Hallo Sportfahrer(in),

fein, dass Du mein EPROM für die 1100i Sport probierst. Um es noch einmal ganz klar zu sagen: Dies ist ein reines Hobby-Projekt, kein Geschäft. Ich verdiene nichts daran und möchte es auch nicht. Natürlich übernehme ich keine Garantie, habe aber alles nach bestem Wissen erledigt.

Was ich gemacht habe: Leerlauf leicht stabilisiert Weicherer Drehzahlbegrenzer Mehr Vorzündung bei niedrigen Drehzahlen und hoher Last → mehr Durchzug Weicheres Ansprechen beim Übergang Schiebe- auf Lastbetrieb

Unterschiede der Varianten:

Sport A: Standardversion mit "normalem" Spritverbrauch (ca. 0,5l weniger als Serie). Auch gut

geeignet für offene Luftfilter. Geänderte Sammler benötigen keine andere Abstimmung.

Drehzahlbegrenzer etwas weicher.

Sport A1: Wie A, jedoch bei niedrigen Drehzahlen etwas weniger Vorzündung. Bei einem

Motorrad neigte der sehr heisse Motor etwas zum Klingeln.

Sport B: Wie A, jedoch etwas fetter für anderen Auspuff.

Für eine Rückmeldung wäre ich dankbar, um weitere Verbesserung vornehmen zu können, vielleicht gleich mit Verbesserungsvorschlägen. Die Versionen B ist eine Testversion. A (und A1) funktioniert in Verbindung mit den Serienschalldämpfern recht gut.

Viel Spaß,

Karsten.

Karsten Steinke Deckmannstr. 6b 59494 Soest

Karsten@Steinke.org Tel.: 02927-828966

Wenn das Kugelgelenk an der rechten Drosselklappe (Gestänge) Spiel hat, dann kann es einfach gegen einen Gelenkkopf von SKF, Typ SFIK 5 FP1 getauscht werden. Dazu muss allerdings die Kugel abgefeilt werden und der Kopf mit einer Schraube festgeschraubt werden.

Einbauanleitung EPROM

- · Sitzbank abbauen
- Schutzfolie von der Einspritzelektronik runter
- · Zündung für mind. 10s ausschalten und aus lassen.
- Gummistopfen rausnehmen.
- · Plastik-Clip vom EPROM abnehmen.
- EPROM mit einem kleinen, gebogenen Blech (Slotblech vom PC o.ä.) vorsichtig von beiden Längsseiten herausziehen. Dabei keine Beine verbiegen. Merkt Euch vorher die Einbaulage (eine Seite des EPROMs ist mit einer Einbuchtung gekennzeichnet).
- Neues EPROM sorgfälltig einbauen (Einbaulage). Achtet bitte darauf, dass keine Pins verbogen sind und das EPROM nicht verschoben eingebaut ist.
- Zur Kontrolle jetzt kurz die Zündung einschalten (ggf. Seitenständer einklappen). Wenn jetzt ganz normal die Benzinpumpe arbeitet, ist es richtig drin. Wenn alles spinnt, habt Ihr das EPROM falsch eingesetzt. Dann wieder raus und nochmal richtig.
- · Sicherungsclip wieder drauf.
- Gummistopfen sorgfälltig einsetzen.
- Eine neues Schutzfolie (WICHTIG!) aufkleben. Es kann ein ganz gewöhnlicher Plastikaufkleber oder DC-Fixfolie sein. FERTIG.

Einstellanleitung Einspritzanlage

Ventilspiel auf 0,20/ 0,25mm (E/A) einstellen. Das ist notwendig für einen guten Leerlauf und Langzeitstabilität. Die Werksangabe ist nur für die Geräuschmessung gedacht und für den Betrieb schädlich.

Ablauf:

- 1. Chokemechanik aushängen (Schlitzschraube, den Zug aushängen reicht nicht). Falls es einen zweiten Drosselklappenanschlag rechts gibt: Madenschraube raus und entsorgen (kann nur von unten gesehen werden).
- 2. Poti ohne Gestänge usw. (s.o.) auf 150 mV (± 2mV) einstellen.
- 3. Gestänge wieder einhängen.
- 4. Poti im Steuergehäuse auf Mittelstellung bringen.
- 5. Motor warm laufen lassen (ca. 60°C, im Betrieb sollten 100°C nicht überschritten werden).
- 6. Bypassschrauben gefühlvoll ganz reinschrauben.
- 7. Gestänge bei 4000 U/min synchronisieren.
- 8. Über den linken Drosselklappenanschlag ca. 1000 U/min einstellen (so dass der Motor noch läuft).
- 9. Mit den Bypassschrauben synchronisieren. In der Regel wird die linke ein wenig (weniger als 1 Umdrehung) heraus geschraubt, wenn überhaupt.
- 10.Leerlauf ggf. wieder herunter stellen.
- 11. Weiter mit Punkt 7, bis sowohl Leerlauf als auch Teillast synchron laufen. Das kann etwas dauern.
- 12.Leerlaufdrehzahl auf 1200 U/min einstellen.
- 13.Mit dem Poti im Steuergehäuse langsam Richtung fett (gegen den Uhrzeigersinn) stellen, bis der Motorlauf beginnt, sauber zu sein. Dazu einfach etwas Gas geben und den Gasgriff loslassen. Wenn es patscht oder brabbelt ist es noch etwas zu mager. Hier kann ggf. später noch ein wenig nachkorrigiert werden, wenn die Gasannahme bei niedrigen Drehzahlen unsauber ist.

Interessanter Tipp:

André Deixler hat folgenden, sehr gut funzenden Tipp weitergegeben:

Wenn man den freien Anschluß des Benzindruckreglers (rechts unterm Tank) mit einem 5mm-Schlauch am Unterdruckanschluß des (rechten) Ansaugstutzens verbindet, läuft das motorrad im Lastwechsel deutlich weicher und die volle Leistung bleibt erhalten.

Ich habe mir einen zusätzlichen Anschluß eingebaut, damit der Unterdruckanschluß für die Synchronuhren erhalten bleibt. Es funzt sehr gut. Speziell beim Abbiegen kommt die Karre jetzt weicher, weil abhängig von der echten Last die Einspritzmenge geringfügig optimiert wird. Probiert es einmal aus. Es lohnt sich und kostet fast nix. Achtet nur darauf, dass der Schlauch hitzefest ist (z.B. Benzinleitung). Ein einfacher Schlauch vom Aquarium tut nicht.

Fotos von der Centauro, ist aber weitestgehend gleich!



Chokeschraube



hier Gestänge synchronisieren

Leerlaufdrehzahl einstellen