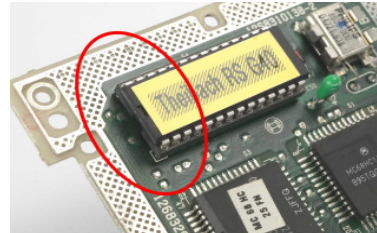




Motoreinstellung nach Einbau von Theibach RS-Chip für G40 / PY

Die erwartete Mehrleistung kann nur erreicht werden, wenn im Steuergerät zuvor ein Original-Chip eingebaut war. Ist dies nicht der Fall, können interne Parameter des Steuergerätes ausserhalb der vorgesehenen Werte liegen. Dies kann dazu führen, daß die erwartete Mehrleistung nicht erreicht wird. Bei getunten Motoren ist **Super plus 98** ROZ zu tanken.

Der Chip ist im Steuergerät in der Platine eingesteckt. Das Alu-Gehäuse muss geöffnet werden. Den originalen Chip vorsichtig aus dem Sockel hebeln. Beim einstecken des neuen Chips ist unbedingt auf die Kerbe am Chip zu achten. Sie muss über der Kerbe im Sockel sein – also so wie auch beim orig. Chip.



Nach Einbau des Chips, oder von Chip und Laderrad muss der Motor neu eingestellt werden. Zuerst muss die Zündung kontrolliert, ggf. eingestellt werden. Im 2. Schritt der CO-Gehalt.

Der Zündwinkel muss bei einer **Motordrehzahl von 2000 – 2500 U/min** eingestellt werden.
Einstellwert: 4 – 6° vor OT

Leerlauf-CO-Gehalt: Einstellwert: 1,1 – 1,3 Vol. % +/- Höhenausgleich

*bezogen auf 300 m Höhenlage. Werte zzgl. 0,2 Vol.% CO je 100 m Höhenzunahme

Leerlaufdrehzahl: 800 +/- 50 U/min

- Der Motor muß auf mind. 80° C Öltemp. warmgefahren sein
- Entlüftungsschlauch des Kurbelgehäuses am Druckregelventil abziehen und Schlauch verschließen
- Meßgerät bei ausgeschalteter Zündung anklemmen
- Abgastester beim KAT-Motor am CO-Entnahmerohr anschließen – es darf keine Nebenluft eintreten.
- Motor starten. Elektrische Verbraucher dürfen nicht eingeschaltet sein.
- Nach ca. einer Minute Motorlauf den blauen Stecker vom Kühlmittel-Temp'geber abziehen
- Motor 3mal auf über 3000 U/min hochdrehen und wieder im Leerlauf drehen lassen
- Zündung kontrollieren – und ggf. einstellen

Der Zündwinkel muss bei einer
Motordrehzahl von 2000 – 2500 U/min eingestellt werden

- Leerlaufdrehzahl und CO-Wert ablesen und ggf. auf Einstellwert lt. Rechnung einstellen
- Ggf. Einstellschrauben im Wechsel verdrehen
- Stecker wieder aufdrücken, 3 mal kräftig Gas geben und nochmals im Leerlauf Messwerte ablesen.
- Zur Kontrolle der Lambda-Regelung bei KAT-Motoren den Unterdruckschlauch vom Druckregler am Drosselklappenstutzen abziehen.
- Freigewordenes Röhrchen mit dem Finger verschließen
- CO-Gehalt beobachten: Er muss kurz ansteigen und dann wieder abfallen.
- Nach der Einstellung bei noch angeschlossenem Abgastester Schlauch Kurbelgehäuse-Entlüftung wieder anschließen
- Steigt jetzt der CO-Gehalt an, befindet sich Kraftstoffkondensat im Motoröl, was durch überwiegenden Kurzstreckenverkehr verursacht sein kann