

TPS – Throttle Position Sensor

Ich werd mal kurz meine bisher gesammelten Erkenntnisse bezüglich der Funktion und Einstellung des TPS zusammenfassen. Hoffe ich hab alles richtig verstanden. Klingt aber für mich erstmal logisch so.

Also:

Besagter Sensor meldet der ECU die Position des Gasgriffes.

Wenn die Meldung kommt „Gas zu“ dann schaltet die Einspritzung oberhalb von 3500-4000 u/min komplett ab. Soll heißen der Motor ist nur noch durch den Schub der Maschine am Laufen.

Kommt man wieder unter ca. 2000 u/min dann arbeitet die Einspritzung wieder um Leerlaufdrehzahl zu gewährleisten und damit der Motor beim Auskuppeln net abstirbt.

Aber genau das ist das Problem was mir auf die Nüsse geht. Autobahn/Landstraße im 5ten oder 6ten Gang. Knapp 3600-4000 u/min und man is so am Mitschwimmen. Gas wird immer weniger geöffnet um die Geschwindigkeit dem Verkehr anzupassen. Dann schaltet auf einmal die Einspritzung ab und man wird schlagartig langsamer („Motorbremse“?). Gibt man wieder etwas Gas legt die Einspritzung mit etwas Verzögerung wieder los und es gibt nen „Ruck“... Dummerweise ist das genau bei 75-90 km/h. Also entweder wird man durchgeschüttelt oder man schaltet runter und bleibt aufn Gas... Zum Kotzen!

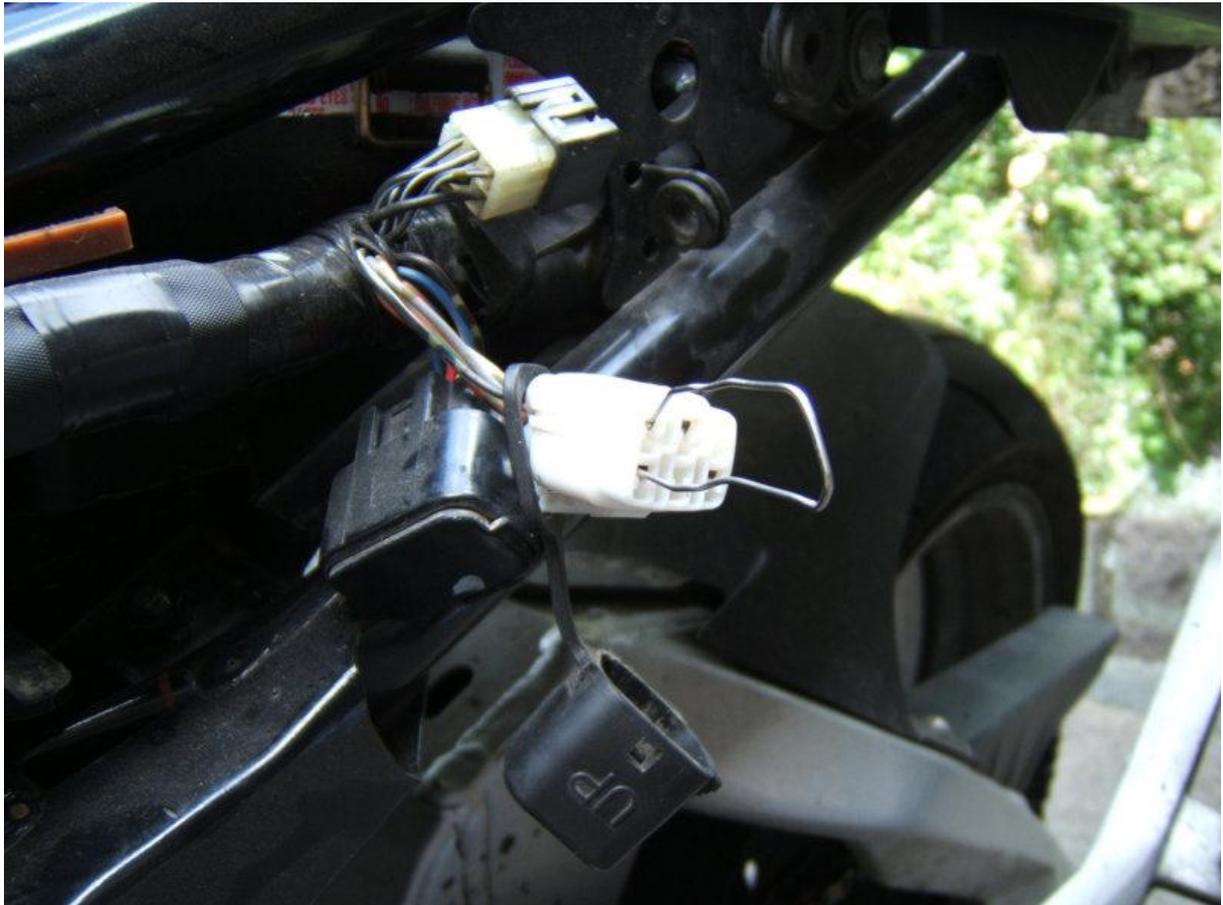
Die Idee ist nun besagten TPS so einzustellen dass immer die Meldung „Gas offen“ zu ECU geleitet wird.

Zu erkennen welche Meldung grad rausgeht is im DiagnoseModus im Display links unten an dem „ – „ Es gibt UNTEN, MITTE und OBEN...

Es soll so eingestellt werden das das „ – „ auch bei Standgas immer gerade so auf der obersten Position ist und nicht runterspringt. Das bewirkt das die „Schubabschaltung“ praktisch umgangen wird. Das ist das Ziel!

Anbei paar Bilder. Erklärung/Anmerkung dazu immer unter dem Bild!

Bild 1



Das ist der Stecker auf den der Diagnosestecker den ich mitgebracht hab drauf muss um im Display die Anzeige zu bekommen.

Ob der Stecker rechts oder links ist variiert wohl je nach Baujahr... Auf dem Foto is ne K6 da ist der Stecker links. Ich denke aber bei meiner K7 is er rechts hinter dem Sicherungskasten. Is aber glaub ich egal. Hauptsache der Stecker passt und die Anzeige kommt 😊

Bild 2



Das ist die Anzeige die der Diagnosestecker erzeugen sollte! Auf dem Bild ist das „ - „ in der Mitte bei Standgas. Es sollte aber in der oberen Stellung sein. Siehe Bild 3

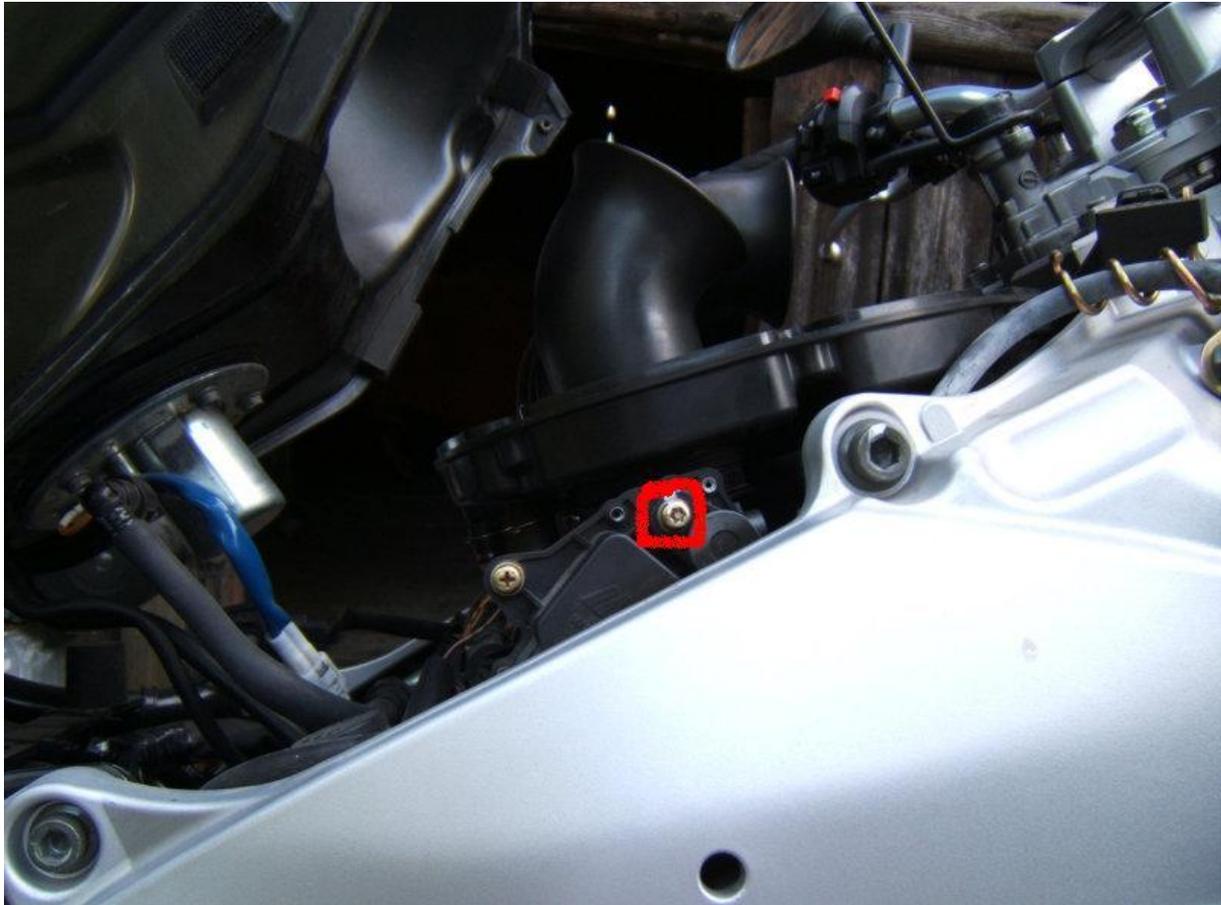
Bild 3



Wie man sieht ist der „ – „ jetzt in der oberen Stellung. Aber erst bei 4500 u/min. So sollte er aber schon im Standgas sein! Und unabhängig von der Drehzahl nicht mehr wandern!

Im Werkstatthandbuch (PDF-Dokument auf Englisch) ist die Einstellung auf Seite 4-19 (Kapitel 4 Seite 19) beschrieben. Es soll aber eben gerade so in der „falschen oberen Stellung“ sein. Nicht wie beschrieben in der mittleren Stellung! Der Sensor soll so tief wie möglich eingestellt werden damit der Strich trotzdem immer oben bleibt.

Der Sensor sitzt auf der rechten Seite an der Einspritzung. Es ist der „untere“ Sensor. Der da drüber ist der STPS. Der soll so bleiben wie er ist.



Die markierte Schraube ist zu 99% die vom STPS! Soll nicht verstellt werden. Der TPS sitzt darunter.

Um an den TPS daranzukommen ist es wohl am leichtesten die Einspritzung ein paar cm anzuheben, weil er sonst vom Rahmen verdeckt ist.

Auf beiden Seiten ist jeweils ein kleines Loch im Rahmen auf Höhe der Einspritzung. Da mit dem Kreuzer rein und die Schellen der Einspritzung gelöst.

Es ist jeweils eine Schraube für 2 Zylinder verantwortlich. Wenn die Schrauben halbwegs lose sind, kann man die Einspritzung anheben. Es müssen keine Kabel oder ähnliches abgesteckt werden und man kommt an den TPS ran.

Ich weis leider net in welche Richtung, also nach oben oder unter drehen, der TPS zu bewegen ist.

Besagte Anzeige im Display aktualisiert sich alle 0,4 Sekunden.

Befestigt/Justiert ist der Sensor mit nem Torx TX25... Is glaub ich so einer in Sternform mit nem Loch in der Mitte. Aber das wißt ihr ja sicher!

Wenn der olle Strich, egal wie der Gashahn steht, immer oben ist dann ist genau das was ich mir vorgestellt hab! Ich weis auch net genau obs reicht die Zündunge einzuschalten um das zu kontrollieren. Zum Einstellen müsste es ausreichen. Und wenss bei leufendem Motor auch so angezeigt wird, umso besser!

Ich hoffe die Infos die ich zusammengesucht hab helfen euch etwas! Und vor Allem der Diagnosestecker von Suzuki.

Wenn ihr das hinbekommt wäre das echt super!

Vllt könnte ich euch ja dann, wenss klappt und **ihr zustimmt**, noch ein paar andere GSR-Fahrer auf den Hals hetzten die das auch gemacht haben wollen. Aber wie gesagt nur wenss klappt, nicht zu fummelig ist und der Aufwand sich für euch lohnen würde...

Gutes Gelingen! Und Danke schon mal!

Ronn