

Anschluss Acewell 2853 an SV 1000 K3N



Acewell 2853

Besondere Herausforderungen:

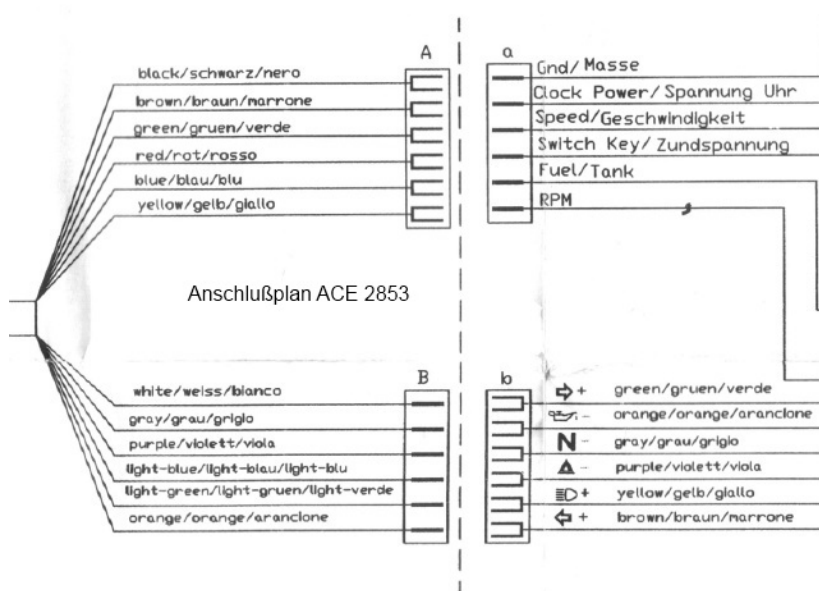
=> Verwendung des originalen Tachosensors

=> Verwendung der Warnlampe als Reserve Anzeige

ich beschreibe hier mal den Anschluss eines Acewell 2853 an meine SV 1000 K3N

ich schreibe hier nichts über die Verbindung der Kabel miteinander und deren entsprechenden anschließenden Isolation und Verlegung gegen durchscheuern, das setze ich einfach mal vor raus ☺

Die von mir erwähnten Kabelfarben des Acewell sind die Kabelfarben wie sie aus dem Gerät kommen, also so wie sie im Stecker A und B enden und mit welchen Kabelfarben des originalen Kabelbaums sie verbunden werden müssen. Ich habe die Anschlussstecker A und B des Acewell wegen Platzproblemen entfernt, und deshalb nenne ich diese Kabelfarben des Acewell, weil Acewell die Kabelfarben teilweise noch im Steckerbereich ändert ☹. Zur Nennung der Kabelfarben, die erste Farbe gibt immer die Grundfarbe des Kabels an und die zweite Farbe die Farbe des Striches auf dem Kabel.



Wie man den Acewell an seinen Kabelbaum anstrickt ist jeden selbst überlassen. Es gibt ja mehrere Möglichkeiten z.B. ori. Instrumentenstecker abschneiden und die Kabel direkt mit einander verbinden, sich nen Adapter aus ner Stiftleiste basteln wie Matze das unter Anschluß eines Motoscope Mini gemacht hat

<http://www.svrider.de/index.php?seite=knowledgebase&artikel=228>

(find ich klasse die Idee, nur hatte ich Platzmangel da ich all meine Kabel im Doppelscheinwerfer unterbringen wollte) oder so wie ich, nen 15 pol Mate-N-Lock Stecker einzusetzen. Möglichkeit 2 und 3 haben den Vorteil das man für Wartungsarbeiten oder Fehlerauslese jederzeit wieder den original Tacho anschließen kann.



Mate-N-Lock Stecker

Soweit alles klar ☺ Dann kann`s ja los gehen ☺

Wir fangen mit dem leichtem an:

<u>Acewell</u>		<u>original Kabelbaumfarbe / Pin (Pinbelegung siehe FAQ)</u>
Masse /schwarz	=>	B/W=schwarz/weiß / Pin 1 oder Pin 9 (egal)
Dauerplus (Uhr/Memory), / braun	=>	R/W=rot/weiß / Pin 8
Zündplus / rot	=>	O/G=orange/grün / Pin 7 oder Pin 16 (egal)
Drehzahl / gelb	=>	Br/B=braun/schwarz / Pin 5

kann direkt angeschlossen werden, es bietet sich aber an hier einen 470 KOhm Widerstand zwischen das Kabel des Acewell und des original Kabels zusetzen damit der Drehzahlmesser nicht „springt“. Der mitgelieferte 1 MegaOhm Widerstand hat bei mir leider nicht funktioniert, da gab es gar keine Anzeige mehr ☹) Einstellung im Acewell als Zündungseingang 1,0

<u>Acewell</u>		<u>original Kabelbaumfarbe / Pin (Pinbelegung siehe FAQ)</u>
Blinker links / orange	=>	B=schwarz / Pin 14
Blinker rechts / weiß	=>	Lg=hellgrün / Pin 13
Öl / grau	=>	G/Y=grün/gelb / Pin 3
Neutral / violett	=>	BL/B=blau/schwarz / Pin 10
Fernlicht / lightgrün	=>	Y=gelb / Pin 15

Jetzt fehlen uns noch Tankanzeige, Tacho (Geschwindigkeit) und die Warnlampe die wir zur Reserveleuchte machen wollen.

<u>Acewell</u>		<u>original Kabelbaumfarbe / Pin (Pinbelegung siehe FAQ)</u>
Tankanzeige / blau	=>	B/W=schwarz / Pin 1 oder Pin 9

mit dem mitgeliefertem Widerstand auf Masse legen. Tankanzeige zeigt dann immer voll an, so hab ich das gemacht. Wird das Kabel nicht angeschlossen blinkt die Tankanzeige im Reservemodus (1 Balken blinkend), oder sich ne Schaltplatine zum Auswerten des Tanksensor bauen.

<http://www.svrider.de/index.php?seite=knowledgebase&artikel=208>

(War mir zu viel Aufwand, außerdem wollte ich den Kabelbaum schlank halten und die Warnlampe als Reserveleuchte benutzen original hatte ich ja auch nur eine Warnlampe)

<u>Acewell</u>		<u>original Kabelbaumfarbe / Pin (Pinbelegung siehe FAQ)</u>
Tacho (Geschwindigkeit) / grün	=>	Acewell Sensor verwenden (für mich keine Option)
	=>	P/W=pink/weiß / Pin 12

Achtung :

dieser Anschluss setzt allerdings vor raus das das Kabel O/R=orange/rot / Pin 6 mit Zündungsplus versorgt wird ! Dabei ist zu beachten, nicht einfach eine Brücke am original Instrumentenstecker zwischen O/G=orange/grün und O/R=orange/rot zusetzen (der Sensor reagiert sehr empfindlich auf Spannungsspitzen und wird dadurch zerstört, mich hat das 2 Sensoren gekostet) sondern ihn an ein Zündungsplus das „geschützt“ ist anzuschließen. Ich habe mich dazu entschlossen das O/R=orange/rot Kabel über das O/G=orange/grün Kabel vom Diagnosestecker zu speisen, da dieses O/G=orange/grün Kabel aus der ECM gespeist wird. Man kann auch gleich das B/R=schwarz/rot Kabel das aus dem Sensor kommt (dieses wird erst nach der Steckverbindung des Sensor zu O/R=orange/rot) direkt unten am Sensor abgreifen und dieses anschließen so hab ich das gemacht, weil desweiteren muss das Massekabel des Senors B/W=schwarz/weiß direkt an den Minuspol der Batterie angeschlossen werden, da ansonsten (zumindest war es bei mir so) die Tachoanzeige im Stand schon ab und zu eine Geschwindigkeit anzeigt wenn der Motor läuft.

Auf deutsch ☺ Also einfach unten am Tachosensor den Schlauch der Sensorkabel öffnen, B/R=schwarz/rot trennen und das zum Sensor gehende Kabel mit dem O/G=orange/grün Kabel des Diagnosesteckers verbinden, B/W=schwarz/weiß trennen und das zum Sensor gehende Kabel an den Minuspol der Batterie schließen das B=schwarz Kabel lassen wir so wie es ist, denn das ist das P/W=pink/weiß Kabel das am Instrumentenstecker ankommt. (der Stecker des Tachsensors zum Kabelbaum muss natürlich verbunden bleiben !)

evtl. würde auch ein Anschluss an ein O/G=orange/grün Kabel reichen an dem auch noch ein anderer Verbraucher z.B Tacho oder Lampe angeschlossen ist (anstatt das Kabel des Diagnosesteckers zu nehmen), damit eine Spannungsabnahme in dem Kabel vorhanden ist. (wer es möchte muss es selber ausprobieren ! evtl. ist danach der Sensor hops ☺)

Dann müssen wir noch damit der Acewell vernünftig arbeitet und nicht bei 130 stehen bleibt, das Geberblech auf der Ritzelmutter bearbeiten. Dieses Blech besitzt 4 Nasen, davon müssen 3 wech weil der Acewell keine, je nach Übersetzung ca. 11 Impulse pro Radumdrehung verarbeiten kann. Danach sollte der Acewell vernünftig arbeiten ☺ bei der Serien Übersetzung von 17/40 und Radgröße 180/55 sollte dann im Acewell als Radumfang ca. 810 eingegeben werden. Ich fahre 17/42 deshalb habe ich 780 eingegeben. Ergibt mit Dunlop RoadSmart ne Voreilung von 1 Km/h zum Navi ☺



original

geändert

Acewell

original Kabelbaumfarbe / Pin (Pinbelegung siehe FAQ)

Warnlampe (Tankreserve) =>
/ lightblau

Y/B=gelb/schwarz / Pin 4

Wäre in dem Acewell einfach eine Masse geschaltete Birne drin, würde der Anschluß so ausreichen ☺ aber ne wir haben es hier mit einer Masse geschalteten Diode zu tun ☹. Damit diese funktioniert, schließen wir das Kabel auch so an und besorgen uns nen Widerstand 68 Ohm 3 Watt oder benutzen eine Birne mit 12V und ca. 1,7 Watt. Diese/n verbinden wir nun zusätzlich mit O/G=orange/grün und Y/B=gelb/schwarz fertig. Wenn der Tank nun zur Reserve geht, leuchtet brav unsere Warnlampe als Reserveleuchte auf und wir können entspannt die nächste Tanke ansteuern ☺ Sollte die Birne oder der Widerstand kaputt gehen, würde man das an einer dauernd leuchtenden Warnlampe erkennen.



Widerstand Birne

Viel Spaß beim Anschluss

Mfg Planlos

ps: bin für Anregungen oder Fragen zu haben ☺

pps: die von mir gemachten Angaben sind nach bestem Wissen und Gewissen gemacht worden, ich übernehme keine Haftung für die Richtigkeit der Angaben, jeder strickt auf eigene Verantwortung an seinem Motorrad rum ☺