

CTS7F

Allgemeines

Das CTS (= Continuous Traction System) ermöglicht ein Schalten ohne Kupplungsbetätigung und ohne Gasstellungsänderung. Dabei muss sich der Motor im Zugbetrieb befinden, weil im Schiebetrieb keine Momentänderung durch Ausschalten der Zündung erreicht werden kann.

Ein Sensor im Schalthebel bzw. Schaltgestänge löst ab einer bestimmten Kraft auf den Schalthebel die Zündunterbrechung aus. Durch die schnelle Momentänderung des Motors wird dabei der aktuelle Gang ohne Kupplung herausgenommen. Beim weiteren Durchtreten des Schalthebels wird der neue Gang eingelegt.

Mit CTS werden somit schnellere Beschleunigungen erzielt, die Unruhe des Fahrzeugs vermindert, und das Timing beim Schalten optimiert (da nur ein Hebel betätigt werden muss).

Das CTS besteht aus einer Elektronik-Box, im Weiteren kurz CTS-Box genannt, und aus zwei Sensoren. Der erste Sensor ist ein Kraftsensor, und signalisiert, wann die Zündung abgeschaltet werden soll. Der zweite Sensor, ein Positionssensor, detektiert, wie weit der Schaltvorgang mechanisch fortgeschritten ist (beispielsweise durch Ermittlung der Schaltwalzendrehung), und bestimmt somit, wann die Zündung wieder eingeschaltet werden soll.

Optional kann an die CTS-Box auch eine Schaltblitzlampe angeschlossen werden, welche bei einer einstellbaren Drehzahl blitzt.

Fahren mit CTS

Die besten Ergebnisse beim Fahren mit CTS werden erzielt, indem die Gasstellung während des Schaltvorganges beibehalten, und nicht verändert wird. Dabei ist es egal, ob mit Teilgas oder Vollgas gefahren wird. Der Schalthebel sollte voll durchgetreten sein und solange gehalten werden, bis die Zündung wieder eingeschaltet ist.

Ein kurzes Antippen des Schalthebels sollte vermieden werden, weil dadurch die Zündunterbrechung aktiviert wird, und, wegen des fehlenden Signals zum Wiedereinschalten, die Zündung mit maximaler Dauer unterbrochen wird. Deshalb sollte der **Schalthebel solange betätigt werden, bis die Zugkraft des neuen Ganges vorhanden ist.**

CTS-Box

Die CTS-Box ist nur für Motorräder mit Transistorzündung geeignet, die mit höchstens 4 Zylindern (bzw. mit höchstens 8 Zylindern bei der CTS7Z8-Box) ausgestattet sind. Transistorzündanlagen lassen sich unter anderem daran erkennen, dass ein Anschluss der Zündspu-

le an +12 V liegt. Bei Suzuki-Motorrädern wird zudem die sogenannte Power-Unit benötigt, damit die CTS-Zündunterbrechung nicht fälschlicherweise von der Überwachungselektronik als Fehler erkannt wird, und das Motorrad dann in einem Notbetrieb gefahren wird. Für Motorräder mit mehreren Zündkerzen pro Zylinder, z. B. BMW Boxer, gibt es die Variante CTS7N2.



Abbildung 1: CTS7F-Box.

Leuchtdioden (CTS-Box)

Die CTS-Box besitzt drei Leuchtdioden, welche den aktuellen Zustand der Box anzeigen:

Indicator (grün): Dauerlicht oder Blinklicht bedeutet, dass die CTS-Box mit Spannung versorgt ist und der Mikrocontroller arbeitet. Die Blinkfrequenz ist dabei proportional zur Motordrehzahl. Das Dauerlicht bzw. Blinklicht wird während einer Zündunterbrechung abgeschaltet.

Nach dem Einschalten der Zündung, und solange der Motor noch nicht gestartet worden ist, zeigt diese LED die Stellung des Positionssensors an:

1. **Dauerlicht:** Der Schalthebel ist in Ruhestellung und nicht betätigt. Die Sensorspannung ist größer als 3,5 V.
2. **Schnelles Blinklicht:** Die Schaltklauen sind in der Klaue-auf-Klaue-Stellung, und der neue Gang kann somit nicht einrasten. Die Sensorspannung liegt im Bereich von 2,5 V bis 3,5 V.
3. **Kein Licht:** Die Schaltklauen greifen bereits ineinander, aber der Endanschlag ist noch nicht erreicht. Die Sensorspannung liegt im Bereich von 1 V bis 2 V.
4. **Langsames Blinklicht (bzw. Dauerlicht bei älterer Firmware):** Die Schaltklauen sind vollständig im Eingriff (Endanschlag). Das langsame Blinklicht ist zu 75 % des Blinkzykluses eingeschaltet, und zu 25 % ausgeschaltet. Die Sensorspannung ist kleiner als 0,8 V.

Force (rot): Zeigt den Zustand des Kraftsensors im Schaltgestänge an. Sobald die Mindestkraft erreicht worden ist, leuchtet die rote LED, und eine Zündunterbrechung wird ausgelöst.

Deactivation (gelb): Bei leuchtender (gelben) LED wird keine Zündunterbrechung ausgelöst.

Kraftsensor

Der Kraftsensor lässt sich in seine Einzelteile zerlegen. Je nachdem wie er wieder zusammengesetzt wird, erhält man entweder die Zugsensorausführung oder die Drucksensorausführung.

Normalerweise verstellt sich der Kraftsensor nicht. Dennoch kann eine Funktionsüberprüfung wie folgt vorgenommen werden:

1. CTS einschalten bzw. mit Spannung versorgen.
2. Wird der Kraftsensor betätigt, so muss die rote *Force*-Leuchtdiode (bzw. *Start*-Leuchtdiode) aufleuchten.

Kraftsensor in Schalthebelsensor-Ausführung: Bei manchen Motorradtypen lässt sich der Kraftsensor nicht einbauen, weil z. B. kein Gestänge vorhanden ist. In diesem Fall kann alternativ zum Kraftsensor auch ein Schalthebelsensor verwendet werden. Dieser funktioniert genauso wie der Kraftsensor, ist aber mechanisch etwas anders aufgebaut, und braucht zudem nicht eingestellt zu werden.

Weitere Informationen zum Kraftsensor stehen im Anhang 1.

Positionssensor

Der Positionssensor detektiert 4 verschiedene Positionen. Die Funktion des Positionssensors kann über die Leuchtdioden der CTS-Box (bzw. über die optionale Schaltblitzlampe) überprüft werden.

Weitere Informationen zum Positionssensor stehen im Anhang 2.

Schaltblitzlampe

Ab Firmware-Version 7.0 ist es mit einer CTS5TW-, CTS7- bzw. CTS7F-Box möglich, eine optional erhältliche Schaltblitzlampe anzusteuern. Die Funktion des Schaltblitzes wird per Software eingestellt.

Die Schaltblitzlampe sollte so hell leuchten, dass er beim Blick auf die Straße auch bei Sonnenschein wahrgenommen wird. Die neue Ausführung des Schaltblitzes mit acht weißen Leuchtdioden hat in etwa dieselbe Helligkeit wie die Halogenlampe des Schaltblitzes GSF4.

Beim Aktualisieren der Firmware sind sämtliche Parameter über eine Konfigurationsdatei einstellbar. So lässt sich beispielsweise ein Einfachblitz/Doppelblitz/Drehzahlbegrenzerblitz einrichten.

Solange der Motor noch nicht läuft, zeigt der Schaltblitz bei eingeschalteter Zündung die folgenden Sensorzustände an:

1. Sobald der Kraftsensor anspricht, wird ein kurzer Blitz für 0,1 s ausgegeben.
2. Sobald der Positionssensor die Position *Klaue-auf-Klaue* erkennt, wird der schnelle Blinkrhythmus der grünen LED ebenso für die Schaltblitzlampe übernommen.
3. Sobald der Gang vollständig eingelegt worden ist, und der Schalthebel am Endanschlag gehalten wird, blinkt die Schaltblitzlampe langsam, entsprechend der grünen LED.

Die CTS-Version CTS7F stellt direkt an der Box die 12 V-Spannung für den Schaltblitz über eine 1-polige AMP-Buchse zur Verfügung. Diese Leitung ist identisch mit der CTS-Stromversorgung (Pin M1 der 6-poligen Steckverbindung). Für das Nachrüsten von älteren CTS-Boxen (CTS7, CTS5TW) muss diese Versorgungsleitung auf Pin M1 des 6-poligen Steckers geklemmt werden.



Abbildung 2: CTS7F-Box mit Schaltblitz.

Anschlussbelegung (CTS-Box)

Die CTS-Box wird über drei Kabelschwänze mit dem Motorrad verbunden. An den Kabelschwänzen befinden sich entweder Stecker oder Kupplungen, die wie folgt belegt sind.

6-pol. Stecker:

Pin	Leitungs- farbe	Anschluss	CTS- Kabel- baum
M1	rot	Abgesicherte +12 V- Zündungsversorgungs- spannung (hinter dem Sicherungskasten)	rot
M2	braun	Masse	braun
M3	schwarz	Höchstens eine Klem- me 1 einer beliebigen Zündspule	schwarz
M4	schwarz	Höchstens eine Klem- me 1 einer beliebigen Zündspule	orange
M5	schwarz	Höchstens eine Klem- me 1 einer beliebigen Zündspule	gelb
M6	schwarz	Höchstens eine Klem- me 1 einer beliebige Zündspule	grün

4-pol. Positionssensorkupplung:

Pin	Leitungs- farbe	Beschreibung	Sensor- leitungs- farbe
R1	grün	+5 V Versorgungs- spannung für Hall- Sensorelemente	rot
R2	braun	Masse	braun
R3	weiß	Positionssensorsignal	schwarz
R4	grau	Signal für CTS-Aus- Schalter (zum Deaktivie- ren des CTS muss dieser Pin mit Masse verbunden werden)	

3-pol. Kraftsensorkupplung:

Pin	Leitungs- farbe	Beschreibung	Sensor- leitungs- farbe
S1	gelb	+5 V Versorgungs- spannung für Kraftsensor	rot
S2	braun	Masse	braun
S3	blau	Kraftsensorsignal	schwarz

1-pol. Kupplung für die Stromversorgung der Schaltblitzlampe:

Pin	Leitungs- farbe	Beschreibung
G1	rot	Versorgungsspannung (+12 V)

CTS für Suzuki-Motorräder

Für Suzuki-Motorräder wird neben der CTS-Box eine zusätzliche Box, die Power Unit (= SPU), benötigt, damit die Steuerelektronik keinen Fehler-Code anzeigt.

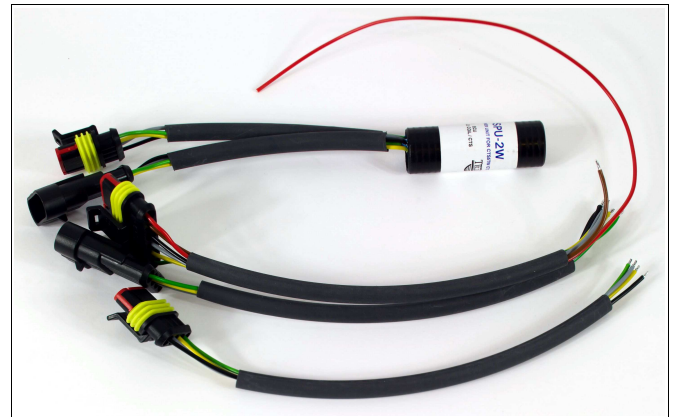


Abbildung 3: SPU mit Kabelbaum.

Zum Einbauen der Power Unit muss zuerst jede Leitung zwischen den Zündspulen und der ECU durchtrennt werden, und die neu entstandenen Leitungsenden jeweils mit den entsprechend zugehörigen Power-Unit-Anschlüssen verbunden werden (d. h. das Leitungsstück zur ECU mit PA1 und das Leitungsstück zur Zündspule mit PB1, und entsprechend mit den weiteren durchtrennten Leitungen mit PA2/PB2, PA3/PB3 bzw. PA4/PB4). Im weiteren wird davon ausgegangen, dass Suzuki-Motorräder mit 2 grauen Steckern ausgeliefert werden, wobei der eine Stecker von 1 bis 34 nummeriert ist, und der andere Stecker von 35 bis 68 nummeriert ist.

4-pol. Power-Unit-Stecker A:

Pin	Leitungs- farbe	Anschluss (Fzg.- modellabhängig)	Suzuki-ECU- Kabelbaum
PA1	schwarz	ECU-Pin 16 50 11	schwarz
PA2	grau	ECU-Pin 17 51 12	weiß/blau
PA3	gelb	ECU-Pin 15 49 24	gelb
PA4	grün	ECU-Pin 34 68 36	grün

4-pol. Power-Unit-Kupplung B:

Pin	Leitungs- farbe	Anschluss
PB1	schwarz	Falls PA1 angeschlossen ist: CTS- Box-Pin M3 und Klemme 1 der zu PA1 zugehörigen Zündspule
PB2	grau	Falls PA2 angeschlossen ist: CTS- Box-Pin M4 und Klemme 1 der zu PA2 zugehörigen Zündspule
PB3	gelb	Falls PA3 angeschlossen ist: CTS- Box-Pin M5 und Klemme 1 der zu PA3 zugehörigen Zündspule
PB4	grün	Falls PA4 angeschlossen ist: CTS- Box-Pin M6 und Klemme 1 der zu PA4 zugehörigen Zündspule

6-pol.Stecker für CTS mit Power Unit:

Pin	Leitungs- farbe	Anschluss (Fzg.modellabhängig)	CTS- Kabel- baum
M1	rot	Abgesicherte +12 V- Zündungsversorgungs- spannung hinter dem Sicherungskasten (oran- ge/gelbe Leitung)	rot
M2	braun	Masse: ECU-Pin 33 67 (schwarz/weiße Leitung)	braun
M3	schwarz	Falls PA1 angeschlossen ist: SPU-Pin PB1 und Klemme 1 der zu PA1 zu- gehörigen Zündspule	schwarz
M4	schwarz	Falls PA2 angeschlossen ist: SPU-Pin PB2 und Klemme 1 der zu PA2 zu- gehörigen Zündspule	grau
M5	schwarz	Falls PA3 angeschlossen ist: SPU-Pin PB3 und Klemme 1 der zu PA3 zu- gehörigen Zündspule	gelb
M6	schwarz	Falls PA4 angeschlossen ist: SPU-Pin PB4 und Klemme 1 der zu PA4 zu- gehörigen Zündspule	grün

Beispielbilder

Die folgenden Bilder zeigen den Einbau des CTS mit Power Unit bei einer Suzuki mit untenliegender Schaltwelle.



Abbildung 4: Positionssensor in Ruhestellung.

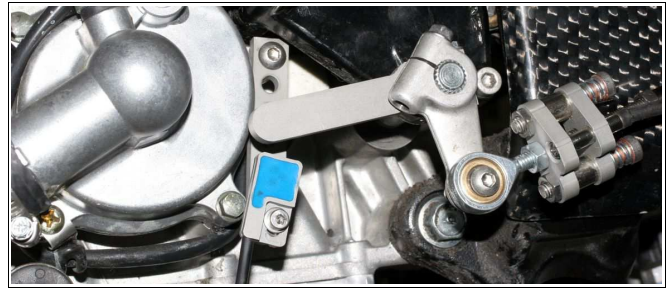


Abbildung 5: Anordnung von Positionssensor und Magnethebel.

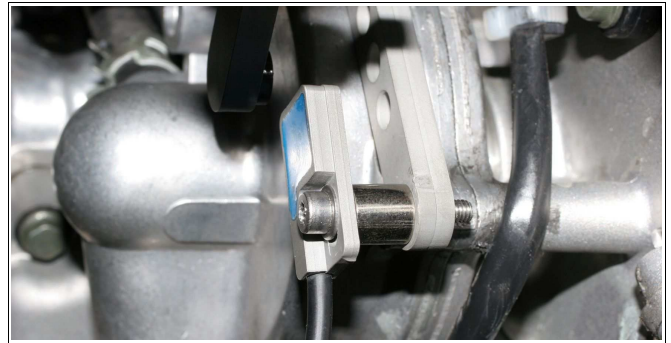


Abbildung 6: Positionssensor mit Abstandshalter.



Abbildung 7: CTS-Anbindung am ECU-Anschluss 1/3.

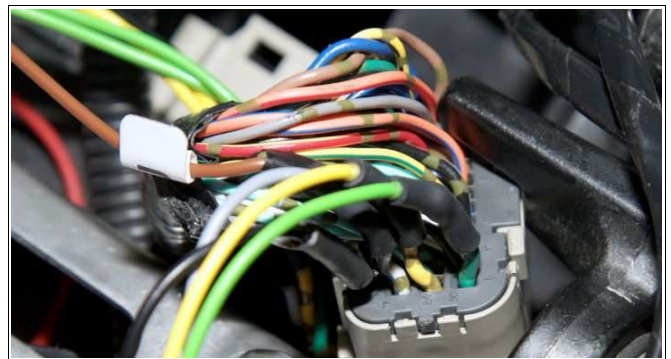


Abbildung 8: CTS-Anbindung am ECU-Anschluss 2/3.



Abbildung 9: CTS-Anbindung am ECU-Anschluss 3/3.

Fehlersuche

Ist ein Schalten unter hoher Last nicht möglich, so sind möglicherweise nicht alle Zündspulen angeschlossen. In diesem Fall kann, bei ausgeschalteter Zündung, der 6-polige Stecker von der CTS-Box abgezogen, und der ohmsche Widerstand der jeweiligen Zündspulen mit einem Ohmmeter gemessen werden: Bei korrektem Anschluss muss dann zwischen Pin M1 (rote Leitung) und Pin M3, M4, M5 oder M6, ein typischer Spulenwiderstand im Bereich von 1 Ω bis 3 Ω (= Primärwicklungswiderstand) gemessen werden. Der Widerstandswert ist vom Fahrzeugtyp und der Spulentemperatur abhängig, er sollte aber untereinander (M1 – M3, M1 – M4, M1 – M5 bzw. M1 – M6) in etwa gleich groß sein, und in etwa doppelt so groß sein, wenn zwei Spulenwiderstände gleichzeitig gemessen werden (M3 – M4, M3 – M5, M3 – M6, M4 – M5, M4 – M6, M5 – M6).



Abbildung 10: Messen des Spulenwiderstandes.

Eine (spürbare) Zündunterbrechung wird nur dann ausgelöst, wenn unter Last der Kraftsensor anspricht, und zudem der Positionssensor sich noch im Bereich der Ruhestellung befindet. Liegt beim Positionssensor ein Kurzschluss vor, so erkennt der Positionssensor immer (auch fälschlicherweise) die Endanschlagposition, und es wird keine Zündunterbrechung ausgelöst.

Ist der Positionssensor abgeklemmt, so läuft die CTS-Box nur in einem Notbetrieb. Dieser Notbetrieb sollte nur zum Testen oder im Rennen, zum Schalten im hohen Drehzahlbereich benutzt werden, weil dann, beim Schalten unter Last, eventuelle Getriebebeschäden nicht auszuschließen sind. Die typische Unterbrechungszeit wird im Notbetrieb auf typisch 60 ms verkürzt, und erlaubt somit kein Schalten im niedrigen Drehzahlbereich.

Wenn der Motor nicht richtig läuft, kann das CTS probe-weise komplett von der Fahrzeugelektrik entfernt werden. Dazu muss lediglich der 6-polige Stecker der CTS-Box abgezogen werden, und zusätzlich beim CTS mit Power Unit für Suzuki-Motorräder, die SPU abgesteckt, und beide freigewordenen 4-poligen Anschlüsse am Fahrzeugkabelbaum miteinander verbunden werden. Wenn der Motor anschließend immer noch nicht richtig läuft, so ist der Fehler nicht beim CTS zu suchen, da das CTS jetzt keinen Einfluss mehr auf die Fahrzeug-elektrik hat.

Versionen der CTS-Box

CTS7F

- Die CTS7F-Box hat (parallel zum 6-pol. Stecker) zusätzlich eine Leitung mit einer einpoligen Kupplung zur Spannungsversorgung einer Schaltblitzlampe.

CTS7

- Kleinere Box-Maße als CTS5TW (die Elektronikbox ist niedriger).
- Die CTS7-Box funktioniert auch bei einer Honda Fireblade SC59 im Teillastbereich zuverlässig.
- Die Drehzahlerfassung ist durch Verwendung eines früheren Trigger-Zeitpunktes präziser.
- Die CTS7-Box hat wegen der genaueren Drehzahlerfassung unter Umständen Probleme mit dem Entprellen des Drehzahlsignals bei Motorrädern mit mehreren Zündkerzen pro Zylinder (z. B. BMW Boxer).
- Andere Beschriftung, andere LED-Farbe:

CTS7F/CTS7	CTS5TW/CTS5BMW
Gelbe LED (Deactivation)	Grüne LED (Disable)
Text: Force	Text: Start
Text: Indicator	Text: Func.
Text: Deactivation	Text: Disable

CTS7N2

- Sonderausführung der CTS7-Box für Motorräder mit mehreren Zündspulen pro Zylinder: Bei dieser Version werden zur Drehzahlerfassung nur die Hauptzündspulen an Pin M3 und Pin M4 verwendet. Für die beiden Nebenzündspulen sind Pin M5 und Pin M6 vorgesehen.

CTS7Z8

- Sonderausführung der CTS7-Box für den Automobilbereich mit Unterstützung von bis zu acht Zündspulen bei symmetrischer Zündfolge.

CTS5TW

- CTS mit Positionssensor. Die Elektronikbox CTS5TW ist identisch zur Elektronikbox CTS5BMW.

CTS5BMW

- CTS für BMW K1200 ohne Positionssensor (stattdessen wird das Schaltwalzenpoti ausgewertet).
- Unter Umständen sind bei älteren CTS5BMW-Boxen zwei Leitungen (grau/weiß) der 4-pol. Kupplung (im Vgl. zur CTS5TW-Box) vertauscht angeordnet.

Internet

Weitere Informationen zu CTS7 (wie beispielsweise die aktuelle Firmware) sind im Internet verfügbar:

<http://www.tellert.de/?product=cts7>

Anschlusspläne

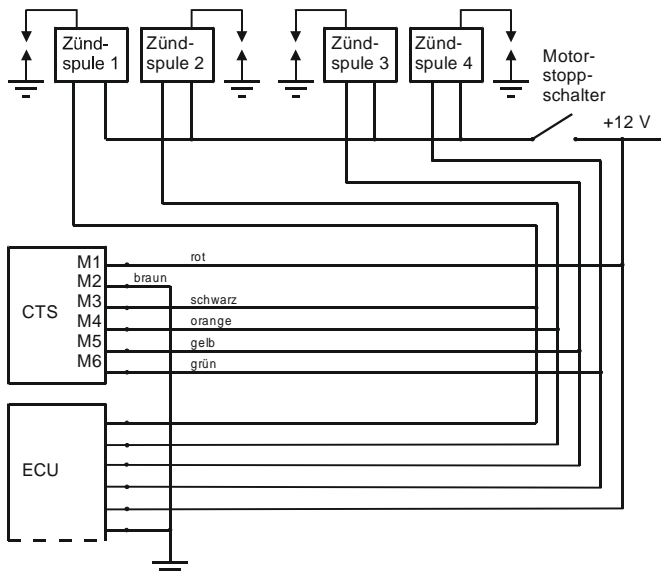


Abbildung 11: Prinzipieller CTS-Anschlussplan ohne Power Unit.

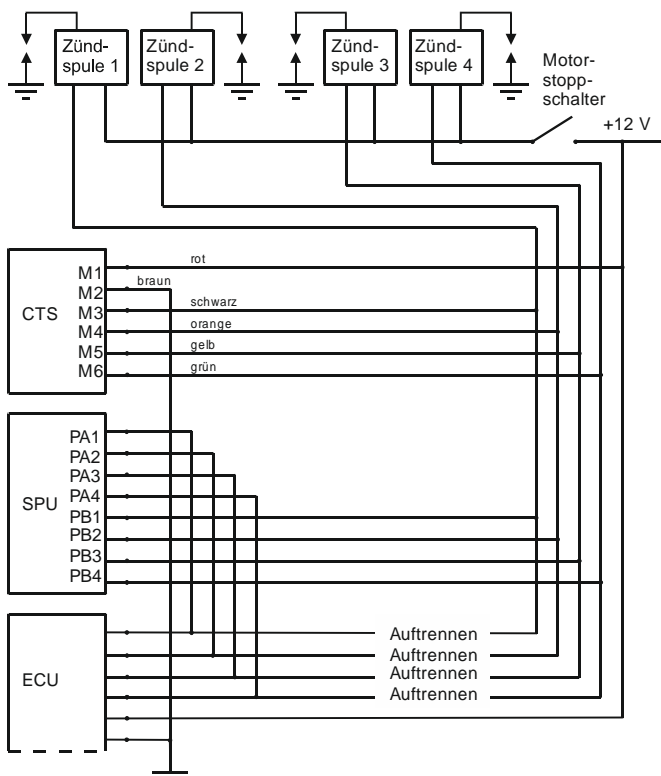


Abbildung 12: Prinzipieller CTS-Anschlussplan für Suzuki mit Power Unit.

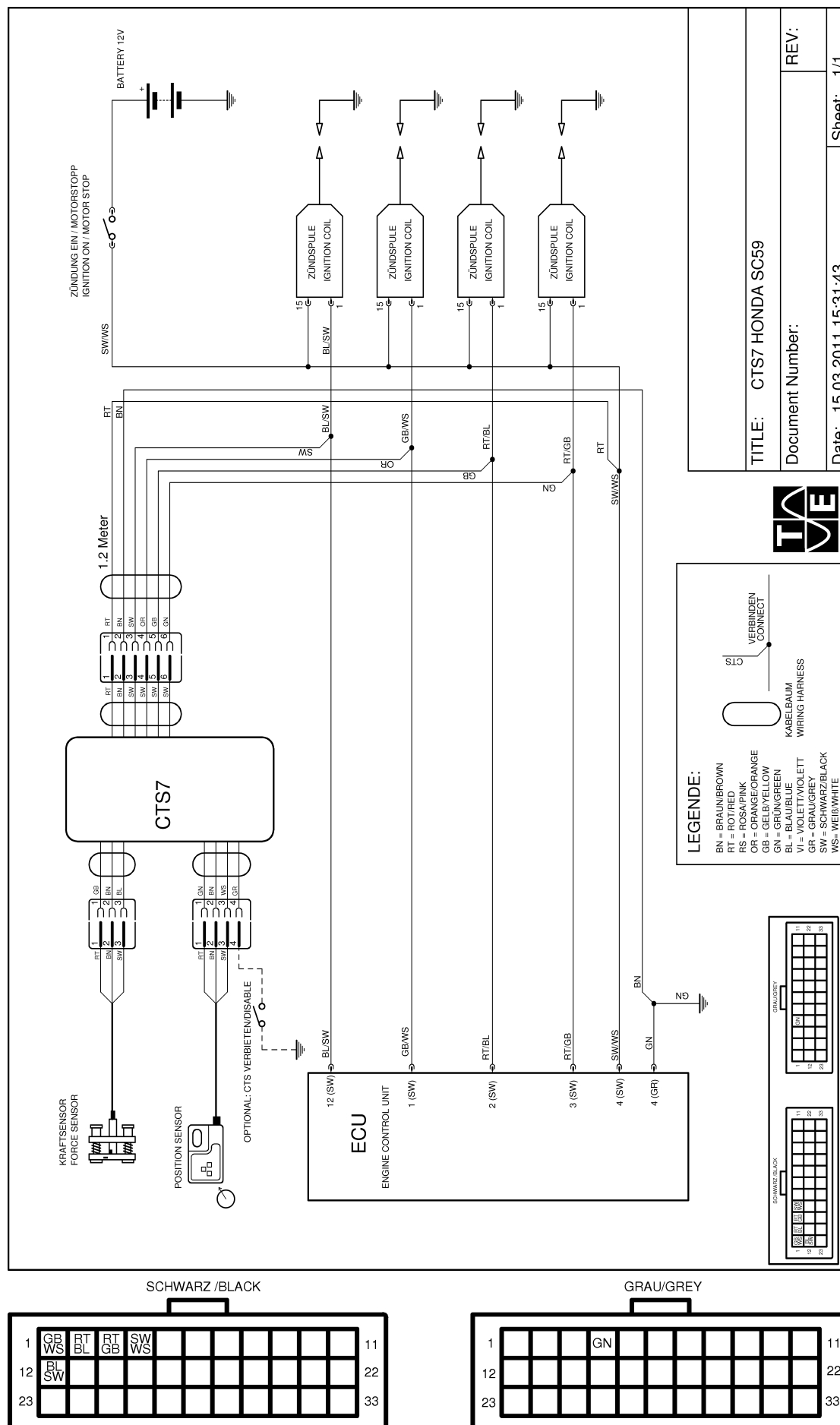


Abbildung 13: CTS-Anschlussplan für Honda SC59.

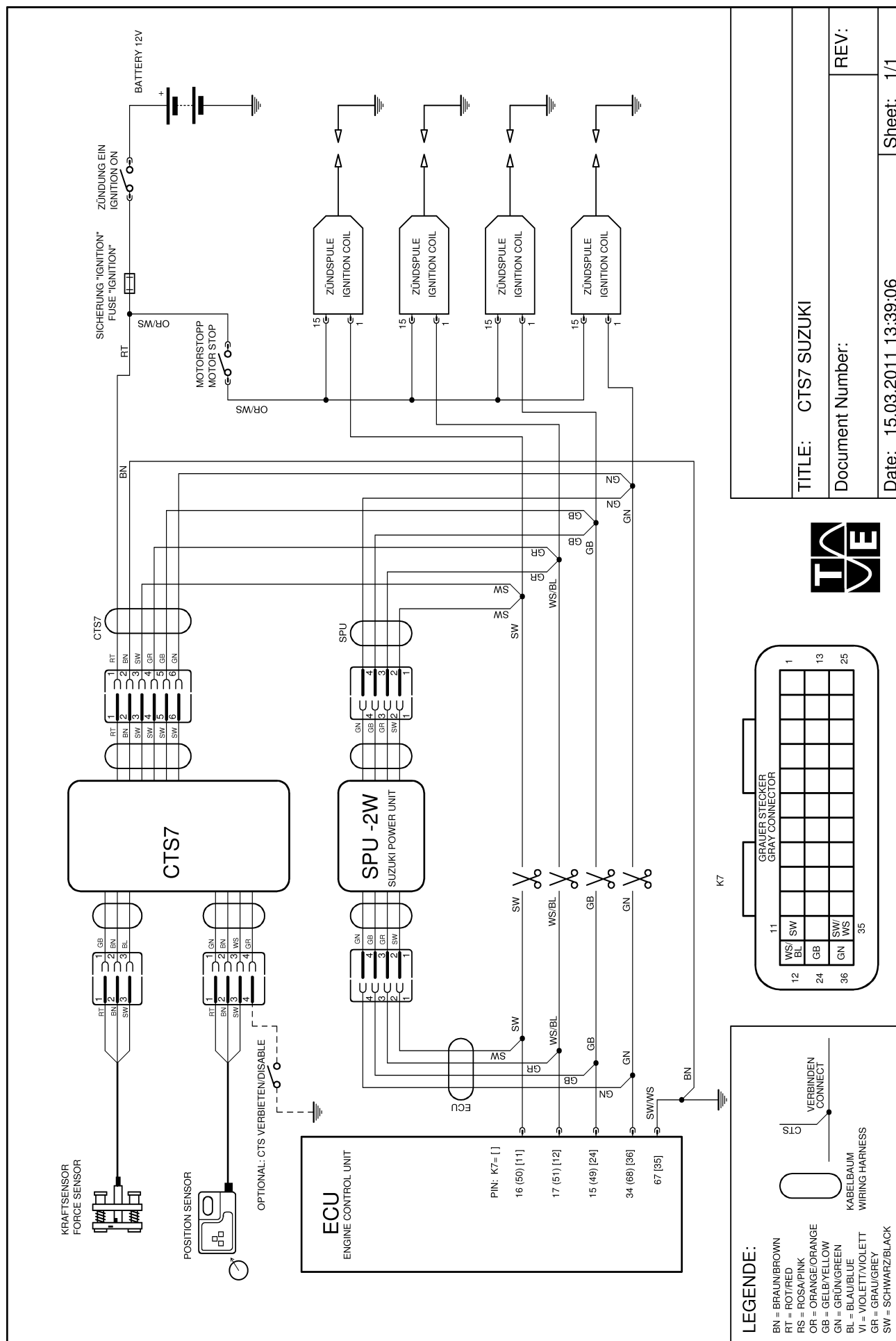


Abbildung 14: CTS-Anschlussplan für Suzuki mit Power Unit.

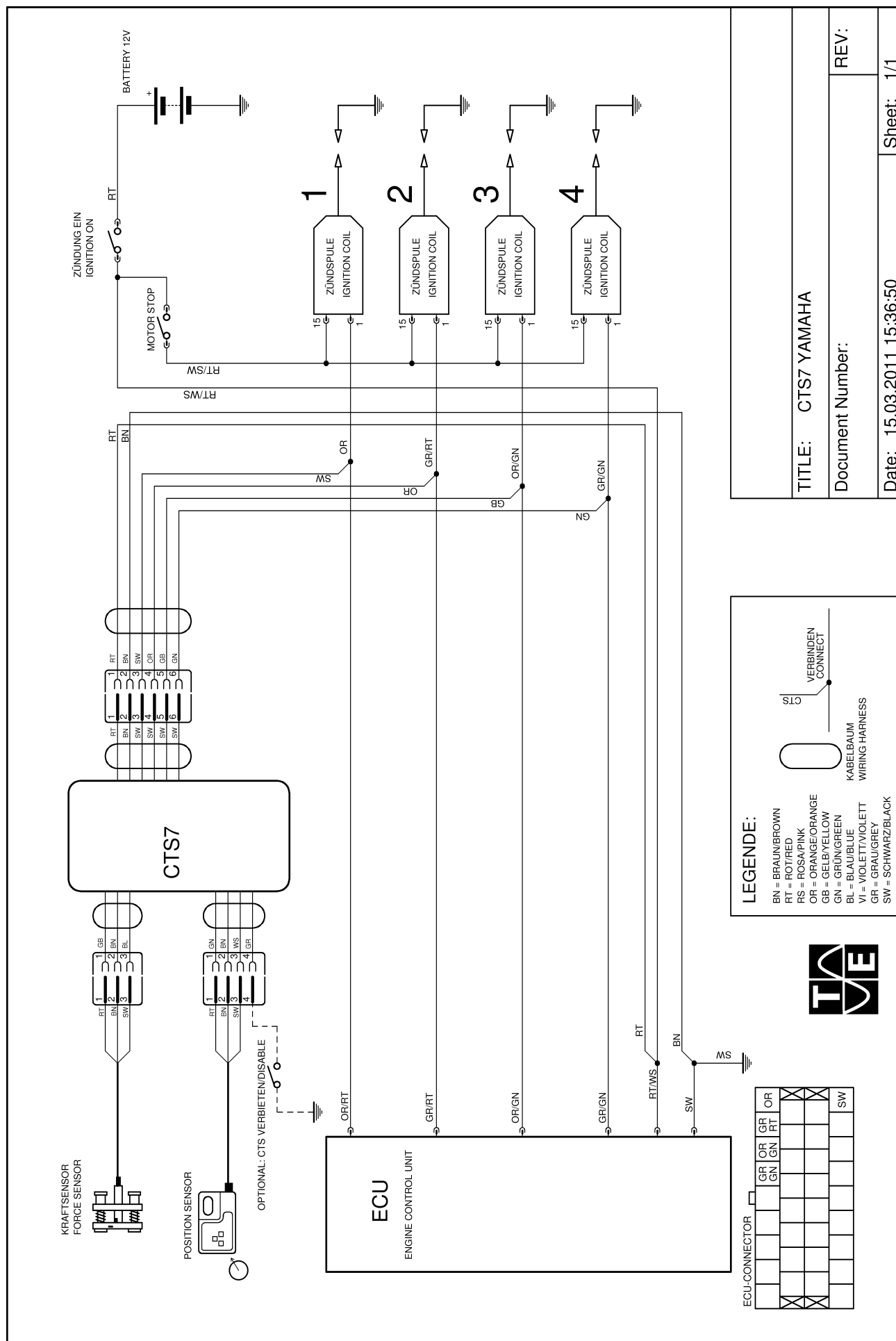


Abbildung 15: CTS-Anschlussplan für Yamaha.

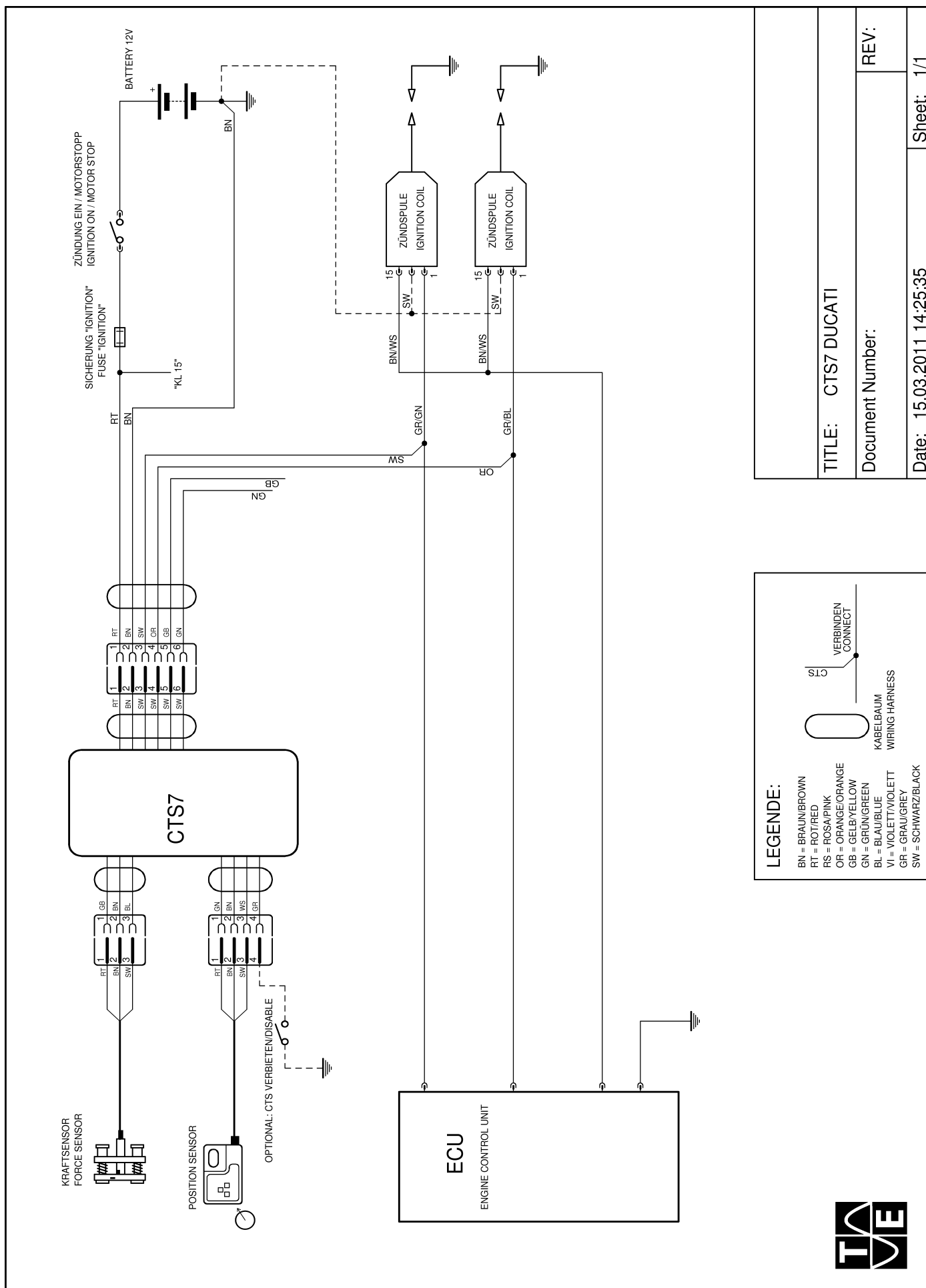


Abbildung 16: CTS-Anschlussplan für Ducati.

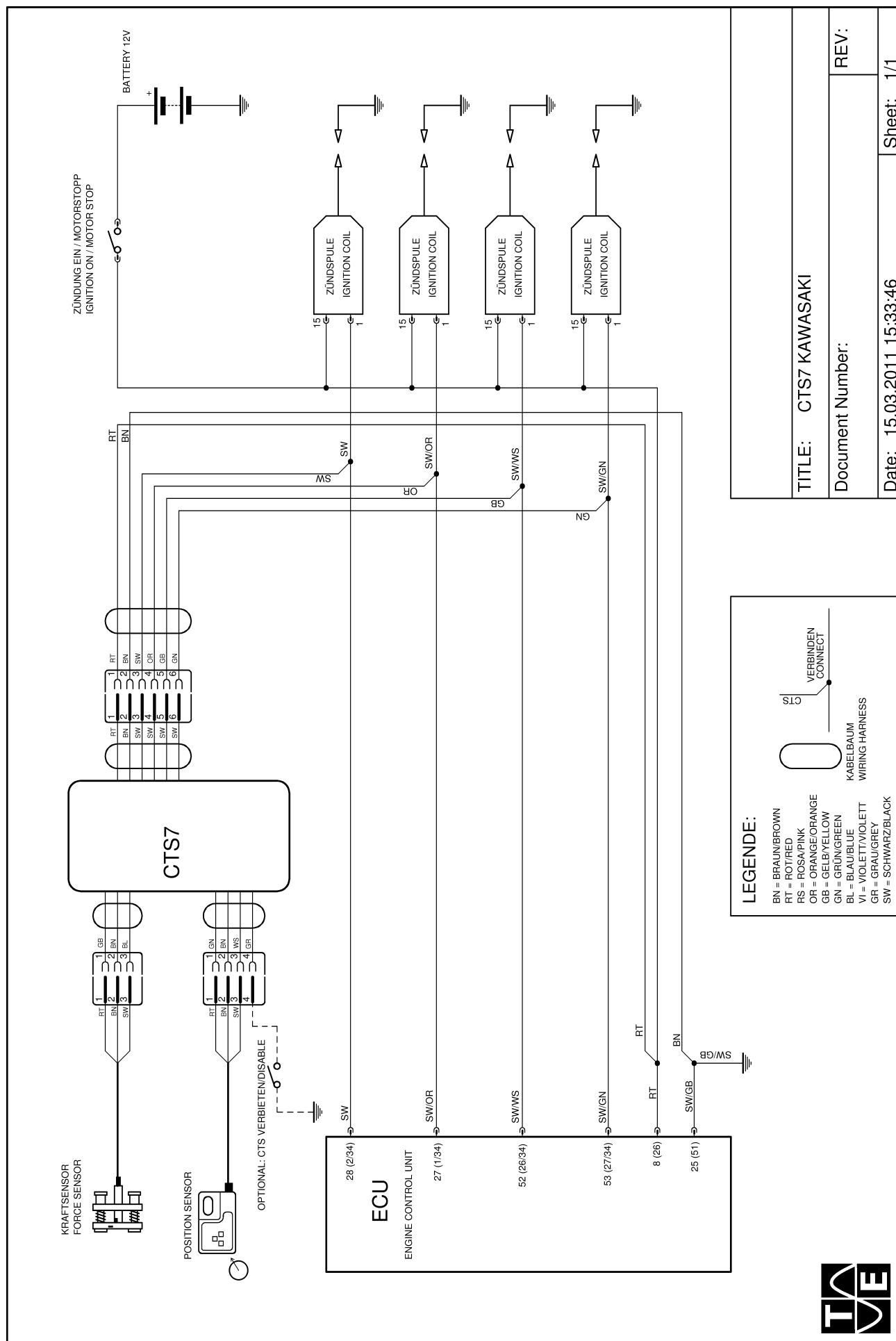


Abbildung 17: CTS-Anschlussplan für Kawasaki.

Anhang 1: Kraftsensor

Der Kraftsensor misst die Kraft, die während des Hochschaltens auftritt. Dabei detektiert er eine einstellbare Mindestkraft, die benötigt wird, um einen Gang sauber zu wechseln. Sobald diese Mindestkraft erreicht ist, leuchtet an der CTS-Box die rote *Force* (bzw. *Start*) LED auf.

Diese Mindestkraft sollte größer sein als die Kraft, die beim Suchen der Neutralstellung, bei laufendem Motor und gezogener Kupplung, aufgewendet werden muss.

Der Kraftsensor ist zum Einbau in das Schaltgestänge vorgesehen und hat folgende Eigenschaften:

- Der Umbau des Kraftsensors ist in Zug- bzw. Druckrichtung möglich.
- Der Hallsensor zur Signalerzeugung ist verschleißfrei und gegen Vibrationen und Wasser resistent.
- Eine Schmalseite mit nur 6 mm Abstand zur Achsmittle ermöglicht auch einen Anbau, wenn das Schaltgestänge knapp am Rahmen verlegt ist.
- Alle Teile sind einzeln lieferbar.
- Alle Oberflächen sind gegen Korrosion geschützt.
- Die Schaltschwelle und der Gesamtweg (Feder-speicher) ist einstellbar.
- Die Magnetplatte ist mit rechtsläufigem oder linksläufigem (für Honda) Gewinde M6 lieferbar.
- Der Kraftsensor ist verdrehsicher.

Justage des Kraftsensors

In der Praxis wird der Kraftsensor so eingestellt, dass er bei einer Kraft zwischen 50 N und 100 N am Schalt-hebel auslöst. Wegen der Hebelübersetzung des Schaltgestänges erfährt der Kraftsensor typischerweise das 3-fache der an dem Schalthebel aufgebrauchten Kraft. Somit liegt die typische Sensorauslösekraft bei 150 N bis 300 N. Die folgenden Informationen helfen bei der genauen Einstellung der Sensorauslösekraft: Beide Federn haben zusammen eine Federkonstante von 64 N/mm (d. h. 32 N/mm pro Feder). Unbelastet haben die Federn jeweils eine Länge von 12 mm. Die Federn lassen sich jeweils auf bis zu 6 mm zusammen-drücken. Der unbelastete Sensor drückt die Federn jeweils um 2 mm auf 10 mm zusammen (was einer Fe-dervorspannung von 128 N entspricht). Standardmäßig wird der Hallsensor so positioniert, dass er nach einem weiteren Millimeter anspricht (was einer Auslösekraft von 192 N entspricht). Die Federvorspannung (und somit auch die gewünschte Sensorauslösekraft) lässt sich auch durch jeweils gleichmäßigem Verdrehen der beiden Führungsschrauben einstellen (jede Umdrehung entspricht hierbei einem Federweg von 1 mm und somit einer Federvorspannung von 64 N).

Umbau des Kraftsensors

Beim Umbau des Kraftsensors von Druck- auf Zugrichtung (oder von Zug- auf Druckrichtung) müssen folgende Schritte beachtet werden:



Abbildung 18: Der Kraftsensor ist als Drucksensor zusammengebaut. Die Federn liegen zwischen den Platten.



Abbildung 19: Zunächst wird der Hallsensor (mit Inbus-Schlüssel SW2) entfernt.



Abbildung 20: Anschließend werden die Kontermuttern gelöst und entfernt (SW10).



Abbildung 21: Dann werden die Schrauben (mit Inbus-Schlüssel SW4 oder SW5) gelöst.



Abbildung 22: Anschließend wird die Inbus-Madenschraube M6x40 entfernt.



Abbildung 23: Dann werden beide Platten gedreht, wobei sowohl die Buchsen als auch die Magnetplatte mit dem Magneten nach innen zeigen. Anschließend wird die Madenschraube M6x40 befestigt.



Abbildung 24: Dann werden die Federn auf die Schrauben geschoben.



Abbildung 25: Anschließend wird die Magnetplatte angeschraubt, wobei die Schrauben nur soweit angezogen werden, bis die Federn blockieren.

Hinweis: Die Federn können beschädigt werden, wenn die Schrauben zu fest angezogen sind.



Abbildung 26: Die Schrauben werden mit 3 Umdrehungen gelöst (M6 hat eine Steigung von 1 mm), und dann in dieser Stellung mit den Kontermuttern gesichert.



Abbildung 27: Der Sensor wird 1 mm vorgespannt. Dazu eignen sich Unterlegscheiben M5 die eine Dicke von 1 mm haben.



Abbildung 28: Anschließend wird der Hallsensor (zum Einstellen der Mindestkraft) justiert, wobei der Sensor mit etwa 1 mm vorgespannt sein sollte. Beim Erreichen der Mindestkraft leuchtet die *Force* (bzw. *Start*) LED der CTS-Box auf.



Abbildung 29: Hierbei ist zu beachten, dass das schwarze Hallsensorelement dem Magneten gegenüberliegt. Das Hallsensorelement ist das schwarze Teil in der vernickelten Sensorhülse. Der Magnet ist in der Magnetplatte eingeklebt.

Umbau als Zugsensor: Den Hallsensor ganz durchschieben und langsam wieder zurückziehen, bis die *Force* (bzw. *Start*) LED leuchtet.

Umbau als Drucksensor: Den Hallsensor langsam hineinschieben, bis die *Force* (bzw. *Start*) LED leuchtet.

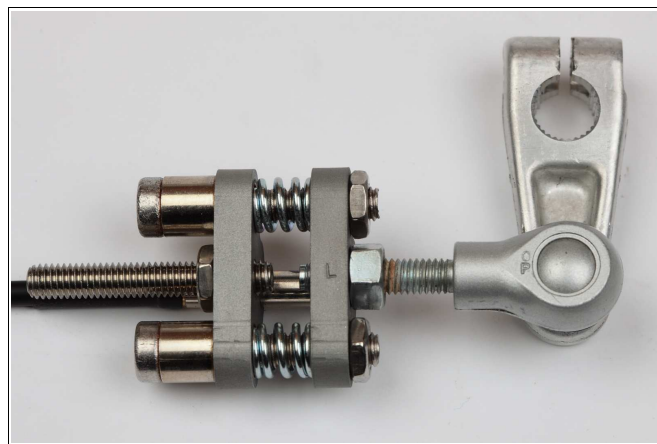


Abbildung 30: Magnetplatte mit M6-Linksgewinde.

Um den Gelenkkopf möglichst nahe an den Kraftsensor zu bringen, gibt es für einige Fahrzeugtypen (z. B. Honda SC57, SC59) eine Magnetplatte mit M6 Linksgewinde.

- Als Kennzeichnung ist auf der Magnetplatte ein *L* eingestempelt.
- Der Kraftsensor ist wartungsfrei. Trotzdem ist es ratsam, bei der Montage, auf den Schaft der Schrauben M6x35 ein wenig Kupferpaste aufzutragen.
- Für besondere Anwendungsfälle sind schwächere oder stärkere Federn verfügbar.
- Beim Suchen der Neutral-Stellung sollte der Sensor nicht ansprechen.

Achtung: Die Anschlussgewindestifte (die in die beiden Platten eingeschraubt werden) sollten den Arbeitsweg des Sensors nicht behindern. Die Gewindestifte dürfen maximal 3 mm auf jeder Seite über die Platteninnenseite hinaus ragen.

Einbau ins Gestänge

Die Originalstange ist auf der Seite mit Rechtsgewinde um 40 mm zu kürzen.

Standardeinstellung

Der Kraftsensor wird standardmäßig in Drucksensorausführung mit einer Federvorspannung von 3 mm, und einem Ansprechen des Hallsensors bei ca. 1 mm ausgeliefert.

Überprüfung

Der Kraftsensor kann über die rote *Force* (bzw. *Start*) Leuchtdiode der CTS-Box, oder über die Schaltblitzlampe überprüft werden.

Die Auslösekraft kann mit einer Federwaage am Schalthebel gemessen werden, wobei die entsprechende Gewichtskraft zwischen 5 kg und 10 kg liegen sollte.

Anhang 2: Positionssensor

Der Positionssensor detektiert den Fortschritt des Schaltvorgangs beim Hochschalten. Dafür sind 3 Sensorelemente verbaut. Die Sensorelemente „Klaue auf Klaue“ und „Endanschlag“ sind besonders wichtig. Der Sensor wird am Motorgehäuse befestigt, und ein Magnet, der mit einem Hebel an der Schaltwelle befestigt ist, schwenkt über die blaue Fläche des Positionssensors. Der Abstand zwischen Magnet und Sensor sollte kleiner sein als 1,5 mm. Das axiale Spiel der Schaltwelle sollte nicht dazu führen, dass der Magnet den Positionssensor berührt.

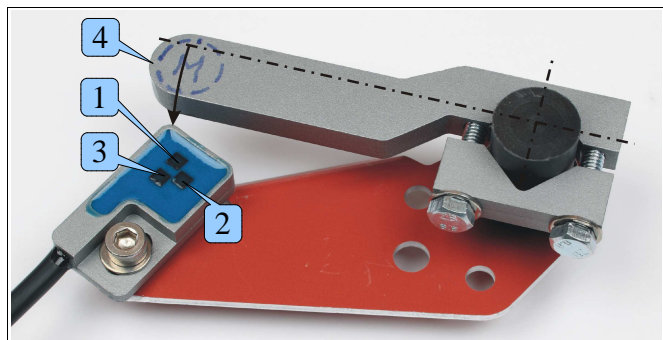


Abbildung 31: Positionssensor und Magnethebel.

1. Sensorelement „Klaue auf Klaue“
2. Sensorelement „Klaue sind teilweise im Eingriff“
3. Sensorelement „Endanschlag“
4. Magnet (von unten eingeklebt)

Die Sensorelemente sind magnetfeldabhängig, wobei das jeweilige Sensorelement dann anspricht, wenn sich der Magnetrand auf ca. 1,5 mm dem Zentrum des Sensorelementes nähert.

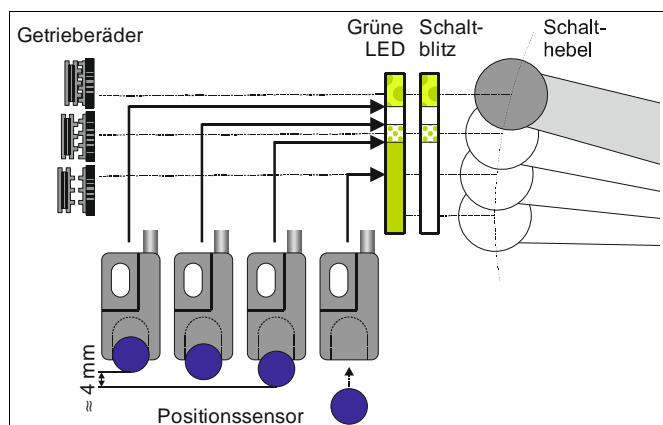


Abbildung 32: Positionssensorstellungen.

Für die korrekte Funktion ist es wichtig, dass die Sensorelemente in der richtigen Reihenfolge angesprochen werden. Deshalb muss sich beim Hochschalten, der Magnet dem Positionssensor, in einem Winkel von möglichst 0° bis maximal 60°, nähern (siehe auch grüner zulässiger Bereich in Abbildung 33).

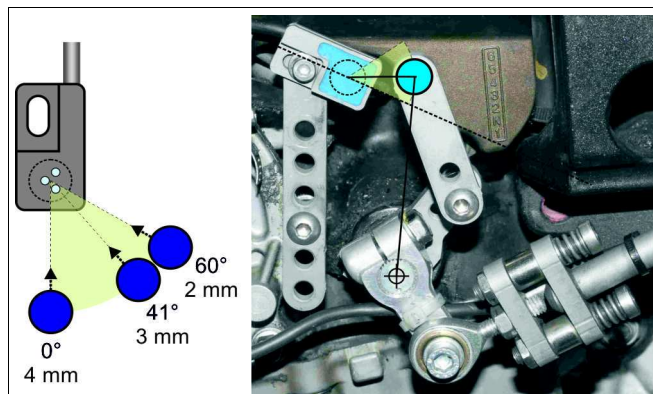


Abbildung 33: Anordnung von Positionssensor und Magnethebel.

Kann der Verfahrensweg des Magneten, zwischen Stellung „Klaue auf Klaue“ und „Endanschlag“, mechanisch nicht auf 3 mm bis 4 mm, sondern nur bis auf minimal 2 mm verlängert werden, so kann stattdessen auch der Winkel zwischen Magnetweg und Positionssensor entsprechend vergrößert werden.

Die Einstellung des Positionssensors kann mit der grünen CTS-Box-Leuchtdiode „Indicator“ (bzw. „Func.“) überprüft werden.

Dazu wird die Zündung eingeschaltet ohne allerdings dabei den Motor an zulassen.

In Ruheposition des Schalthebels muss der Magnet von jedem Sensorelement mind. 1,5 mm entfernt sein. In diesem Fall leuchtet die grüne Leuchtdiode „Indicator“ (bzw. „Func.“) permanent.

Anschließend wird hoch geschaltet: Kann der Schalthebel nur bis auf *Klaue-auf-Klaue*-Position durchgezogen werden, so muss der Sensor in dieser Position gehalten werden, und der Magnet derart verdreht werden, bis das Sensorelement „Klaue auf Klaue“ anspricht. Dies wird durch schnelles Blinken der grünen Leuchtdiode „Indicator“ (bzw. „Func.“) angezeigt. Die *Klaue auf Klaue*-Position darf auch nicht alleine durch viel oder wenig Kraft auf den Schalthebel verlassen werden, sondern nur durch gleichzeitiges Drehen des Hinterrades.

Wird durch Drehen des Hinterrades die Endposition erreicht, so muss die Leuchtdiode „Indicator“ (bzw. „Func.“) langsam blinken (bzw., bei älterer Firmware, permanent leuchten).

Durch leichtes Zurückgehen mit dem Schalthebel kann die Position „Klaue sind teilweise im Eingriff“ überprüft werden. Hierzu darf die grüne Leuchtdiode „Indicator“ (bzw. „Func.“) komplett ausgehen. Diese Position ist nicht wichtig und dient lediglich zum einfacheren Einstellen der beiden anderen Positionen.

Bei manchen Motorrädern ist die Anordnung des Positionssensors und Magnethebels ungünstig. Für diese Motorräder gibt es eine um 90° nach links gedrehte Variante des Positionssensors. Die L-Variante hat zur Unterscheidung den Buchstabe L eingepreßt.

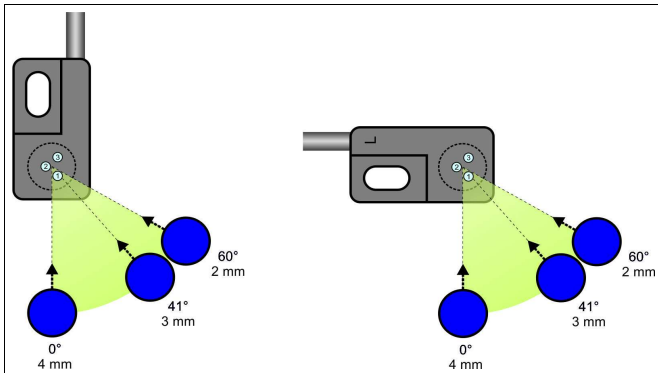


Abbildung 34: Positionssensor in Standardausführung (links); L-Variante des Positionssensors (rechts);

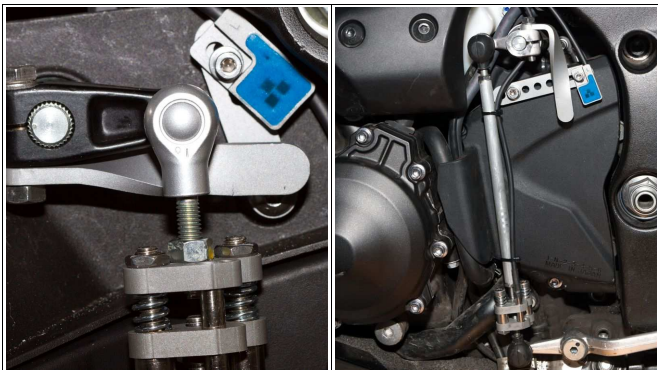


Abbildung 35: L-Variante des Positionssensors – Honda SC59 ABS mit Normalschaltung (links); Yamaha RN22 mit Normalschaltung (rechts);

Bilder zum Positionssensor



Abbildung 36: Halter für Positionssensor – Standardhalter (links), Halter für Honda SC59 (mitte), Halter für Honda SC57 (rechts).

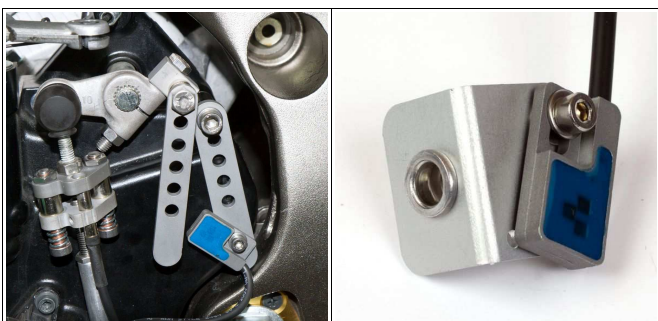


Abbildung 37: Suzuki K9 mit Umkehrschaltung (links); Positionssensor-Halter für Yamaha RN19 (rechts);

Anordnungen

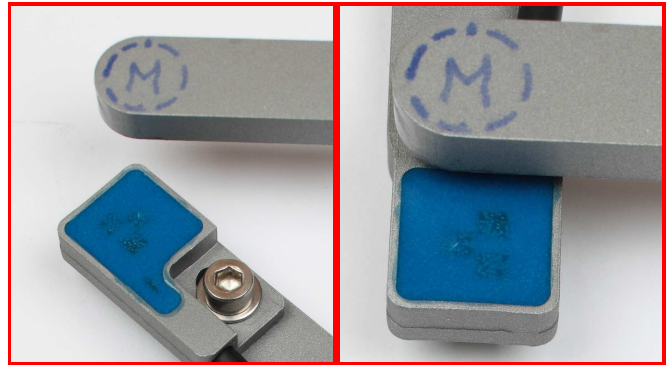


Abbildung 38: Falsche Anordnungen – das Sensorelement „Klauen sind teilweise im Eingriff“ spricht als Erstes an (links); das Sensorelement „Endanschlag“ spricht als Erstes an (rechts);

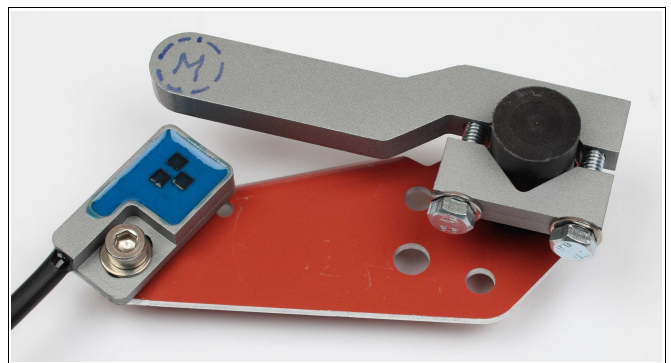


Abbildung 39: Richtige Anordnung – Ruhestellung.

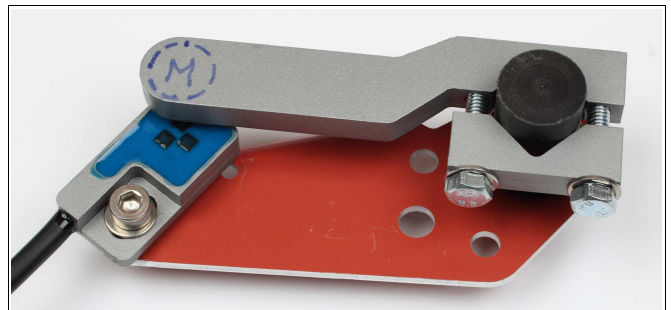


Abbildung 40: Richtige Anordnung – Klaue-auf-Klaue-Position.

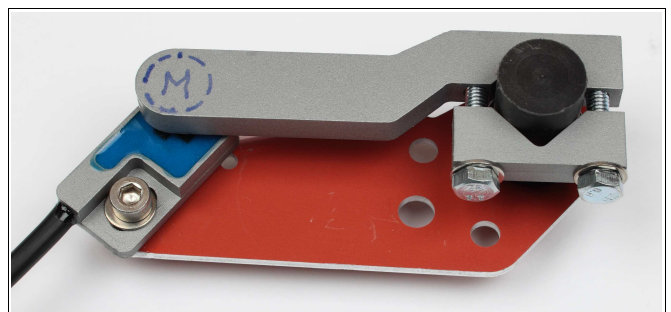


Abbildung 41: Richtige Anordnung – Endanschlag-Position.