

Hallo Centaurofahrer(in),

fein, dass Du eines meiner EPROMs KK99... 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

Aktivierte Luftdruckanpassung (wichtig für das Gebirge)

Unterschiede der Varianten:

KK99X11: Optimiert auf Leistung, $\lambda = 0,90$, max. 9200 U/min, stabiler Leerlauf, auch für offene Auspuffanlagen.

KK99X10: Wie KK99X11, aber bis 60° Last magerer um Sprit zu sparen. Ein klein wenig weniger Durchzug.

X10 und X11 ersetzen die bisherigen X2, X8 und X9, bei denen es u.U. im Schiebetrieb zu Auspuffpatschern kommen konnte.

Für eine Rückmeldung wäre ich dankbar, um weitere Verbesserung vornehmen zu können, vielleicht gleich mit Verbesserungsvorschlägen.

Viel Spaß,

Karsten.

Karsten Steinke
Deckmannstr. 6b
59494 Soest

Karsten@Steinke.org
Tel.: 02927-8289951

Es soll hilfreich sein, den Temperaturfühler hinter der Lampe in den Luftfilterkasten bzw. unter den Tank zu versetzen. Dann läuft es bei Regen besser.

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

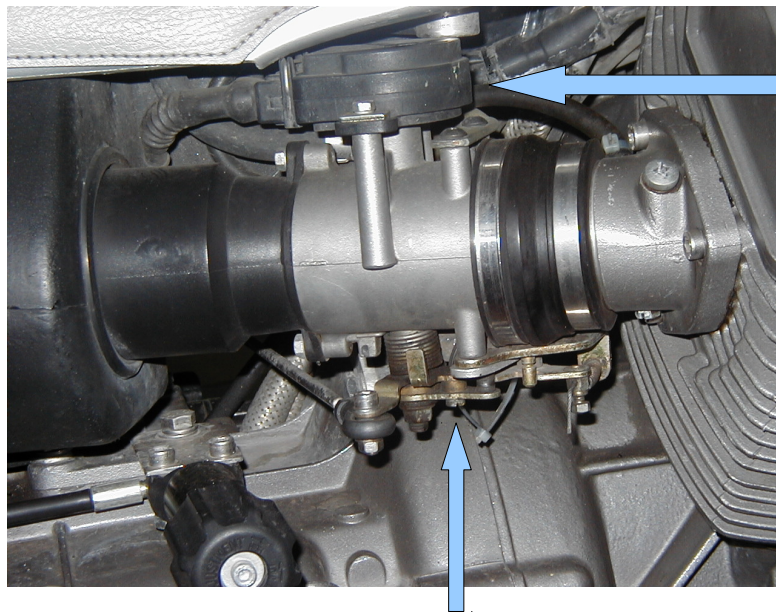
- Sitzbank abbauen
- Schutzfolie von der Einspritzelektronik runter
- Zündung für mind. 10s ausschalten und aus lassen.
- Gummistopfen rausnehmen.
- Plastik-Clip vom EPROM abnehmen.
- EPROM mit einem kleinen, gebogenen Blech (Slotblech vom PC o.ä.) vorsichtig von beiden Längsseiten herausziehen. Dabei keine Beine verbiegen. Merkt Euch vorher die Einbaulage (eine Seite des EPROMs ist mit einer Einbuchtung gekennzeichnet).
- Neues EPROM (KK99x) sorgfältig 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 sorgfältig einsetzen.
- Eine neues Schutzfolie (WICHTIG!) aufkleben. Es kann ein ganz gewöhnlicher Plastikaufkleber oder DC-Fixfolie sein. FERTIG.

Einstellanleitung Einspritzanlage

Bitte vorab sicher stellen, dass der Lufi nicht verschmutzt ist und das Ventilspiel auf $E=0,15\text{mm}$ und $A=0,20\text{ mm}$ eingestellt ist. Die veraltete Werksangabe ist seit langem nicht mehr gültig!

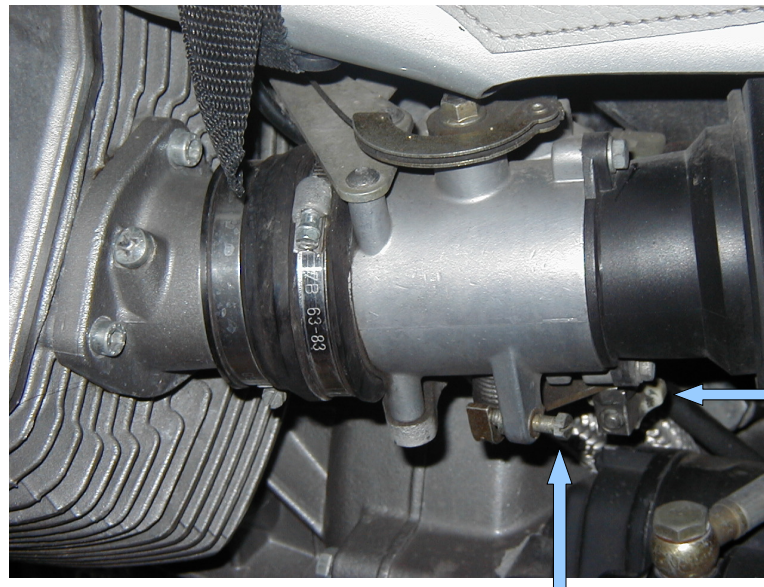
Ablauf:

1. Chokemechanik aushängen (Schlitzschraube, den Zug aushängen reicht nicht). Falls es einen zweiten Drosselklappenanschlag rechts gibt: Madenschraube raus und entsorgen.
2. Poti ohne Gestänge usw. (s.o.) auf 150 mV ($\pm 2\text{mV}$) einstellen. Dabei die Drosselklappe immer wieder etwas bewegen. Sie schließt leicht klemmend.
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.



TPS

Chokeschraube



hier Gestänge
synchronisieren

Leerlaufdrehzahl
einstellen

Interessanter Tipp:

André Deixler hat folgenden, sehr gut funktionierenden 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.