

EZECU®系列

Sport Fi ECU

外掛式 3D 可程式供油電腦

適用於 BOSCH 相容噴射系統

使用手冊

2012 年 1 月



© Copyright IC Leader Technology Corporation, 2008-2012.

All Rights Reserved.

Printed in Taiwan 2012.

IC Leader, IC Leader Logo, EzFi, EzFC, EzLog, EFR, EzSpark, Energy Zone, 動力特區 and EZECU are trademarks of IC Leader Technology Corporation in Taiwan and/or other countries. Other company, product and service names may be trademarks or service marks of others.

All information contained in this document is subject to be changed without notice. The products described in this document are NOT intended for use in implementation or other life support application where malfunction may result in injury or death to persons. The information contained in this document does not affect or change IC Leader Technology's product specification or warranties. Nothing in this document shall operate as an express or implied license or indemnity under the intellectual property rights of IC Leader Technology or third parties. All information contained in this document was obtained in specific environments, and is presented as an illustration. The results obtained in other operating environments may vary.

THE INFORMATION CONTAINED IN THIS DOCUMENT IS PROVIDED ON AN "AS IS" BASIS. In no event will IC Leader Technology be liable for damages arising directly or indirectly from any use of the information contained in this document.

IC Leader Technology Corporation
No. 6, Nanning Rd.
Jhudong Township, Hsinchu County 31063
Taiwan

E-mail:

support@icleader.com

URL:

www.EZECU.com

內容

| | |
|-------------------------------|----|
| 改版歷史..... | V |
| 1 簡介..... | 1 |
| 1.1 Sport Fi ECU 產品包裝清單..... | 1 |
| 1.2 產品特色..... | 2 |
| 1.3 產品規格..... | 3 |
| 2 配線圖..... | 4 |
| 2.1 連接器及電源指示燈..... | 4 |
| 2.2 YAMAHA 車系專屬配線及配線圖..... | 4 |
| 2.3 KYMCO/SYM 車系專屬配線及配線圖..... | 6 |
| 3 應用軟體..... | 8 |
| 3.1 操作畫面概觀..... | 8 |
| 3.2 供油修正表及韌體之操作..... | 10 |
| 3.3 節流閥位置感測器 (TPS) 電壓校正..... | 11 |
| 3.4 即時引擎狀態..... | 13 |
| 3.5 供油修正表..... | 15 |
| 3.6 可程式超轉啟動點及限轉點設定..... | 19 |
| 3.7 可程式回油補償設定..... | 20 |
| 3.8 迷你快捷列..... | 21 |
| 3.9 動態追蹤模式..... | 22 |
| 3.10 全螢幕引擎狀態監控..... | 22 |
| 3.11 關於 EZECU®..... | 23 |
| 附錄 主連接器訊號定義..... | 24 |

圖目錄

| | | |
|--------|--|----|
| 圖 2-1 | Sport Fi ECU 之 YAMAHA 車系專屬配線組 | 4 |
| 圖 2-2 | Sport Fi ECU 之 YAMAHA 車系配線圖..... | 5 |
| 圖 2-3 | Sport Fi ECU 之 KYMCO/SYM 車系專屬配線組 | 6 |
| 圖 2-4 | Sport Fi ECU 之 KYMCO/SYM 車系配線圖..... | 7 |
| 圖 3-1 | Sport Fi ECU 應用軟體操作畫面 (未連線)..... | 8 |
| 圖 3-2 | Sport Fi ECU 應用軟體操作畫面 (已連線)..... | 9 |
| 圖 3-3 | 供油修正表操作按鈕 | 10 |
| 圖 3-4 | 韌體操作按鈕 | 10 |
| 圖 3-5 | TPS 電壓校正按鈕 | 11 |
| 圖 3-6 | 引擎狀態顯示畫面 | 13 |
| 圖 3-7 | 供油修正表畫面 (250 RPM 解析度)..... | 15 |
| 圖 3-8 | 供油修正表畫面 (500 RPM 解析度)..... | 16 |
| 圖 3-9 | 供油修正表畫面 (1,000 RPM 解析度)..... | 17 |
| 圖 3-10 | 可程式超轉啟動點以及限轉點設定..... | 19 |
| 圖 3-11 | 可程式回油補償設定 | 20 |
| 圖 3-12 | 迷你快捷列..... | 21 |
| 圖 3-13 | 動態追蹤模式啟用時之迷你快捷列畫面..... | 22 |
| 圖 3-14 | 全螢幕引擎狀態監控畫面 | 22 |
| 圖 3-15 | EZECU®產品資訊視窗畫面 | 23 |

表目錄

| | | |
|-------|---------------|----|
| 表 A-1 | 主連接器接腳編號..... | 24 |
| 表 A-2 | 主連接器訊號 | 24 |

改版歷史

| 日期 | 版本 | 說明 |
|-------------------|------|--|
| 25, May 2009 | 0.10 | Initial draft |
| 05, June 2009 | 0.11 | Replace application software snapshot by English version and add wiring harness descriptions |
| 14, December 2009 | 0.20 | Update software function descriptions |
| 29, December 2009 | 0.21 | Update software function descriptions |
| 05, February 2010 | 0.22 | Support for Windows Vista and Windows 7 |
| 29, April 2010 | 0.30 | Updated software logo with EZECU™ |
| 29, April 2011 | 1.00 | Updated for Sport Fi ECU Rev.B |
| 03, July 2011 | 1.10 | Updated for Sport Fi v1.6.0 software |
| 15, July 2011 | 1.11 | Corrected some typo errors |
| 02, January 2012 | 2.00 | Update for Sport Fi ECU Rev.C |
| | | |
| | | |
| | | |

1 簡介

隨著電子噴射引擎數量日益增加，立達電通科技股份有限公司開發的 EZECU® 家族成員— Sport Fi ECU (引擎控制器；Engine Control Unit) 可用來與原廠 ECU 共同工作並修正其噴射供油量範圍可達-100%到+100%。不像其他外掛式競爭者產品透過產生假訊號 (如 MAP、TPS、或是 MAF 感測器訊號) 方式來欺騙原廠 ECU，Sport Fi ECU 以原廠 ECU 的噴射供油量為基礎，經過修正後由 Sport Fi ECU 來直接驅動噴油嘴。此外，由於該產品直接驅動噴油嘴且參考引擎的轉速訊號以及 TPS 訊號等輸入，因此可延續原廠 ECU 在引擎高轉速斷油時之噴射動作，有效解決引擎斷油限轉的問題。

1.1 Sport Fi ECU 產品包裝清單

感謝您購買本公司在台灣本土原創設計開發並製作的 Sport Fi ECU，當您打開產品包裝時，應該包含以下產品及相關週邊配件：

- 1 × Sport Fi ECU
- 1 × 專屬配接線組
- 1 × USB A 型公座轉 B 型公座纜線
- 1 × 存放 USB 驅動程式及應用軟體之光碟片

1. 簡介

1.2 產品特色

Sport Fi ECU 係針對噴射引擎開發之高科技改裝產品，其產品特色如下：

- 適用 BOSCH 相容噴射系統之外掛式供油電腦
- 解除原廠 ECU 斷油限轉
- 支援電盤種類包含 12-1/18-1/24-1/12-2/18-2/24-2/12-3/18-3/24-3/1/12/18/24 齒
- 最高轉速支援到 15,000 RPM
- 供油調整範圍為-100%~+100%，調整精細度 1%
- 供油修正 3D 表格數為 59×10 格，調整解析度有 250/500/1,000 RPM 三種可選
- 十段可自訂式節流閥開度感測電壓
- 半自動偵測節流閥全開及全關電壓校正值
- 可程式回油供油補償讓改缸車回油時不會熄火，範圍 0.0ms~3.0ms，調整精細度 0.1ms
- 引擎發動中可更新供油修正 3D 表，更新時間少於 1 秒
- 動態追蹤供油修正 3D 表中之參用格
- 供油調整 2D 曲線顯示
- 即時引擎狀態監控圖形化儀錶
- 產品免費隨附軟體及驅動程式光碟、1.8 米 USB 通訊線及配接線組
- 軟體操作介面支援正體中文及英文，適用於美國微軟視窗 2000/XP/Server 2003/Vista/7 等 32 及 64 位元作業系統

1.3 產品規格

- 電源輸入
 - 8 ~ 20VDC
 - 逆接保護最大可達 40VDC

- 感測器輸入
 - TPS (節流閥位置感測器 ; Throttle Position Sensor) 訊號類比直流電壓範圍為 0 到 5VDC
 - CPS (曲軸位置感測器 ; Crankshaft Position Sensor) 訊號交流電壓範圍為±3 到±120VAC , 訊號格式為引擎每轉 12-1/18-1/24-1/12-2/18-2/24-2/12-3/18-3/24-3/1/18/24 交流脈衝

- 原廠 ECU 噴油嘴驅動訊號輸入
 - 連接到原廠 ECU 之噴油嘴驅動訊號輸出
 - 支援四行程中單次噴射及雙次噴射模式
 - 脈衝寬度調變電壓範圍為 0 到 12VDC

- 噴油嘴驅動輸出
 - 直接驅動高阻型 (直流阻抗值高於 10Ω) 之 BOSCH 相容噴油嘴
 - 脈衝寬度調變電壓範圍為 0 到 12VDC
 - 支援高達 90%噴油嘴佔空率
 - 支援各種流量之噴油嘴
 - 支援四行程中單次噴射及雙次噴射模式

- 指示燈
 - 1×藍光發光二極體當作電源指示燈

- USB 介面
 - 標準 USB B 型母座 (附防塵蓋)

- Sport Fi ECU 本體尺寸
 - 長 : 79 mm (不包含連接器)
 - 寬 : 69 mm
 - 高 : 22 mm
 - 淨重 (不包含配線組) : 225±10 克

2. 配線圖

2 配線圖

2.1 連接器及電源指示燈

Sport Fi ECU 共有兩個連接器，一為 6 支接腳的主連接器，另一為 USB 的 B 型連接器，Sport Fi ECU 也提供了一個電源指示用的發光二極體。

2.2 YAMAHA 車系專屬配線及配線圖

針對 YAMAHA 車系車輛，其專屬配線組如圖 2-1 所示，配線圖則如圖 2-2 所示。多數訊號都提供直接對接的連接器，唯一需要透過夾線式接頭的是節流閥位置感測器 (TPS; Throttle Position Sensor) 訊號線。在連接配線時，請務必謹慎仔細將每條需要使用的接線確實連接，任何錯誤皆可能導致產品及／或車輛上任一零件之永久損壞，若您不熟悉此一程序，請務必請專業之引擎技師來配接這些訊號線。

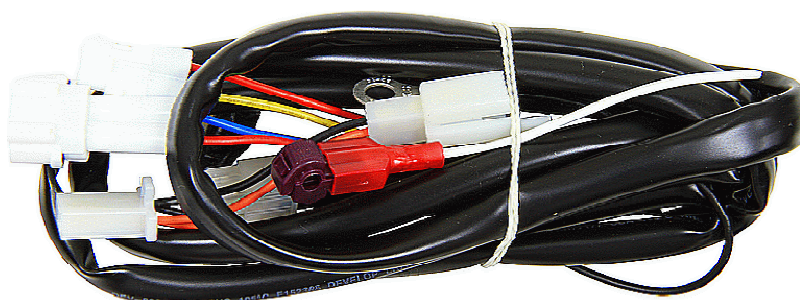


圖 2-1 Sport Fi ECU 之 YAMAHA 車系專屬配線組

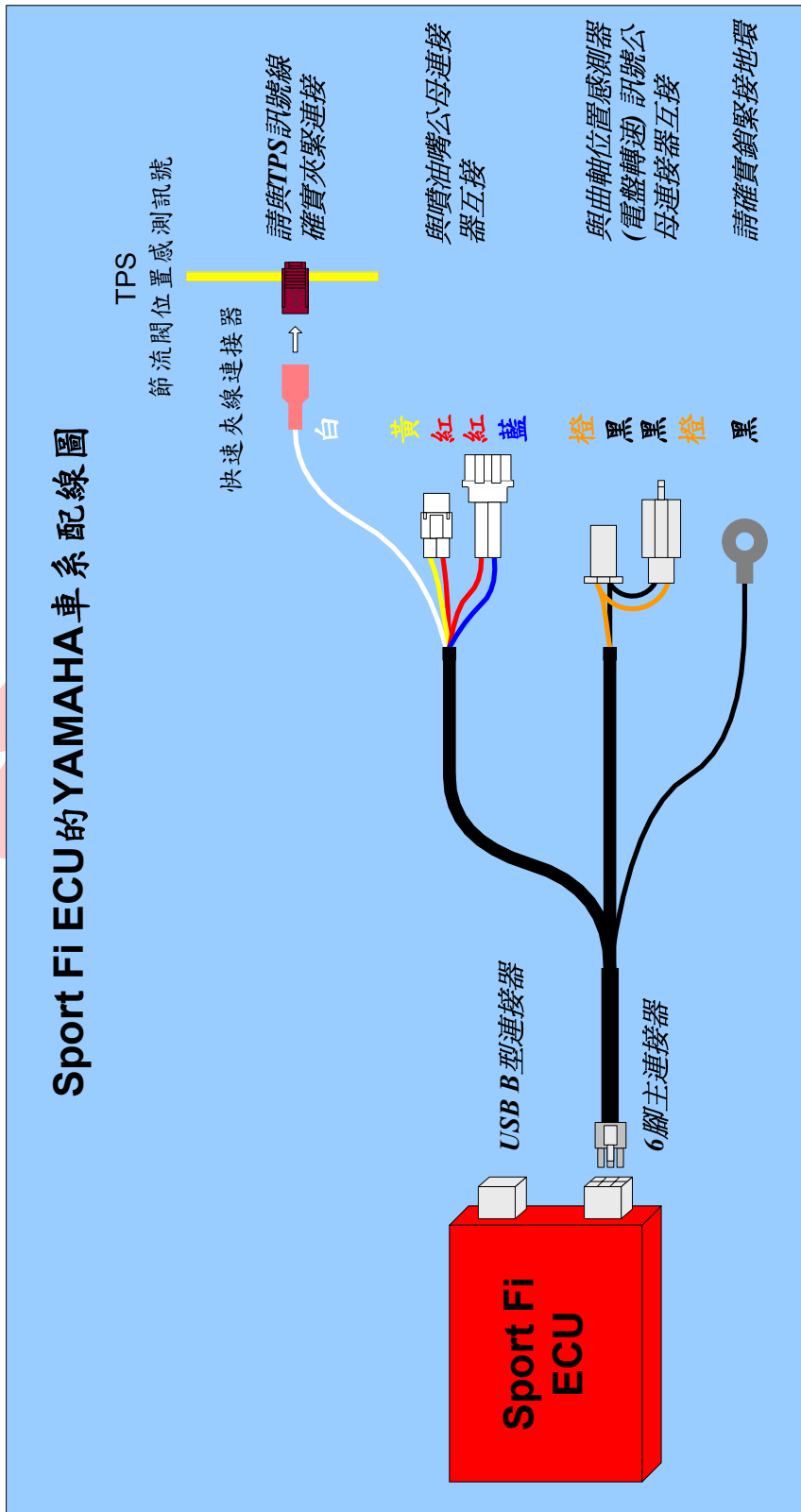


圖 2-2 Sport Fi ECU 之 YAMAHA 車系配線圖

2. 配線圖

2.3 KYMCO/SYM 車系專屬配線及配線圖

針對 KYMCO/SYM 車系車輛，其專屬配線組如圖 2-3 所示，配線圖則如圖 2-4 所示。多數訊號都提供直接對接的連接器，其中噴油嘴公連接器必須依照車種不同來決定配線端子正插或是反插方向，正確的測試與連接步驟說明如下：

1. 將原廠噴嘴母連接器與噴油嘴分開
2. 開啟鎖頭電源
3. 用三用電錶 20VDC 直流電壓檔，電錶之黑色負極接到電瓶負極
4. 用電錶之紅色正極測量該原廠噴嘴母連接器之兩個端子，找出有+12V 電壓反應的一端
5. 將專屬配線附的噴油嘴公連接器對應插上該原廠噴嘴母連接器，而紅色線公端子位置要插在有 +12V 電壓反應的一端
6. 將藍色線插到專屬配線附的噴油嘴公連接器的另一端

另外，由於 KYMCO/SYM 車系多數 ECU 為與節流閥體合一之設計，因此無法取得其 TPS 之訊號，客戶可再加購一外接的 TPS (若有需要購買可聯絡本公司)，安裝在節流閥體的另一同軸端點，再將專屬配線組中反折於線束膠管內的白色配線取出並與 TPS 訊號焊接相連即可取得正確的節流閥位置感測訊號。在連接配線時，請務必謹慎仔細將每條需要使用的接線確實連接，任何錯誤皆可能導致產品及／或車輛上任一零件之永久損壞，若您不熟悉此一程序，請務必請專業之引擎技師來配接這些訊號線。

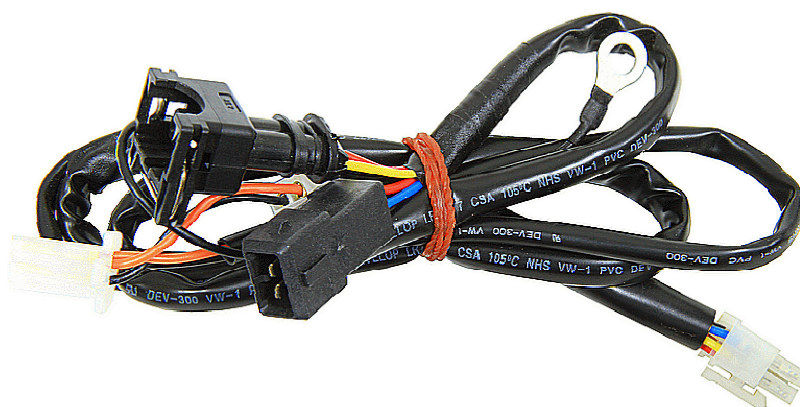


圖 2-3 Sport Fi ECU 之 KYMCO/SYM 車系專屬配線組

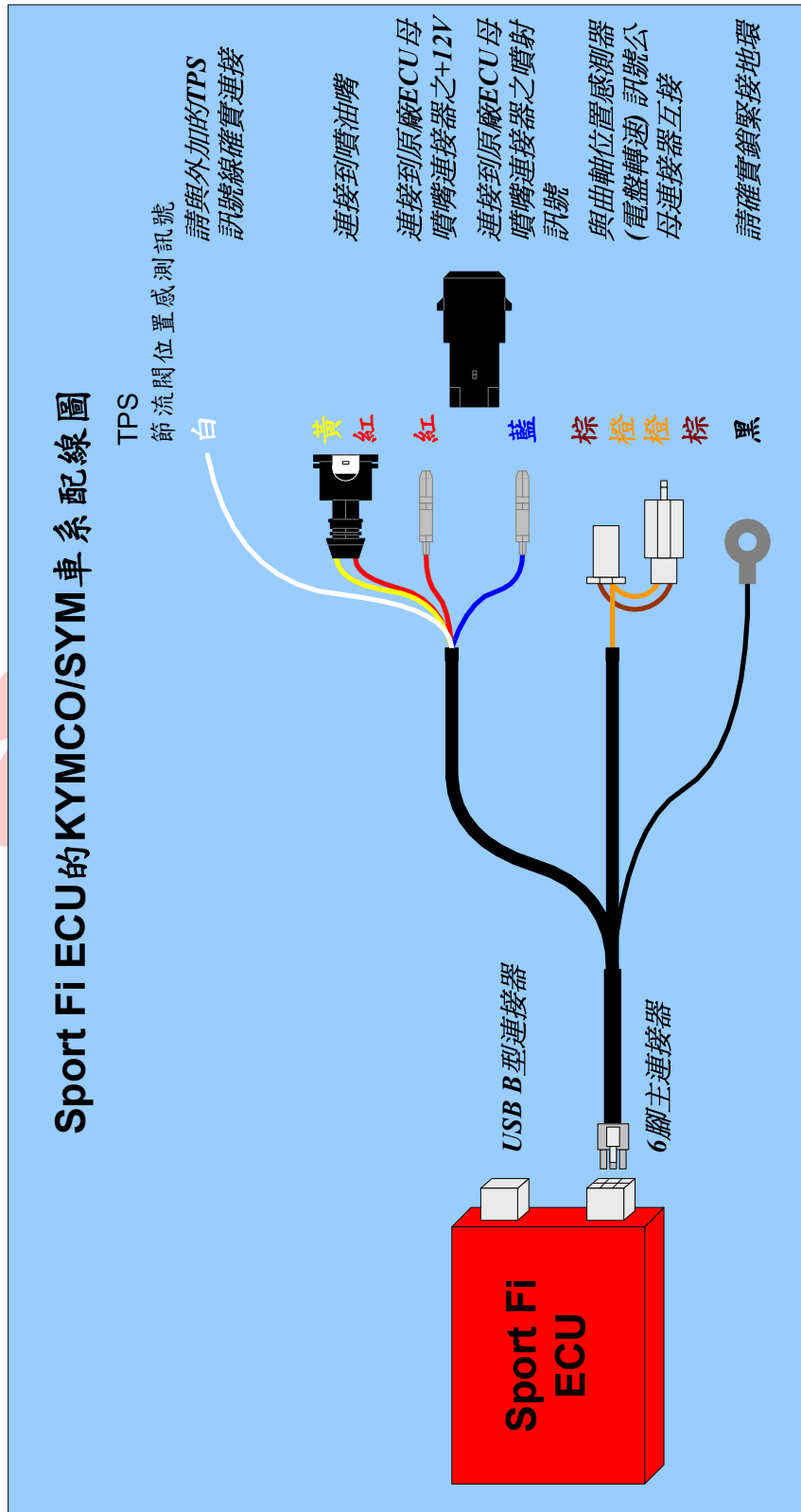


圖 2-4 Sport Fi ECU 之 KYMCO/SYM 車系配線圖

3. 應用軟體

3 應用軟體

本產品的應用軟體可被安裝於英特爾公司 80x86 相容電腦的微軟視窗 2000/XP/Server 2003/Vista/7 等 32 或 64 位元作業系統上，至少需要一個 USB 1.1 版或 2.0 版相容的通用序列通訊埠以和 Sport Fi ECU 通訊，電腦螢幕的解析度最低需求為 1024 × 768，電腦主記憶體需求為至少 1,024 MB。

3.1 操作畫面概觀

本產品應用軟體執行時的第一個畫面如圖 3-1 所示，畫面左方偏上的按鈕負責半自動設定節流閥位置感測器電壓，畫面中間下方的按鈕是負責供油修正表及韌體檔案的開啟、儲存、另存、以及上傳等動作，畫面的右半部上方有三個按鈕分別用以設定超轉啟動點、限轉點、以及回油供油補償值。

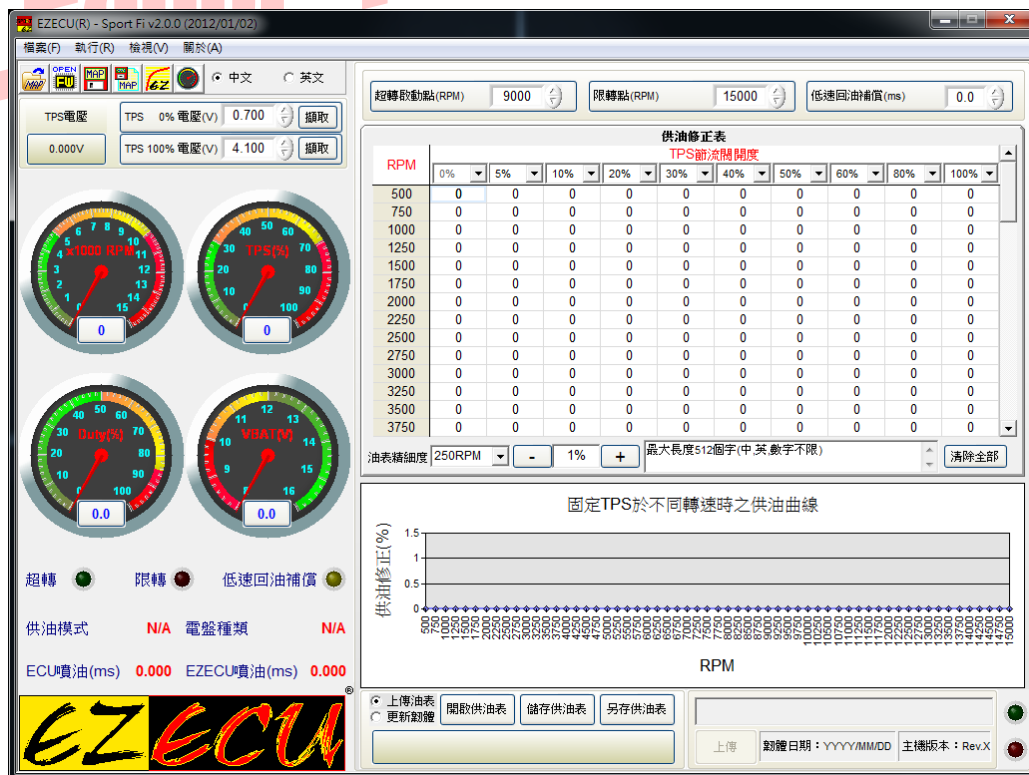


圖 3-1 Sport Fi ECU 應用軟體操作畫面 (未連線)

若 Sport Fi ECU 安裝的機車電源已經打開且已接上 USB 連接線連到電腦上，應用軟體的畫面呈現將如圖 3-2 所示 (右下角綠色 LED 燈會亮起且供油電腦的韌體日期與主機版本會顯示出來)。

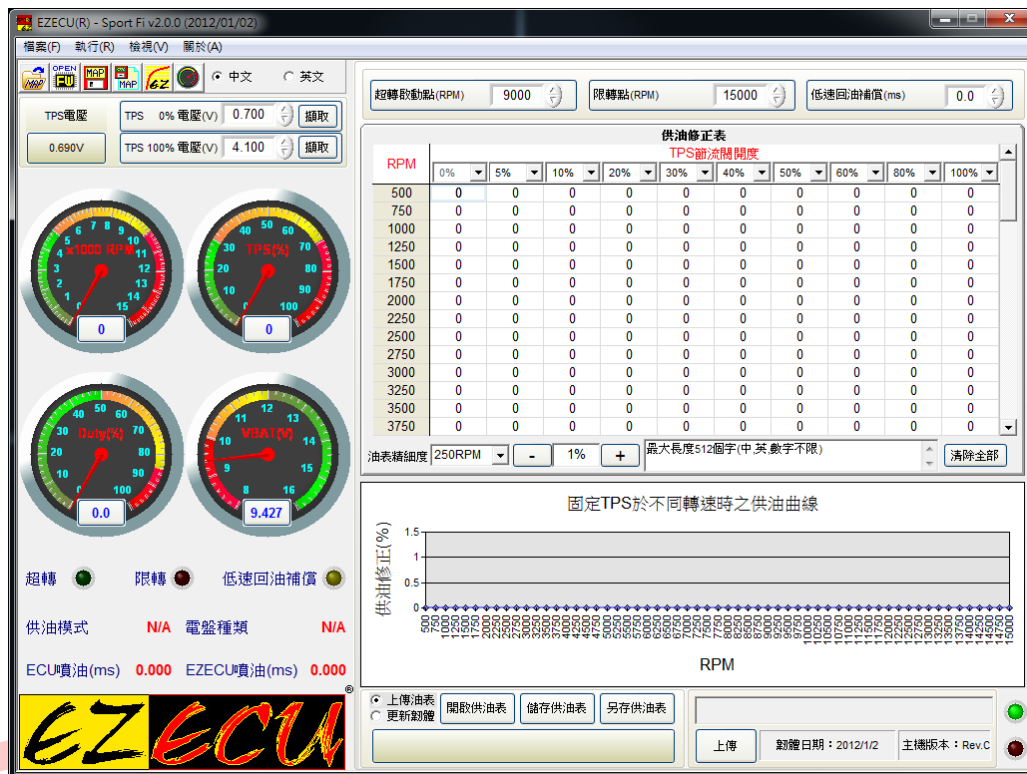


圖 3-2 Sport Fi ECU 應用軟體操作畫面 (已連線)

3. 應用軟體

3.2 供油修正表及韌體之操作

如圖 3-3 及圖 3-4 所示，針對供油修正表以及韌體之檔案的操作方式有些微不同。供油修正表的檔案操作按鈕提供了開啟、儲存以及另存其它檔名等三個功能，而韌體檔案則僅提供開啟之功能。



圖 3-3 供油修正表操作按鈕

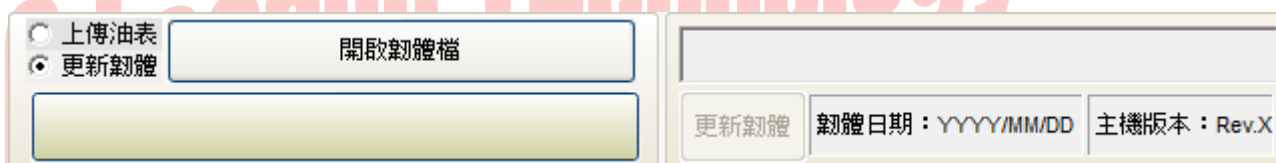


圖 3-4 韌體操作按鈕

在按下供油修正表的上傳按鈕前，請確定 USB 連接線已正確地連接於您的電腦以及 Sport Fi ECU 之間，然後也請確定機車電源已開啟且本產品之藍色電源指示燈已經亮起，之後就可進行上傳的動作（即使引擎不熄火）。然而，若您要更新韌體，您必須先將引擎熄火後才可進行該動作。當傳輸動作進行中時，應用軟體會顯示目前的傳輸進度，當傳輸完成後，本軟體會跳出一提示視窗告知傳輸已經完成。

若您的機車調整時所在的環境有較高的雜訊干擾，建議您可購買抗雜訊能力及屏蔽效應較好的 USB 纜線，例如選用鍍金材質、加粗屏蔽以及內置抗干擾濾波磁珠的 USB 線材。

3.3 節流閥位置感測器 (TPS) 電壓校正

由於各個車款所採用的節流閥位置感測器不同，加上每個感測器出廠時也可能會有某種程度的偏移誤差，因此當使用本產品之前，必須先輸入節流閥全關以及全開時的感測器電壓以讓本產品能正確校正並對應到您愛車的節流閥位置。舉例而言，某些 TPS 輸出 0V 到 3.1V 來對應節流閥由全關到全開，然而某些 TPS 輸出則是以 0.7V 到 4.1V 來對應節流閥由全關到全開，因此，本應用軟體提供了半自動偵測以及手動輸入 TPS 電壓校正值的功能。

如圖 3-5 所示，有兩個“擷取”按鈕和兩個可輸入欄位分別對應節流閥全關 (0%) 以及節流閥全開 (100%) 的電壓，其中的兩個“擷取”按鈕係負責半自動偵測功能，而兩個可輸入欄位係負責手動輸入功能。

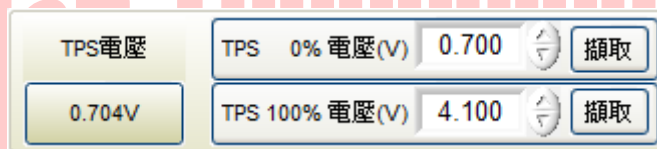


圖 3-5 TPS 電壓校正按鈕

首先，半自動偵測的功能操作步驟如下：

- 步驟一 將 Sport Fi ECU 與機車正確連接；
- 步驟二 將 Sport Fi ECU 透過 USB 纜線與您的電腦連接；
- 步驟三 執行本產品之應用軟體；
- 步驟四 打開機車電源但**不啟動引擎**，並確認 Sport Fi ECU 的藍色電源指示燈有亮起；
- 步驟五 按下較上方的“擷取”按鈕以取得節流閥全關時的 TPS 電壓；
- 步驟六 將機車的節流閥維持在全開的狀況下並按下較下方的“擷取”按鈕以取得節流閥全開時的 TPS 電壓；以及
- 步驟七 放開機車的節流閥。

由於各廠牌感測器會有工作溫度漂移誤差的現象，導致工作溫度冷熱變化時輸出電壓會漂移的現象，因此敝司建議校正 TPS 電壓後將節流閥全關 (0%) 的電壓值再加 0.1V，並將節流閥全開 (100%) 的電壓值再減 0.1V 後當作適當的最終校正值。

透過以上步驟，您愛車的 TPS 電壓對應範圍即可被偵測，這兩個欄位的值在儲存供油修正表



3. 應用軟體

檔案時會一併被存入，因此您可在需要更新供油修正表時由檔案中再次載入該值。

最後，使用者也可使用一精確的電壓表來量測節流閥全關及全開時的電壓值，然後將該值填入應用軟體的兩個可輸入欄位中。

IC Leader Technology Corp.

3.4 即時引擎狀態

如圖 3-6 所示，應用軟體可顯示的即時引擎狀態包含一引擎轉速錶及數值、一節流閥開度百分比錶及數值、一噴油嘴佔空率錶及數值、一電瓶電壓錶及數值、一超轉指示燈、一限轉指示燈、一低速回油補償指示燈、一供油模式顯示、一電盤種類顯示、一原廠 ECU 噴射時間顯示、以及一 EZECU® Sport Fi ECU 噴射時間顯示。



圖 3-6 引擎狀態顯示畫面

當 Sport Fi ECU 偵測到目前引擎的噴油運作已經完全由 Sport Fi ECU 介入接管後，超轉的綠色 LED 會亮起，通常此時原廠 ECU 已經進入或是即將進入斷油狀態，使用者可觀察 ECU 噴油(ms) 欄位來得知原廠 ECU 是否已經斷油 (若數值為 0.000 即代表原廠 ECU 已經斷油)。

3. 應用軟體

當引擎轉速超過使用者設定的限轉轉速時，限轉的紅色 LED 會亮起表示已經進入 Sport Fi ECU 設定之斷油限轉狀態。

低速回油補償的作用是當使用者在騎乘時若關閉油門達到 5% 以下時，通常原廠 ECU 基於環保考慮因此會停止噴射動作，這個對改缸的較大回壓引擎來說可能會造成熄火或是快要熄火的問題產生，尤其對 KYMCO Racing 等改缸車種更為明顯，Sport Fi ECU 提供此一可程式欄位可讓使用者填入一微小噴油量讓引擎汽缸仍有些微動力維持運轉，當 Sport Fi ECU 偵測到目前有啟用低速回油補償功能時，黃色的 LED 燈就會亮起，此時使用者也可藉由觀察 EZECU® 噴油時間來確認此一動作。

供油模式會顯示在每次引擎四行程運轉中有幾次的噴射，也就是引擎每運轉兩圈中有幾次噴射。電盤種類會顯示目前安裝車種的齒盤類別，例如 12-1/18-1/24-1/12-2/18-2/24-2/12-3/18-3/24-3/1/18/24 等。

3.5 供油修正表

圖 3-7 所示為以 250 RPM 解析度顯示的供油修正表畫面。

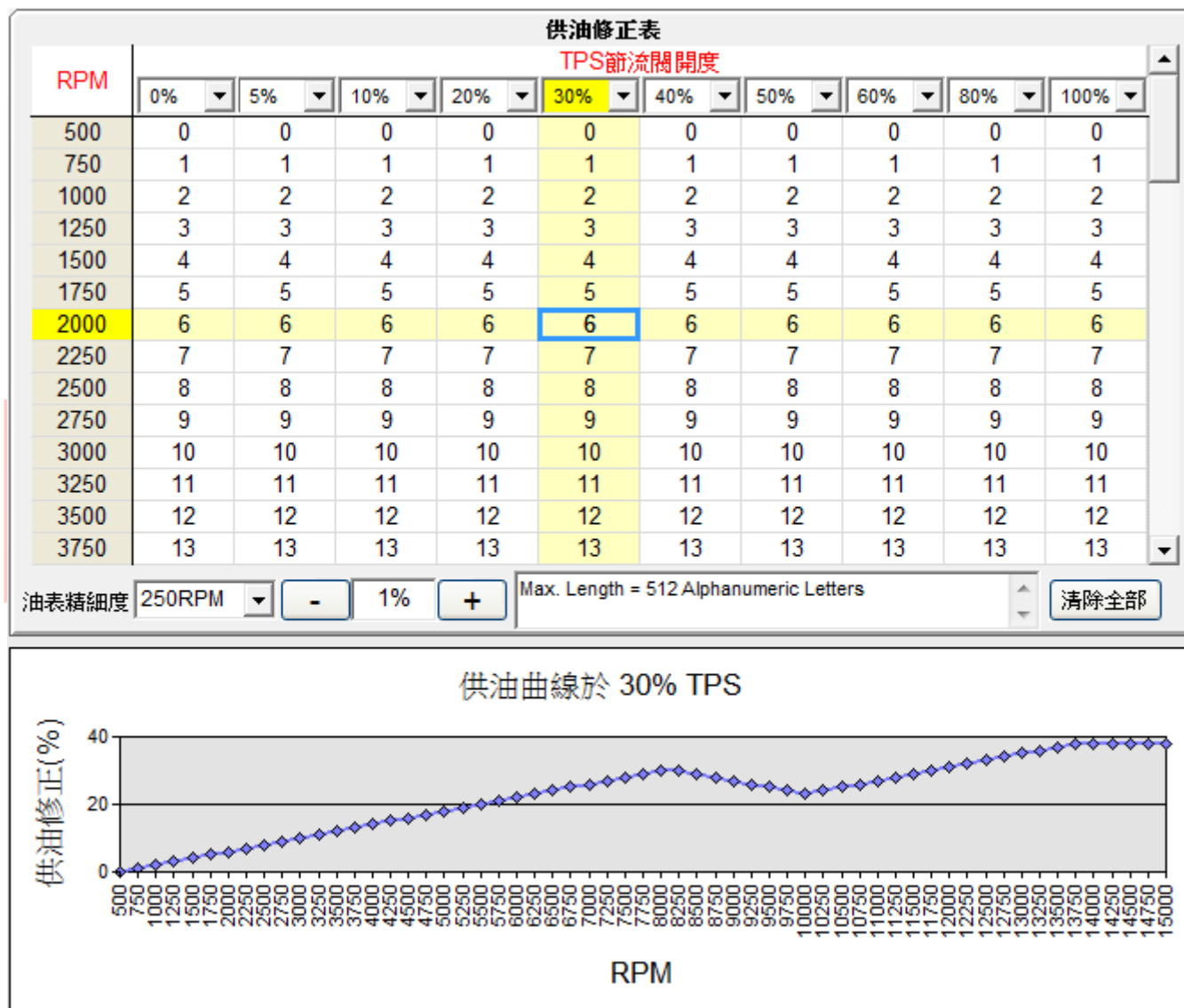


圖 3-7 供油修正表畫面 (250 RPM 解析度)

3. 應用軟體

Sport Fi ECU 的應用軟體提供了自 500 RPM 到 15,000 RPM 以及可程式 10 段自訂節流閥開度的 3 供油修正表，其中可程式自訂 10 段節流閥開度之每個分段最小單位為 1%，內定之十段分段分別為 0%、5%、10%、20%、30%、40%、50%、60%、80%、以及 100%，而供油修正表之 RPM 解析度則可選擇 250 RPM、500 RPM 以及 1,000 RPM 中的任何一種，在之後的圖 3-8 以及圖 3-9 將會分別顯示供油修正表選擇 500 RPM 以及 1,000 RPM 解析度時的畫面。

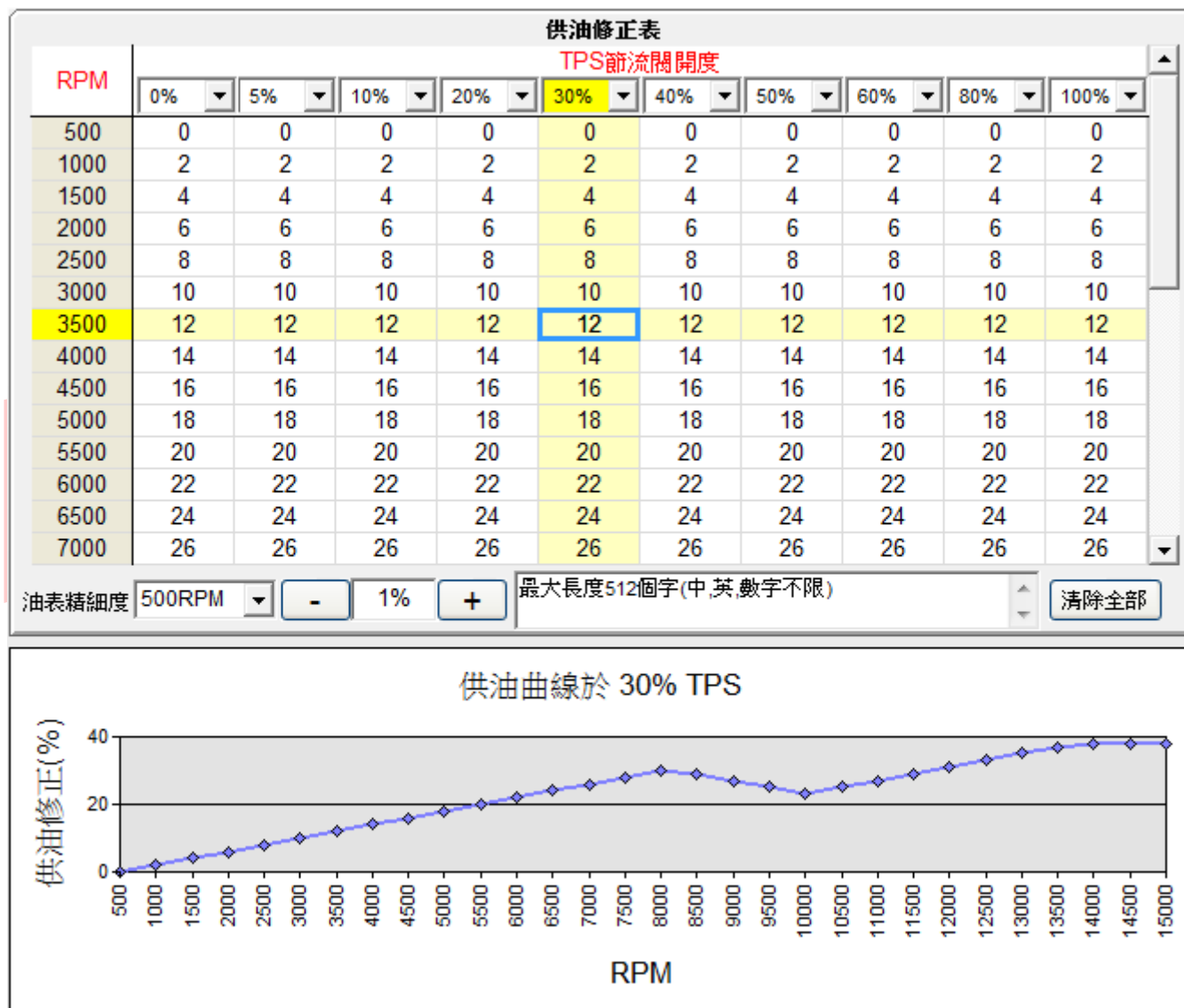


圖 3-8 供油修正表畫面 (500 RPM 解析度)

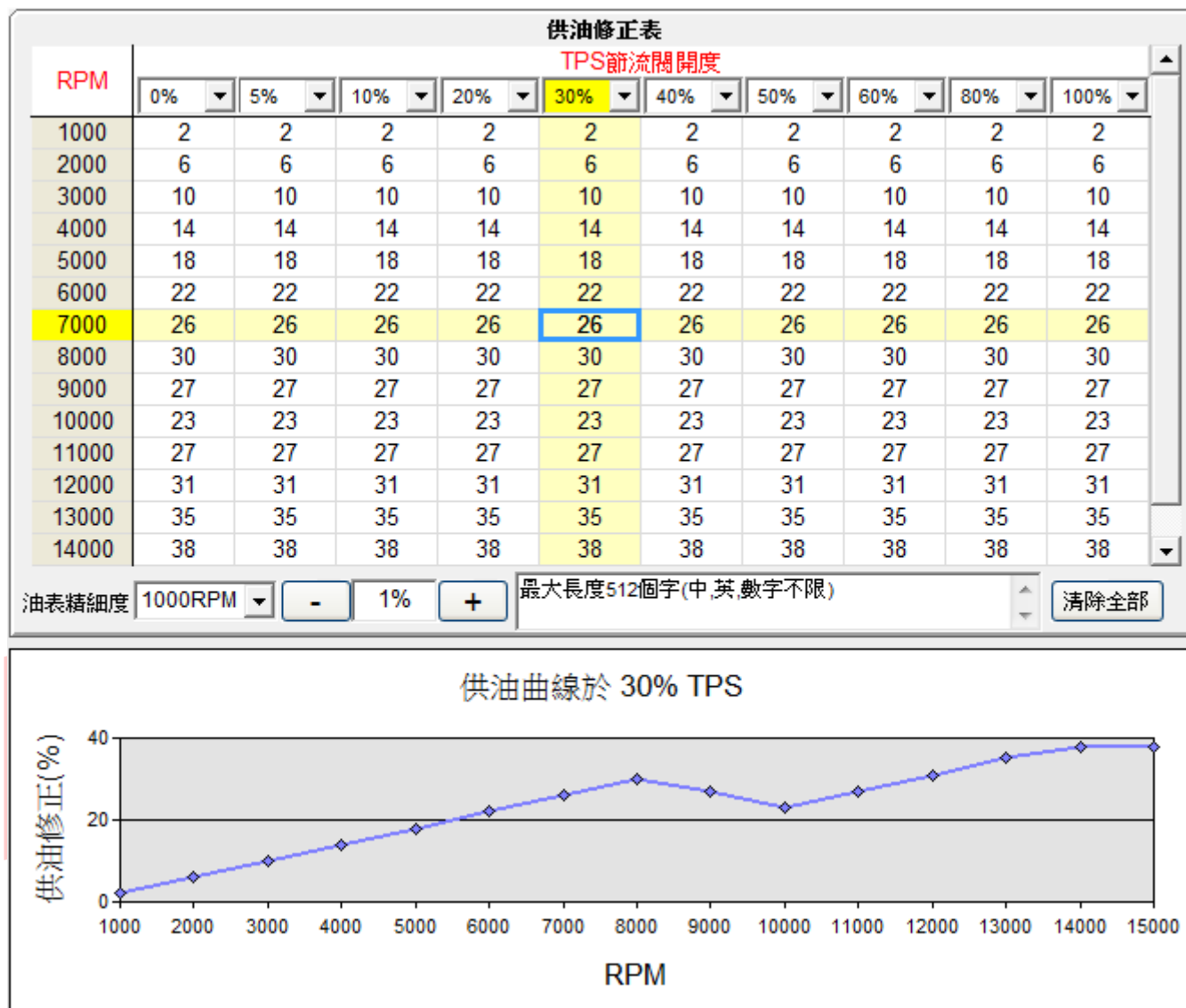


圖 3-9 供油修正表畫面 (1,000 RPM 解析度)

一般而言，建議選用 1,000 RPM 的解析度當作調整的起始基礎，此時的供油修正表為一 15×10 大小的表格，因為格數較少，因此也比較容易粗略調整，本應用軟體會將每個格子間的數值平均內插到 250 RPM 解析度，使用者毋需擔心在使用 1,000 RPM 解析度時會有降低控制精確度的問題。

3. 應用軟體

如果使用者想要進一步提昇供油修正表的解析度，則可選用 500 RPM 的解析度使供油修正表提昇為一 30×10 大小的表格，因為格數已經比 1,000 RPM 解析度時提昇一倍，使用者可更精確地調整細部的供油修正值，同樣地，本應用軟體會將每個格子間的數值平均內插到 250 RPM 解析度，使用者毋需擔心在使用 500 RPM 解析度時會有降低控制精確度的問題。

本產品目前設定的最高解析度是 250 RPM，此時供油修正表共有 59×10 個格子，因為格數又比 500 RPM 解析度時再提昇近乎一倍，使用者可以最精確的方式微調細部的供油修正值。

當使用者在編輯該供油修正表時，可利用滑鼠或是鍵盤等輸入裝置框選表格的一區域，並透過應用軟體中供油修正表下方的 +/- 按鈕來進行加法／減法等動作，其中加減的供油修正值可由使用者自行填入欲加減的數值，而按下清除全部的按鈕則會表格中所數值清除歸零。

噴射時間計算公式如下所示：

$$\text{噴射時間}_{Sport\ Fi\ ECU} = (\text{噴射時間}_{\text{原廠}ECU} - \text{噴嘴開啓時間}) \times (100\% \pm X\%) + \text{噴嘴開啓時間}$$

，其中的 $X\%$ 就是供油修正表的調整百分比數值經過 Sport Fi ECU 的 32 位元雙線性內插平滑換算後的百分比，其有效範圍為 $-100.00\% \leq X \leq +100.00\%$ 。

由於供油修正表的初始數值皆為 0，換言之，此時 Sport Fi ECU 的噴射時間就等同於原廠 ECU 的噴射時間。一般而言，若從原廠 125CC 的引擎改裝到 164CC，在不更換噴油嘴的情況下，引擎的 CC 數增大百分比為 $((164-125) \div 125) \times 100\% \approx 30\%$ ，也就是燃燒室所需要的燃料及空氣的混合氣需要多供應 30%，此時就可利用供油修正表將全部格子先統一寫入 30% 當作調整基礎，再將空氣濾清器、排氣管等對應擴大，再用寬域空燃比計（一台單價約一萬多台幣，若有需要可聯絡本公司業務）或進階搭配馬力測試機等設備，經過細部各區供油修正表調整並配合實際道路騎乘體感回饋調整後即可達到相當不錯的引擎馬力輸出。

3.6 可程式超轉啟動點及限轉點設定

當引擎轉速超過一臨界值 (例如 9,300 ~ 9,600 RPM 時)，原廠 ECU 基於保護引擎可能會停止噴射輸出以達到限制引擎轉速的目的。Sport Fi ECU 可以讓使用者自行設定何時要完全介入噴油嘴的噴射動作以及真正的限轉轉速以獲得解除原廠斷油限轉的效果，其設定如圖 3-10 所示。



圖 3-10 可程式超轉啟動點以及限轉點設定

其中超轉啟動點可程式設定範圍為 7,000 RPM 到 15,000 RPM，最小單位是 250 RPM。超轉啟動點建議設定到原廠 ECU 限轉點之前的最接近轉速，舉例而言，若原廠斷油限轉點是 9,300 RPM，則建議之超轉啟動點則是 9,250 RPM 或是 9,000 RPM。

而限轉點可程式設定範圍為 9,000 RPM 到 15,000 RPM 之間，最小單位是 250 RPM，此功能是在保護引擎以避免轉速過高導致機械結構無法負擔，**請詳細詢問改裝引擎技師是否選用之引擎結構可承受如此高的轉速，若因不當設定而導致引擎損毀等各種風險及損失狀況敝司一概不負賠償責任！**

3. 應用軟體

3.7 可程式回油補償設定

當騎乘中騎士關閉油門減速時，原廠 ECU 通常會停止噴射供油直到引擎轉速掉到怠速運轉區，在此暫停噴射供油區間，除了引擎再加速性能會較差外，對於改裝加大汽缸的引擎還會發生來不及進到怠速噴射供油就已經因為缸壓較高而熄火的問題。

Sport Fi ECU 可透過可程式的回油供油補償設定來克服此一問題，如圖 3-11 所示，可程式的回油供油補償時間設定範圍為 0.0 毫秒到 3.0 毫秒，最小單位為 0.1 毫秒。須注意的是此一時間必須考慮噴油嘴開啟所需時間，一般而言，多數噴嘴所需要的開啟時間為 0.8 毫秒到 1.2 毫秒，因此若該回油供油補償時間低於噴油嘴開啟時間，可能就幾乎沒有燃料會被噴射到汽缸，使用者可詢問噴油嘴供應商以取得此一噴油嘴開啟時間的規格。

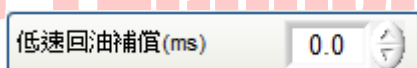


圖 3-11 可程式回油補償設定

回油供油補償之運作方式進一步說明如下，當騎乘者加速時，油門開度較大，但在減速時，油門會近乎關閉，若要啟動 Sport Fi ECU 的回油供油補償功能，以下兩個必要條件要同時成立：

1. 節流閥開度低於 5% 且引擎轉速低於 8,000 RPM；以及
2. 原廠 ECU 噴射時間低於回油供油補償所設定的時間。

3.8 迷你快捷列

如圖 3-12 所示，在軟體畫面的最左上角有一迷你快捷列，可提供一些快速切換操作的功能。



圖 3-12 迷你快捷列

該迷你快捷按鍵列之每一按鈕功能由左至右分別說明如下：

1. 開啟供油修正表
2. 開啟韌體
3. 儲存供油修正表
4. 另存供油修正表
5. 啟用／關閉動態追蹤模式
6. 啟用／關閉全螢幕顯示即時引擎狀態

前四個按鈕的功能與前述於節 3.2 之操作方式相同，動態追蹤模式以及全螢幕顯示即時引擎狀態功能分別敘述於節 3.9 以及節 3.10，應用軟體之顯示語言切換功能亦在該迷你快捷按鍵列上。

3. 應用軟體

3.9 動態追蹤模式

如圖 3-13 所示，當動態追蹤模式的按鈕被按下時，Sport Fi ECU 將會即時回報目前所參用的供油修正表格，可提供引擎技師便利之引擎調校功能，當再次按下同一按鈕時將關閉動態追蹤模式之功能。



圖 3-13 動態追蹤模式啟用時之迷你快捷列畫面

3.10 全螢幕引擎狀態監控

如圖 3-14 所示，當全螢幕顯示即時引擎狀態的按鈕被按下時，應用軟體會將畫面切換到全螢幕的儀錶數值顯示畫面，對於較遠距離的觀測會有幫助，當再次按下同一按鈕時將關閉全螢幕引擎狀態監控之功能。



圖 3-14 全螢幕引擎狀態監控畫面

3.11 關於 EZECU®

EZECU®之相關資訊及本公司資訊可透過按下“關於”選單來跳出一視窗顯示，其中也包含了商標的資訊以及本公司網址資訊。



圖 3-15 EZECU®產品資訊視窗畫面

附錄 主連接器訊號定義

表 A-1 主連接器接腳編號

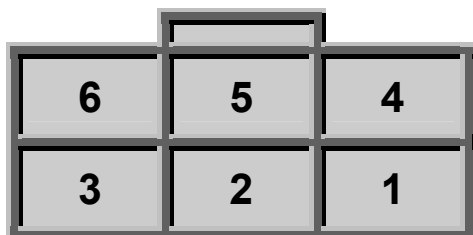


表 A-2 主連接器訊號

| 接腳編號 | 訊號說明 | 接線顏色 |
|------|---------------------|------|
| 1 | 節流閥位置感測器 (TPS) 訊號輸入 | 白 |
| 2 | 接地線 | 黑 |
| 3 | 來自原廠 ECU 之噴油訊號輸入 | 藍 |
| 4 | 曲軸位置感測器 (CPS) 訊號輸入 | 橙 |
| 5 | 鎖頭後電瓶正電 | 紅 |
| 6 | EZECU®之噴油嘴驅動輸出 | 黃 |