



Micron Systems  
GmbH  
90765 Fürth



## Dynojet Power Commander II, III, IIIr und IIIusb

Vielen Dank für den Kauf eines Dynojet Power Commanders. Auf den folgenden Seiten wird Ihnen erklärt, wie Sie ihn einsetzen können und welche weiteren Möglichkeiten Sie haben. Alle aufgezeigten Varianten sind optional, d. h. sie können den Power Commander im Normalfall einbauen und fahren ohne größere Abstimmungsarbeiten vornehmen zu müssen.

### 1.1 Grundlagen

Der Power Commander wird durch Stecker wie bereits am Originalkabelbaum vorhanden mit dem Motorrad verbunden. Er wird einbaufertig geliefert und kann sofort – **ohne weitere Programmierung** – eingesetzt werden.

### 1.2 Auslieferungszustand

Der Power Commander wird mit der Kurve programmiert geliefert, die der Kunde wünscht. Sollte der Kunde keine Angaben machen, erhält er die Kurve für Serienmaschinen. Darüberhinaus gibt es für alle Modelle verschiedene Kurven die auf CD mitgeliefert werden oder über uns bzw. das Internet erhältlich sind. Selbstverständlich stehen wir zur Beratung jederzeit zur Verfügung. Es werden ständig neue „Maps“ (= Kurven) entwickelt um möglichst allen Kombinationen aus Luftfiltern und Auspuffanlagen gerecht zu werden.

### 1.3 Montage des Power Commanders

- der PC II bzw. III kann ohne Änderungen des Serienkabelbaumes montiert werden, da er über kompatible Serienstecker verfügt.
- nach der beiliegenden Installationsanleitung wird er einfach unter dem Sitz montiert
- bei der Installation immer die **Zündung des Fahrzeuges aus lassen**, am besten den Schlüssel abziehen!

### 1.4 Laden der entsprechenden Kurve

- der Power Commander wird normalerweise mit der **gewünschten Kurve fertig geladen** geliefert. Falls eine andere Map gewünscht wird, kann diese von der mitgelieferten CD oder von der Website [www.powercommander.com](http://www.powercommander.com) geladen werden.
- zum Laden der gewünschten Kurve muß der Power Commander am Motorrad angeschlossen sein und die Zündung des Motorrades auf „an“ stehen. Bei den Suzuki-Modellen GSXR 600/750/1000 und TL 1000 S/R sowie Cagiva-Modellen mit Suzuki-Motoren sowie einige aktuelle Kawasaki- und Yamaha-Modelle muß der Motor laufen. Das beiliegende Schnittstellenkabel muss mit einem aktiven COM-Port des Computers verbunden sein, auf dem sich die **Power Commander Control Center Software** (von der CD zu laden) befindet.

- steht kein Fahrzeug zur Verfügung, lässt sich die Map auch laden, wenn der PC II oder III über den Power Commander 9 Volt-Adapter (Art.-Nr. 50-66116001) oder den Power Commander Programmer (Netzteil, Art.-Nr. 50-76423002) mit Strom versorgt wird. Der Adapter liegt den Powercommandern bei, wenn er benötigt wird.

### 1.5 Auswahl der Map (Kurve)

Hierzu muß die Software, der „Power Commander Control Center“, von der mitgelieferten CD auf einem Computer mit Windows 95, 98, ME, 2000 oder XP geladen sein!



- Für jedes Fahrzeug steht eine „zero map“, die keine Veränderungen vornimmt, und eine Map für das Fahrzeug im Serienzustand zur Verfügung. Diese Verbessert vor allem das Ansprechverhalten im mittleren Drehzahlbereich und optimiert den Verbrauch (bei den meisten Modellen die Map M xxx-501).

- darüber hinaus gibt es für verschiedene Auspuffanlagen und Luftfilterkonfigurationen eigene Maps. Über den Menüpunkt „Datei öffnen“ im Power Commander Control Center lässt sich ein **Auswahlmenue der Maps** nach Fahrzeugmodellen geordnet öffnen. Im Feld „Notizen“ findet sich die Beschreibung der jeweiligen Map.

- Bitte fragen Sie ggf. telefonisch bei uns an, wenn Sie bei der Auswahl der Map nicht sicher sind.

### 1.6 Laden der Map-Datei

Ist die ausgewählte Datei gefunden wird folgendermaßen verfahren:

- über „Map öffnen“ wird die **Map-Tabelle in den Control Center geladen.**

Dort kann sie weiter modifiziert werden oder direkt über „Map senden“ zum Power Commander geschickt werden. Der Computer meldet nach Abschluß des Sendevorganges „Map erfolgreich geladen“.

Map	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
1000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1050	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1350	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1400	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1450	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1550	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1650	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1750	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1850	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

- über „Map holen“ kann die auf dem PC II bzw. III befindliche Map in den Computer geladen werden und dort bearbeitet werden. Danach kann sie wieder zurück auf den Power Commander gesendet werden.

- eine einmal geladene Map verbleibt auf dem Power Commander bis sie entweder überschrieben oder über die Drucktasten modifiziert wird.

- über den Button „Tabelle“ kann beim PCII zwischen den Tabellen für die einzelnen Sensoren und beim PC III r für die Zündtabelle gewählt werden

### 1.7 Optimierung einer bestehenden Map

Soll die ausgewählte Map weiter optimiert werden, lässt sich

- **manuell** über die Drucktasten (Bedienung siehe Gebrauchsanleitung) eine Anfertung bzw. Abmagerung von ca. +/- 5 % in den Bereichen Low, Middle und High erzielen



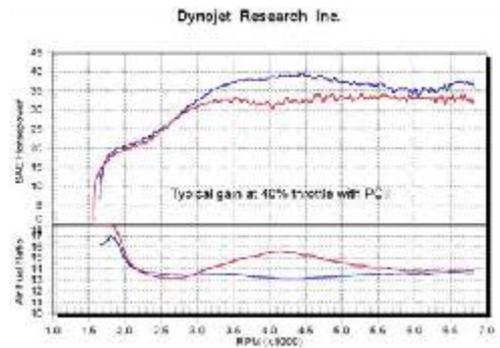
- **über den Computer** eine Feinabstimmung ohne Begrenzung der Werte vornehmen. Dabei bedeutet eine Änderung um einen Punkt jeweils ca. ein Prozent fetter (+) oder magerer (-) bzw. ein Grad Früh- oder Spätzündung. **Achtung!** Der Power Commander nimmt die Daten erst auf, wenn sie über „Map senden“ bei eingeschalteter Zündung an den Power Commander gesendet wurden. Bei einigen Modellen muß der Motor laufen oder ein 9V-Adapter verwendet werden!

### 1.8 Die Verwendung eines Leistungsprüfstandes

Durch einen Rollenprüfstand lassen sich sehr gute Ergebnisse im Bereich von 80-100% Drosselklappenöffnung erzielen. Darunter ist eine Beurteilung der Ergebnisse nur bedingt möglich, da sich die Auswirkung einer Gemischänderung bei nur teilweise (z. B. 20%) geöffnetem Gasgriff bei einem **Beschleunigungsprüfstand** nur unzureichend nachweisen lässt.

- die Verwendung eines Prüfstandes mit **Wirbelstrombremse** (Load Control) zur Simulation konstanter Last zusammen mit einem Gemischaufzeichnungsgerät, z. B. einer Lambdasonde (Air/Fuel-Ratio) vermittelt eindeutige Ergebnisse.

- ohne diese Ausrüstung sollten keine größeren Änderungen der Werte einer Map im **unteren und mittleren Bereich** vorgenommen werden. In diesem Fall arbeitet man am Besten von einer bestehenden Map aus, die der Ausstattung des Fahrzeuges am nächsten kommt. Eine entscheidende Verbesserung lässt sich oft schon durch kleine Änderungen erzielen.



### 1.9 Hinweise zur Arbeit am Leistungsprüfstand

- viele Fahrzeuge schalten intern Temperatur- und Luftdruckabhängig zwischen **verschiedenen Kurven** hin und her. Daher immer bei möglichst praxisnaher Temperatur messen und ggf. mehrere Messungen zu Hilfe nehmen
- fast alle Hersteller arbeiten mit **Frischlufzufuhr** in den Auslasstrakt um bessere Abgaswerte zu erhalten. Diese ist bei der Messung von Air/Fuel-Ratio oder Lambda-Werten unbedingt stillzulegen, die angezeigten Werte wären zu mager
- bei Fahrzeugen mit Katalysator sind die entsprechenden Sonden nach Möglichkeit **vor dem Kat anzubringen**

### 1.10 Dynojet Tuning Link

Das **Tuning Link** ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen Dynojet-Prüfstand, Power Commander und Fahrzeug. Die Software programmiert den Power Commander weitgehend selbsttätig nach einigen Läufen auf dem **Dynojet Model 250 Leistungsprüfstand**. Es werden ständig Partner zur Gründung von Dynojet Tuning Centern gesucht, die mit den Lizenzrechten für die Software auch Sonderkonditionen erhalten.

## **1.11 Service**

*Bei Fragen jeder Art zu Dynojet-Kits oder dem Power Commander stehen wir Ihnen gerne unter folgenden Nummern zur Verfügung:*

**Telefon**      **0911-93674-16**  
**Telefax**      **0911-93674-34**  
**Mail** [\*\*wiegel@micronsistemas.de\*\*](mailto:wiegel@micronsistemas.de)

Copyright Micron Systems GmbH 01/2005