

## **Einstellanleitung Einspritzanlage Cali 1100i etc. (mit P8 ECU)**

Ablauf:

1. Der Motor selber muss OK sein. Also Ventilspiel kontrollieren. Es darf NICHT auf der Werkseinstellung stehen. Die ist zu eng. Optimal ist 0,20/0,25mm. Der Lufi darf nicht zu alt sein.
2. Poti ohne Gestänge und Choke (wichtig!) auf 150 mV ( $\pm 2$ mV) einstellen. Dazu alle Anschlüsse lösen und die Anschlagsschraube (Madenschraube, auch auf der rechten Seite!) herausdrehen. Sie sind auch später überflüssig. Man kann besser messen, wenn man drei dünne Leitungen in den Stecker (unter den linken Drosselklappenkörper) steckt und dort das Multimeter anschließt.
3. Gestänge wieder aufstecken.
4. Poti im Steuergehäuse auf Mittelstellung bringen. Das Poti sitzt neben dem dicken Stecker und ist von außen zugänglich. Es hat 4 Umdrehungen. Einen Anschlag hat es nicht. Bei Erreichen des Anschlags hört man nur ein leises Klicken.
5. Motor warm laufen lassen (ca. 60°C, im Betrieb sollten 100°C nicht überschritten werden).
6. Bypassschrauben in den Drosselklappenkörpern gefühlvoll ganz reinschrauben.
7. Gestänge bei ca. 4000 rpm synchronisieren.
8. Über den zentralen Drosselklappenanschlag ca. 1000 rpm einstellen (so dass der Motor gerade noch läuft).
9. Mit den Bypassschrauben synchronisieren. Dazu nur eine ein wenig (weniger als 1 Umdrehung) herausgeschraubt, wenn überhaupt.
10. Weiter mit Punkt 7, bis sowohl Leerlauf als auch Teillast synchron laufen. Das kann etwas dauern.
11. Leerlaufdrehzahl auf 1200 rpm einstellen.
12. Mit dem Poti im Steuergehäuse langsam verstellen, bis der Motorlauf beginnt, sauber zu sein. Einfach wie bei den Gemischschrauben an den alten Vergasern vorgehen: Erst ein wenig nach rechts drehen bis es schlechter wird. Dann wieder nach links bis es gut ist. 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 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.