamiera a elevato spessore, vano freno già incorporato anche nei modelli accelerativi - Rullo ad elevata inerzia, bilanciato dinamicamente e godronato		
Elettronica:	- Encoder ad elevata precisione		- Encoder ad elevata precisione - Gestione elettronica del freno
Freno elettrico a correnti parassite:	-Predisposizione a ospitare il freno		- Incluso
Sensoristica aggiuntiva:	- Stazione meteo	- Centralina acquisizione meteo automatica	
Dispositivi di sicurezza:	- Transenne di protezione laterali - Protezione posteriore a gate, con bocchettoni per aspirazione fumi - Dispositivo meccanico di blocco rullo in sicurezza - Cinghia a cricchetto in dotazione per bloccaggio ruota anteriore - Cinghie di bloccaggio moto sul posteriore in dotazione		
Direttiva Macchine 89/392/CEE			

CABINE INSONORIZZATE

La Soft-Engine costruisce CABINE INSONORIZZATE complete di ventilazione su richiesta del cliente.



La Soft-Engine è orgogliosa di annunciare l'accordo ufficiale con la **SUZUKI ITALIA** riguardo la fornitura di banchi prova potenza alla rete di vendita e assistenza della prestigiosa casa produttrice.

SOFT-ENGINE: BANCHI PROVA POTENZA

Via del Consorzio, 2 60015 Falconara M.ma (AN)

Tel: 0719156086 - Fax: 0719189118 E-mail: info@soft-engine.com

IL BANCO

UN BANCO ROBUSTO E BELLO DA TENERE NELLA VOSTRA OFFICINA!

CARATTERISTICHE MECCANICHE

FRENO A CORRENTI PARASSITE

Il freno a correnti parassite viene installato all'interno del vano.

MORSA FERMO RUOTA

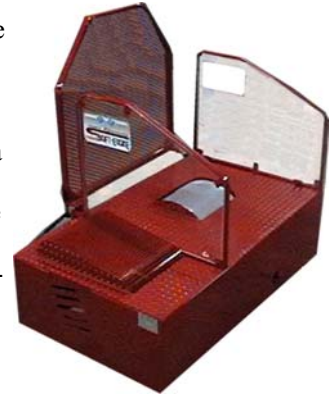
Può essere dotata di movimento automatico, per regolazione del passo della moto.

PORTELLO DI PROTEZIONE POSTERIORE

E' dotato di una serie di fori a trama, in modo da poter posizionare il collettore per l'evacuazione dei fumi di gas di scarico in una qualsiasi posizione

BANCO INTERRATO

Il banco prova potenza per moto viene usualmente fornito nella sua versione esterna, con una pedana che consente la salita della moto. Tuttavia non sempre l'officina ha spazio a disposizione. Allora la Soft-Engine viene incontro a tutte le vostre esigenze! Quindi esiste una versione interrata del banco limitandone al massimo l'ingombro. Ovviamente viene fornita la morsa di bloccaggio ruota anteriore.



TRANSENNE DI PROTEZIONE LATERALI

IL TELAIO

Il telaio del banco è compatto, composto da lamiere a elevato spessore. Il telaio viene chiuso superiormente da una lamiera bugnata. E' possibile separare la pedana anteriore dalla parte posteriore del banco (freno+ruolo) in modo da poter interrare quest'ultima. Verniciato di un bel rosso vivo, con un impatto visivo molto efficace.

MECCANICA ROBUSTA E SEMPLICE

Il banco prova potenza per moto **Soft-Engine** ha un sistema **monorullo** ad **elevata inerzia**, di grande diametro, tale da evitare l'usura e il suriscaldamento dovuta al contatto pneumatico-ruolo. Avere un grande diametro del rullo consente certamente di effettuare prove più veritiere, essendo il contatto più simile alla realtà. Nell'utilizzo del banco perlopiù come accelerativo, la grande inerzia del rullo (peso circa 400 Kg), consente di misurare alte potenze, oltre 300 CV, per permettere di far lavorare il motore in condizioni molto vicine a quelle stradali. Ciò significa che il motore entra in temperatura bene come nel caso di un motore 2T dove è fondamentale il "tuning" dello scarico. L'elevata massa del rullo consente quindi di testare anche le Superbikes.



IL FRENO DINAMOMETRICO

Freno elettrico a correnti parassite estremamente affidabile, raffreddato ad aria. Il freno serve per contrastare stabilmente la potenza del motore e misurarne la potenza.

Il software gestisce un controllo elettronico che alimenta il freno generando un campo magnetico atto a produrre la coppia frenante di contrasto al motore.

Con l'abbinamento di un freno si può:

- 1) **Dare un carico al motore;**
- 2) **Simulare le condizioni stradali**, come le salite e la resistenza dell'aria;
- 3) Effettuare **mappature** di centraline o di accensione a certi regimi;
- 4) Far **prove di durata-collaudi;**
- 5) Effettuare il **rodaggio del motore.**



Il freno a correnti parassite

RAFFREDDAMENTO MOTORE

Fondamentale, durante il test, è il corretto raffreddamento del motore. La Soft-Engine fornisce diverse possibilità:

Ventilatore assiale S-E 560, portata 8.000 m³/h

Ventilatore centrifugo S-E 402, ad alta pressione, velocità aria 180 Km/h e fornito di serie con il banco "Inertial 150", adatto anche per l'airbox.

Ventilatore S-E 86, centrifugo a doppia velocità, estremamente performante.



S-E 402



S-E 86

SOFT-ENGINE: BANCHI PROVA POTENZA

Via del Consorzio, 2 60015 Falconara M.ma (AN)

Tel: 0719156086 - Fax: 0719189118 E-mail: info@soft-engine.com

IL FUNZIONAMENTO

MODALITÀ ACCELERATIVO

Il principio di funzionamento in questa modalità è quello d'inerzia; attraverso la misura della accelerazione che il rullo subisce dal motore del veicolo sottoposto ad un'accelerata, si ricava la coppia istantanea. Si basa su di un principio assoluto e garantisce una grande precisione, e ripetitività. È adatto per motori di qualsiasi potenza: si può testare l'intero veicolo, sia in cambio manuale che automatico. È anche possibile effettuare la prova "in cambiata", che consiste nel variare la marcia del veicolo dalla 1ª marcia fino all'ultima, simulando così il comportamento su strada. Infatti poiché una moto, soprattutto sportiva, perlopiù accelera e frena nel comportamento stradale, è evidente che questo tipo di banco ne rappresenta fedelmente il comportamento. Il banco prova nella modalità di accelerativo (o inerziale) è molto usato dai meccanici e dalle officine per valutare l'effetto di riparazioni e/o modifiche effettuate. Inoltre si può anche effettuare una prova (detta "di decelerazione") che consente di misurare le perdite della trasmissione e del pneumatico, questo per poter avere anche la potenza all'albero motore oltre che quella alla ruota. La modalità accelerativo, cosa non trascurabile, risparmia molto le gomme e il motore non sottoponendolo a sforzi prolungati: e non è poco per il cliente.

MODALITÀ FRENATO

L'uso del banco in modalità frenato ha un utilizzo e un principio di funzionamento totalmente diverso, attraverso il freno elettrico si può bloccare il regime di rotazione del motore o la velocità del veicolo; così si possono effettuare quelle messe a punto dove si richiede che il motore stia a regime stazionario o sotto sforzo. Mappature di iniezione-accensione, simulazione di sforzo e resistenza dell'aria: queste sono le tipiche prove che si fanno con un banco frenato. Naturalmente anche la prova di potenza si può fare ma rispetto alla modalità accelerativa è una potenza frenata ossia ottenuta a regimi prefissati. Queste prove sono molto più intensive e stressanti rispetto a quelle effettuate con il banco o in modalità accelerativo. L'abbinamento delle due modalità accelerativo e frenato rendono completo e esaustivo l'uso del nostro banco.

PER COSA SI UTILIZZA IL BANCO

PER LA DIAGNOSTICA

Il banco prova potenza è indispensabile per l'officina di qualità che desidera effettuare diagnosi precise e rigorosamente scientifiche del motore. Solo in un banco prova si possono ripetere le condizioni uguali senza influenze di fattori esterni o umani. Ad esempio se abbiamo un mancanza di potenza, il difetto può essere la carburazione, l'accensione oppure la frizione che slitta, o anche la trasmissione che ha un assorbimento elevato; tutti questi difetti si possono osservare dai grafici e dalle tabelle forniti dal nostro software. In questi casi la normale evoluzione della curva di potenza o coppia viene disturbata da questi fenomeni e il veicolo, quindi, non riesce a raggiungere il top della prestazione. Con l'ausilio del banco prova, invece, il riparatore può osservare a quale esatto regime o velocità si verifica l'anomalia e sapere dove e come intervenire.

PER LA MESSA A PUNTO DEL MOTORE

Il preparatore di una moto, sportiva o meno, può effettuare delle modifiche per aumentare le prestazioni. Ovviamente si deve poter osservare l'effetto di tali interventi. Il nostro banco prova potenza è uno strumento di misura in grado di effettuare delle prove **comparative in successione**. In questo modo il preparatore può misurare e valutare il rendimento del motore prima e dopo la modifica. Appositi diagrammi di prestazione nel tempo, come la velocità, lo spazio e l'accelerazione sono in grado di far osservare la "vivacità" della modifica effettuata.

PER LA VALUTAZIONE EFFETTI DI UNA RIPARAZIONE

Il riparatore, con l'ausilio del banco prova potenza, è in grado di poter valutare gli effetti di una riparazione o intervento sul motore, ed è in grado di consegnare al cliente **stampe di qualità e tabulati di tutti i tipi** onde evitare possibili contestazioni. Ciò mostra grande professionalità.

PER LA VALUTAZIONE DI UN VEICOLO

Il banco prova potenza inoltre fornisce un attendibile parametro per la valutazione intrinseca di un buon veicolo usato. Infatti una moto di 5 anni all'atto dell'acquisto, può presentare ad esempio un contachilometri con 30000 Km, ma bisogna che l'acquirente sappia qual è il grado di usura del motore. Con il confronto tra il dato di potenza massima misurato con il banco e quello fornito dalla casa costruttrice si è in grado di stabilire di quanto il rendimento del motore sia sceso con il passare del tempo e quindi di poter fare una precisa valutazione del mezzo.

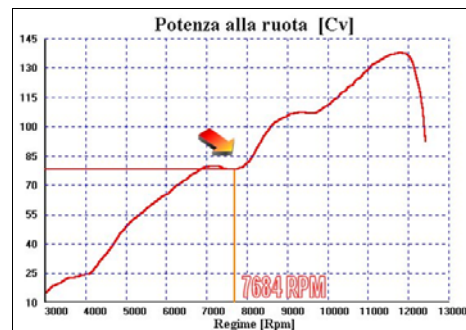
I banchi prova potenza della SOFT-ENGINE sono il risultato di lunghi studi e ricerche da parte della nostra casa. Nei banchi prova abbiamo travasato tutta la nostra esperienza accumulata nel lavoro decennale dei software; la scelta sulla meccanica è quella della robustezza, funzionalità e semplicità costruttiva. Il connubio di tutto ciò è un prodotto robusto, preciso, affidabile, performante specifico per il preparatore e il meccanico riparatore.

ESTREMA SEMPLICITÀ D'USO!

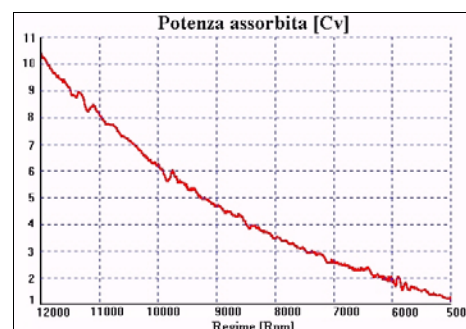
I nostri banchi prova potenza sono estremamente semplici da usare! Abbiamo infatti preferito creare un prodotto altamente professionale ma comunque destinato a tutti. Basta posizionare la moto sul banco rispettando le norme di sicurezza, inserire pochi dati sulla consolle e accelerare. Il software è infatti in grado di effettuare un **completo check-up del motore in meno di mezzo minuto!** Il programma è inoltre spiegato e commentato in ogni sua parte: esiste una guida in linea completa che spiega anche i dettagli minimi.

IL TELECOMANDO

Il telecomando, fornito come accessorio dalla **Soft-Engine**, comanda il software nelle sue funzioni fondamentali e i sistemi accessori come ventilazione e aspirazione, così da fare i test comodi e senza alcun operatore aggiuntivo.



Questa moto ha un'evidente perdita di potenza e coppia: esattamente a 7684 rpm.



La moto testata al banco presenta delle vibrazioni alla trasmissione.

SOFT-ENGINE: BANCHI PROVA POTENZA

Via del Consorzio, 2 60015 Falconara M.ma (AN)

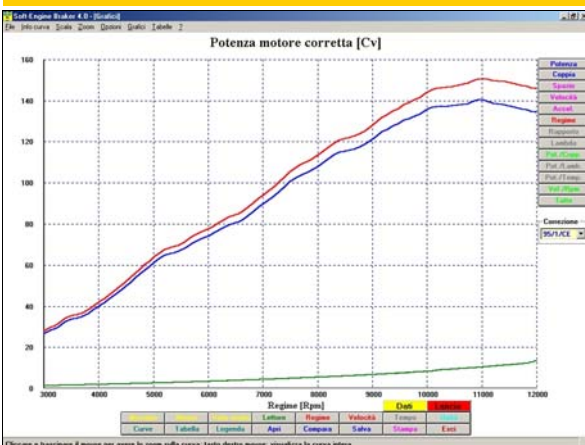
Tel: 0719156086 - Fax: 0719189118 E-mail: info@soft-engine.com

DESCRIZIONE DEL SOFTWARE

INERTIAL & BRAKER è il software di acquisizione e calcolo del nostro banco prova potenza, risultato di lunghi studi e ricerche da parte della **SOFT-ENGINE**. Si tratta di un software molto potente, rivoluzionario nell'analisi del dato ed esuberante nella tipologia delle prove. Il suo uso è tuttavia particolarmente **semplice**, essendo progettato per lavorare in un ambiente **WINDOWS®**. Dotato quindi di un'interfaccia grafica particolarmente gradevole e funzionale, si è cercato di semplificare l'uso mettendo tutte le funzioni del software in una sola videata. In questo modo tutte le funzioni e tutte le videate presenti nel programma sono accessibili semplicemente effettuando un "click" con il mouse sui tasti di comando.

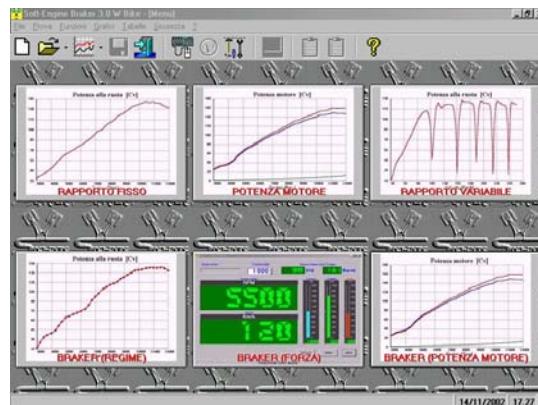
Il telecomando

Inoltre il telecomando aumenta la semplicità e l'immediatezza dell'uso del software. Si possono dare i comandi al software e ai sistemi di ventilazione e aspirazione stando comodamente seduto in sella!



I dati introduttivi che il software richiede sono minimi: infatti la Soft-Engine ha come motto alta qualità unita a estrema semplicità d'uso! Questi dati sono:

- Codice di identificazione prova.
- Regimi di inizio prova.
- Scelta modalità prova.



COME AVVIENE UNA PROVA TIPICA

- 1) Inserire tutte le protezioni; avviare il software.
- 2) Scegliere una prova e inserire i dati.
- 3) Cliccare su "Lancio": appare un contagiri digitale a video.
- 4) Scaldare il motore, scendere al di sotto del regime minimo di lettura, premere l'apposito pulsante e spalancare il gas.
- 5) Quando il software visualizza uno STOP, chiudere il gas. La prova è finita: il grafico della potenza appare a video: potete analizzare i risultati, archiviare, stampare ecc...

I RISULTATI DELLA PROVA AL BANCO

Il software consente di misurare:

• Potenza e coppia

L'acquisizione di potenza e coppia si intende alla ruota, ma è ovviamente possibile individuare la potenza erogata dal motore acquisendo la potenza persa per attrito.

• Prestazioni

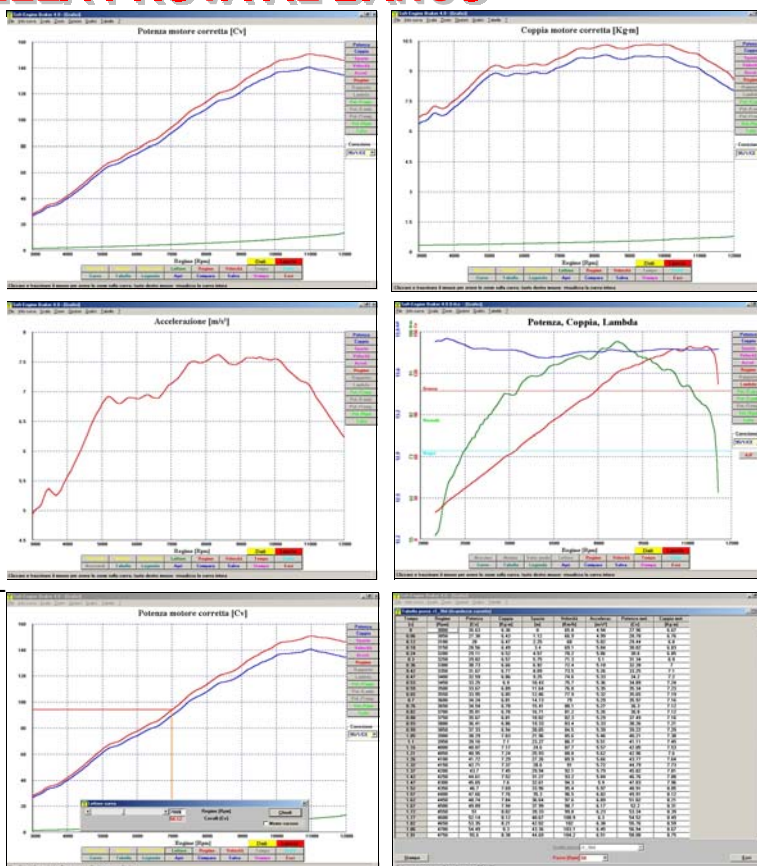
Velocità, accelerazione e spazio percorso sui rulli durante la prova.

• Stato carburazione e Temperatura gas

Attraverso gli appositi sensori.

• Rapp. di trasmissione

Attraverso il sensore dei giri motore, per veicoli con cambio automatico e non.



LA CORREZIONE

Il software consente la correzione di Potenza e Coppia secondo le normative internazionali vigenti, CE/95, SAE e DIN. Indispensabile per la compensazione delle variazioni ambientali.

UN' ANALISI COMPLETA DEL DATO!

L'analisi del dato nel nostro programma è particolarmente curata: infatti si può accedere a queste potenti funzionalità:

- **Grafici** di tutte le grandezze misurate in funzione di **Regime**, **Velocità** e **Tempo** di durata della prova.
- Calcolo immediato di **massimo**, minimo e valor medio di ogni grandezza
- **Comparazione** tra prove diverse.
- **Letture** di ogni grandezza visualizzata punto per punto, funzione molto apprezzata per i confronti tra prove diverse.
- **Unità** di misura tecniche, internazionali e anglosassoni.
- **Zoom** su ogni grafico, fino al massimo grado, per visualizzare anche i più piccoli dettagli
- **Tablette** di tutte le grandezze, con passo variabile a scelta.
- **Stampe** di qualità

SOFT-ENGINE: BANCHI PROVA POTENZA

Via del Consorzio, 2 60015 Falconara M.ma (AN)

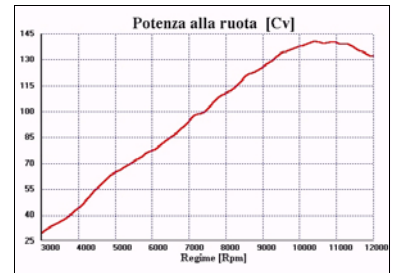
Tel: 0719156086 - Fax: 0719189118 E-mail: info@soft-engine.com

LE PROVE ACCELERATIVE

**TUTTE LE GRANDEZZE
DI INTERESSE MOTORISTICO
IN UNA SOLA ACCELERATA!**

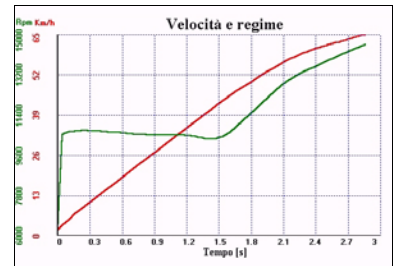
PROVA A MARCIA FISSA

Questo tipo di prova è usualmente molto semplice e rapida: dopo aver posizionato la moto sul banco rispettando le norme di sicurezza e aver inserito i dati, si inserisce la marcia desiderata (5^a o 6^a) e si apre il gas a fondo; sul monitor appare il regime di giri e velocità ad indicare la progressione fino a che si raggiunge il massimo regime, poi appare il segnale di STOP a segnare la fine della prova. La prova a marcia fissa fornisce la potenza e coppia alla ruota e ovviamente tutte le altre grandezze di prestazione.



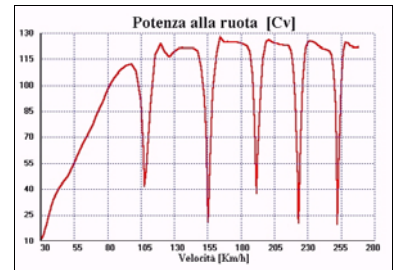
PROVA SCOOTER (A MARCIA VARIABILE)

Questo tipo di prova è particolarmente usata dagli scooteristi. Infatti poiché lo scooter ha un cambio automatico, quindi il rapporto di trasmissione varia continuamente. La prova da scegliere nel settaggio è quella detta "in cambio automatico" e deve essere connesso al PC il sensore di acquisizione giri. In questo modo il software riesce ad acquisire un rapporto di trasmissione che varia continuamente nel tempo. Un risultato in uscita molto apprezzato è il grafico del regime e della velocità comparate. Questo è un vero e proprio strumento per studiare il punto di attacco del variatore.



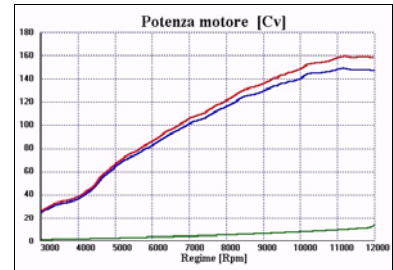
PROVA A MARCIA VARIABILE

La **prova di cambiata** serve per osservare il rendimento del motore nelle varie marce. La prova di cambiata si effettua partendo da una velocità molto bassa (esempio 20 Km/h in prima) e accelerare fino al limite cambiando le marce una dopo l'altra, come se foste su strada! In questo caso la curva di potenza sarà fornita ad ogni marcia. Negli altri grafici disponibili si possono analizzare i tempi di cambiata, il calo dei giri motore ed altre grandezze che rappresentano anche la proiezione di una prestazione stradale tra cui: spazio percorso, velocità e accelerazione.



PROVA POTENZA AL MOTORE

Questa è la prova in assoluto più ricca di informazioni ed è quella tipicamente usata dai possessori di un banco prova potenza per auto. In questa prova, dopo l'accelerata che misura la potenza alla ruota, il software fa comparire il messaggio di tirare la frizione: allora si lascia decelerare il veicolo sopra i rulli non frenando, finché non compare il messaggio di STOP. Durante la fase di decelerazione il software misura la potenza e la coppia che il veicolo perde attraverso la trasmissione. La somma della potenza (coppia) alla ruota con quella persa per attrito è la **potenza (coppia) misurata al pignone**. Le varie curve (alla ruota, di attrito e al motore) sono visibili assieme o separatamente, per dare il massimo dettaglio alla prova. Una perdita molto alta potrebbe essere sintomo di qualche problema alla trasmissione.



CALCOLO DEL RAPPORTO DI TRASMISSIONE

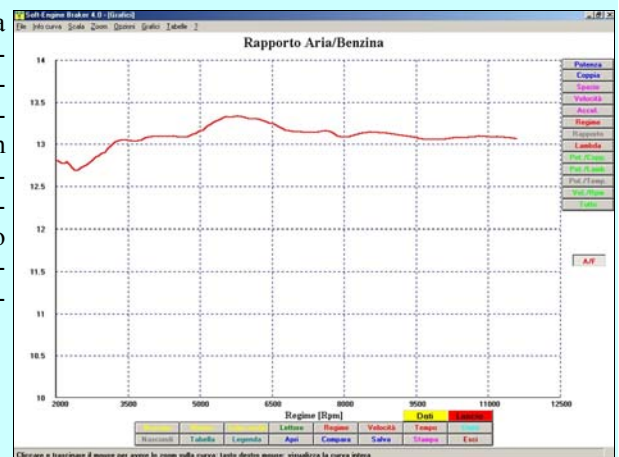
Se non si connette il sensore di acquisizione giri da accensione, il programma ha bisogno del rapporto di trasmissione totale della marcia inserita per poter effettuare le prove. Si tratta di un dato molto tecnico, presente sul manuale del veicolo. Tuttavia il nostro programma è in grado di calcolare il rapporto della marcia impostata automaticamente, facendo una semplicissima prova preliminare!

LA SONDA LAMBDA: ACQUISIZIONE DATI CARBURAZIONE

Sistema indispensabile per il tuning. La **sonda lambda** fornisce il valore del rapporto aria/benzina dando il dato della carburazione durante le mappature. Viene graficata nel software la curva lambda, con indicazioni visive sulla ricchezza / magrezza della carburazione stessa. Quindi l'operatore acquisisce un parametro senz'altro valido per le operazioni di messa a punto - diagnostica del motore.



Sensore sonda lambda e grafico



SOFT-ENGINE: BANCHI PROVA POTENZA

Via del Consorzio, 2 60015 Falconara M.ma (AN)

Tel: 0719156086 - Fax: 0719189118 E-mail: info@soft-engine.com

LE PROVE FRENATE

**CARICHI, MAPPATURE E
SIMULATION ROAD:
TUTTO SI PUO' FARE !**

MAPPATURE

Con questa modalità di prova possiamo bloccare il regime del motore o la velocità del veicolo su punti di interesse, ad esempio a 10000 rpm o a 120 Km/h. Possono essere bloccati anche più di un punto per studiare il motore. Questa è la prova che si deve effettuare per **mappature** di centraline o di accensioni.

RODAGGIO

Con questo tipo di prova si impostano dei regimi (o velocità) di interesse, alle quali il freno deve intervenire, come nella prova di mappatura. L'utente deve anche impostare i **cicli di rodaggio**, in modo che l'intera procedura venga riproposta un numero desiderato di volte. In questo modo, con il banco prova potenza della Soft-Engine, è possibile effettuare il rodaggio del motore in officina.

FRENATA A CARICO COSTANTE

Con questa prova si simula un carico sul motore. Ad esempio, potete simulare l'effetto che un rimorchio agganciato al veicolo o una salita ha sulla potenza. Infatti, il dato che il software richiede è quello della "Forza di trazione". L'utilità di questa prova è anche quello di dare un carico prolungato al motore e di poter così effettuare prove di resistenza e collaudi.

FRENATA A CARICO VARIABILE

E' una prova che serve per simulare il più possibile il comportamento reale stradale compreso anche della resistenza aerodinamica. Attraverso l'inserimento di un valore di resistenza aerodinamica e dei rulli, **il freno consentirà un'accelerazione che tiene conto anche dell'andamento quadratico della resistenza dell'aria**. In definitiva si può arrivare ad avere i tempi di accelerazione e la velocità massima reale che il veicolo avrebbe su strada.

PROVA COMBINATA

La **prova combinata accelerativa-frenata** è ciò che contraddistingue i banchi prova potenza frenati della Soft-Engine. Questo tipo di prova permette di effettuare una **simulazione stradale** assai veritiera. Infatti è possibile anche qui impostare un carico ad andamento variabile in funzione della velocità, dato che proviene da misurazioni su pista. L'utente non deve fare altro che accelerare a pieno gas: il freno agisce con carico quadratico per simulare la resistenza aerodinamica e gli attriti stradali fornendo una curva di potenza e coppia.

Il banco può essere usato sia come frenato che come inerziale

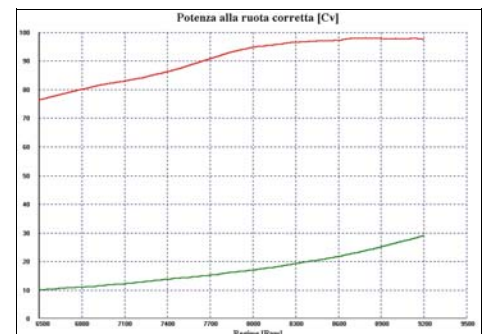
MODULO DI SETUP

Il **settaggio** del programma è un potente modulo di comando che serve a personalizzare l'uso del software.

Con esso si può fare:

- 1) Selezionare la modalità della prova:
 - cambio a **rapporto fisso**
 - cambio a **rapporto variabile**
 - prova in **cambiata**
 - prova in **decelerazione**
 - frenata a **regime costante**
 - frenata a **carico costante**
 - frenata a **carico variabile**
- 2) Abilitare/Disabilitare i **sensori**
- 3) Gestire la **stazione meteo automatica**
- 3) Effettuare delle **prove in velocità**
- 4) Scegliere la forma del **display** (digitale o analogico)
- 5) Scegliere quale grafico far apparire al termine della prova
- 6) Imporre permanentemente una **scala** al grafico.

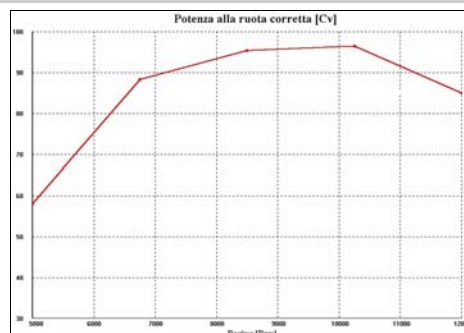
**IN POCHE PAROLE CON IL SETUP
POTETE PERSONALIZZARE
IL SOFTWARE!**



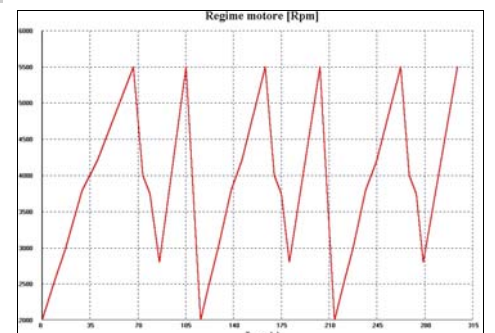
*Esempio di prova combinata, in alto **potenza alla ruota**, in basso **il carico resistente quadratico offerto dal freno***



Acquisizione potenza e coppia



Curva di potenza frenata



Ciclo di rodaggio motore

ELETRONICA SERIALE & SOFTWARE VERSIONE 5.0

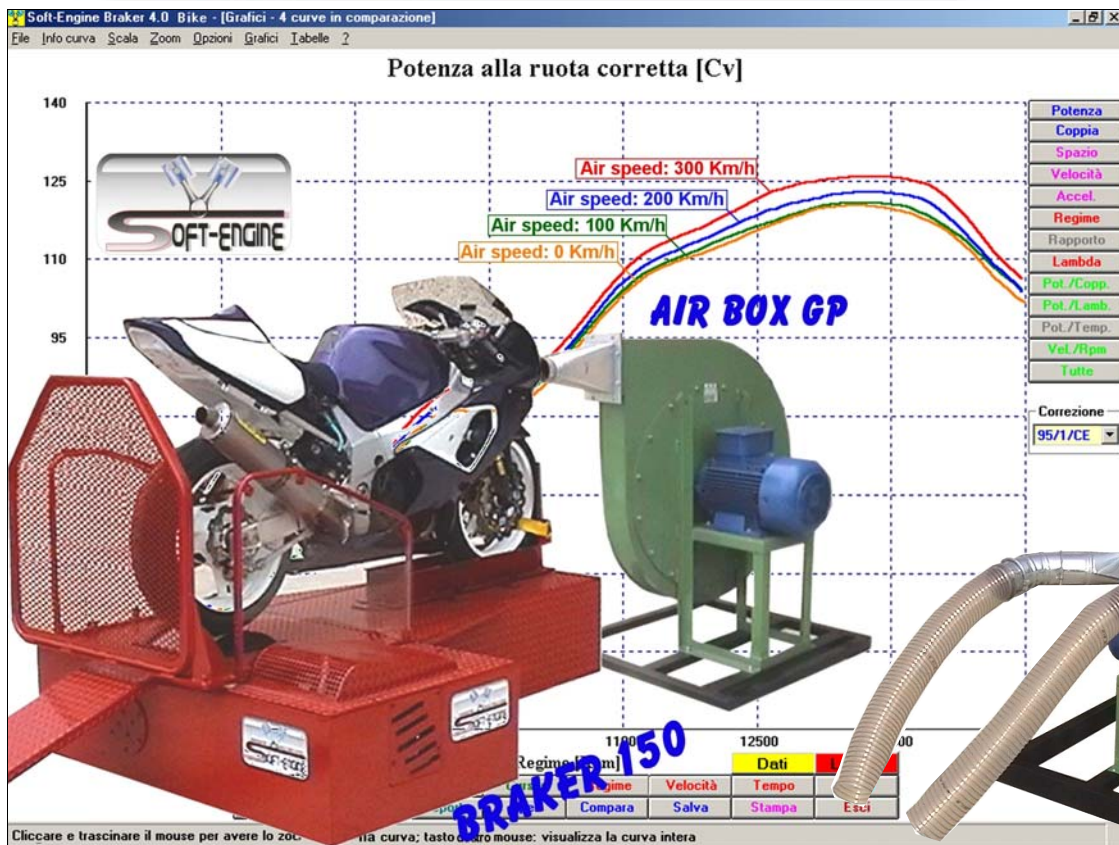
L'elettronica seriale, abbinata con la versione 5.0 del software di acquisizione dati, permette di acquisire il dato in tempo reale, anche su prove accelerative e inoltre possono venire abbinati tutti i sensori in un unico blocco. L'elettronica non è più invasiva per il PC, la comunicazione avviene attraverso porta seriale o usb. Dotata di molteplici sensori, temperature, pressioni e molto altro!

SOFT-ENGINE: BANCHI PROVA POTENZA

Via del Consorzio, 2 60015 Falconara M.ma (AN)

Tel: 0719156086 - Fax: 0719189118 E-mail: info@soft-engine.com

ACCESSORI



Gli accessori si possono richiedere in qualunque combinazione, anche a banco già acquistato. I banchi **SOFT-ENGINE** risultano pertanto **COMPONIBILI** e **ADATTABILI** a qualunque tipo di esigenza!

AIRBOX GP ONE

AIR BOX GP ONE è il nuovo sistema di alimentazione dell'airbox a velocità aria variabile della Soft-Engine. Attraverso questo sistema di ventilazione, il motore della moto "respira" su banco come in realtà avverrebbe su pista: attraverso in sistema di controllo elettronico, la soffiante centrifuga fornisce aria alla stessa velocità del rullo. Pertanto la carburazione risulta più veritiera, se misurata con l'ausilio di questo potente mezzo!

Il convogliatore a doppio bocchettone



Armadietto porta-computer



Acquisizione giri motore da accensione



Acquisizione temperature e dati carburazione da sonda lambda



Batteria di ventilatori



Stazione meteo automatica



La console comandi e sensori



Telecomando



Ventilatore centrifugo SE-402



Soffiante insonorizzata a doppia portata aria per raffreddamento motore, adatto per test intensivi



Elettronica di acquisizione seriale

Rappresentante di zona

La ditta costruttrice si riserva il diritto di operare modifiche a quanto qui esposto senza dare alcun preavviso

SOFT-ENGINE: BANCHI PROVA POTENZA

Via del Consorzio, 2 60015 Falconara M.ma (AN)

Tel: 0719156086 - Fax: 0719189118 E-mail: info@soft-engine.com