

Abstimmung der Guzzi Centauro

1998 kaufte ich mir eine gebrauchte V10 Centauro: 12500km, 13 Monate alt, 12500 DM. Klasse. Tolles Fahrwerk, mords Motor, aber auch Konstantfahrerruckeln und Drehmoloch bei 4000. Also habe ich mir ein Dynotec-EPROM gekauft, dass das Ruckeln, zusammen mit einer neuen Synchronisation der Drosselklappen tatsächlich auf ein erträgliches Maß reduziert hat.

Naja, so ging es einige Zeit ganz gut. Es blieb nur der Eindruck, dass das Moped oben herum etwas zahmer war, was aber nicht so störend ist. Außerdem ist der Drehzahlbegrenzer brutal. Der schaltet bei ca. 8500 einfach ab. In den kleinen Gängen -und nur dort kommt man ja in den Begrenzer- mutet man dem Getriebe so einiges zu. Also habe ich bei Dynotec das EPROM so ändern lassen, dass es weicher in den Begrenzer geht. das hat sich bei einer Alpentour auch bewährt.

Allerdings gab es jetzt auch Probleme. Bei kaltem Wetter und Nässe war der Leerlauf sehr instabil. Häufig mußte der „Choke“, der ja nur ein Anschlag für die Drosselklappen ist, zum Einsatz kommen. Außerdem startet die Karre bei Temperaturen unter 10° sehr schwer und es dauert ewig, bis sich ein Leerlauf einstellt. Ich habe die Zündanlage untersucht, alles OK. Naja, dann wurde die Einspritzanlage neu gelagert, weil so ziemlich alles Spiel hatte, aber auch das war nicht des Pudels Kern. Erst als mir Thomas Herbst von LaGuzzi aus der Schweiz ein neues, offizielles EPROM (KK99) zuschickte, war der Spuk schlagartig weg. Offensichtlich war das alte EPROM von Dynotec daran schuld (ich habe aber gehört, dass es überarbeitet wurde). Auch sind mit dem schweizer EPROM messbar bessere Durchzugswerte zu erreichen, aber auch das Drehmoloch wieder zu spüren. Es scheint so, als wäre am alten EPROM des Drehmoloch dadurch beseitigt worden, dass der starke Anstieg bei 5000 abgeflacht wurde. Tolle Wurst. Naja, auf die einfache Frage bei Dynotec, ob ich nicht eine Kombination aus beiden EPROMs in Auftrag geben könnte, wurde ich für verrückt erklärt.

Also, als Elektronikingenieur kann ich das auch selber, dachte ich mir und fing an: Da ich mittlerweile einige EPROMs hatte, habe ich sie ausgelesen, und habe tatsächlich auch das Einspritz- und das Zündfeld finden können. Es sind je 16x16 Byte-Felder, also überschaubar. Über eine Tabellenkalkulation habe ich sie grafisch dargestellt, um herauszufinden, was wo liegt. Und so fing das Bitpopeln an. Schritt für Schritt habe ich die Felder verändert:

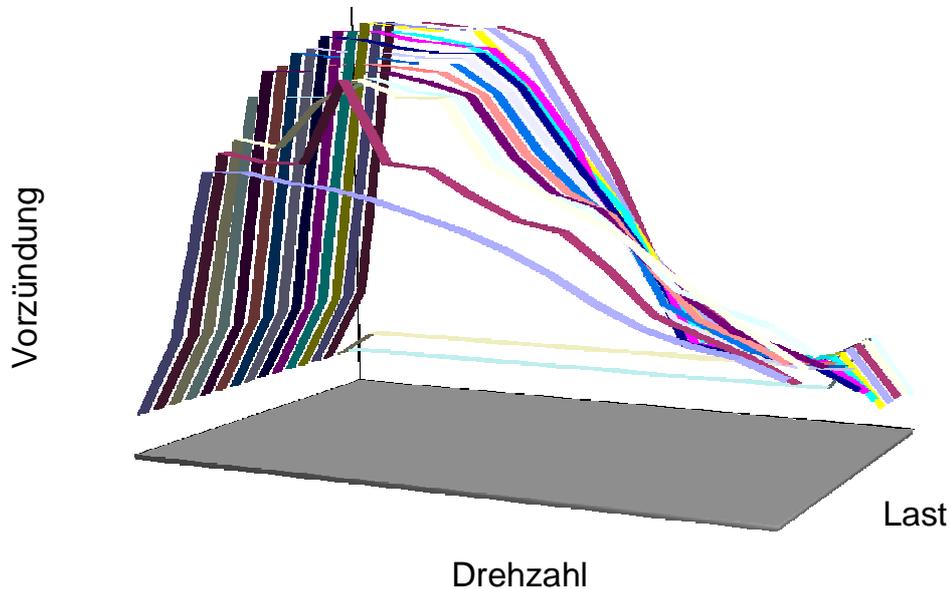
- stabiler Leerlauf mit Stabilisierung
- mehr Durchzug im unteren und mittleren Drehzahlbereich
- deutlich weniger „wroups“, also die Aussetzer bei ganz niedrigen Drehzahlen
- weicherer Drehzahlbegrenzer
- etwas niedriger Verbrauch
- bessere Anpassung an veränderte Luftdrücke (schweizer EPROM als Basis eben)

Mittlerweile bin ich bei der 15. Variante angelangt, die sehr zufrieden stellend ist. Seit einiger Zeit habe ich mich auch dran gemacht, das EPROM weiterzugeben. Dabei wird es nicht verkauft, sondern nur verschenkt. Einige Centaurofahrer (ca. 30) haben es bereits und ich habe viele positive Rückmeldungen und Verbesserungsvorschläge bekommen, die ich mittlerweile alle umgesetzt habe.

Wenn also jemand das EPROM haben möchte, dann genügt eine Mail (Karsten@FamilieSteinke.de) und ich sende den Code zu. Wer nicht selber EPROMs brennen kann, der kann mir auch ein leeres EPROM 27C512 (max. 200 ns) mit einem frankierten Rückumschlag (3,- DM) zuschicken. Es kommt dann programmiert zurück. Ein

EPROM kostet ca. 5,- und ist in jeder Elektronikhandlung (www.conrad.de) zu bekommen.

Zündfeld Centauro



Zum Bild: Bei niedriger Drehzahl wird die Vorzündung wieder leicht angehoben. Das bewirkt einen stabileren Leerlauf. Die konstant niedrigen Vorzündungen bei niedriger Last bewirken einen weicheren Übergang vom Schiebe- zum Lastbetrieb. Bei hoher Last wird die Vorzündung wieder leicht reduziert, um Klingeln zu vermeiden.