

Bevor die Zahnriemendeckel abgenommen werden, wird die Sensorgrundplatte mit den drei Distanzröhrchen und beiliegenden Inbusschrauben provisorisch montiert. Mit einer Reißnadel die Bohrung der Grundplatte auf den horizontalen Riemendeckel übertragen und dann ausschneiden.

Ducati hat im Laufe der Zeit unterschiedliche Riemenräder verbaut. Meistens haben die Räder 2 Stck. M6 Gewindelöcher und zwei Bohrungen in D 5mm. Im äußeren Riemenrad der Zwischenwelle soll nun der Rotormitnehmer verschraubt werden. Um den Mitnehmer mit allen vier Inbusschrauben zu montieren, muß in die beiden 5 mm Bohrungen des Riemenrades M6 Gewinde geschnitten werden. Dazu brauchen die Bohrungen nicht weiter aufgebohrt werden. (Kerndurchmesser M6 = 5 mm)

Nach dem Verschrauben des Mitnehmers kann der Rotor aufgesetzt werden (Schraube nur leicht anziehen), ebenfalls die Riemendeckel und Grundplatte mit Sensorplatte.

Zwischen Sensor und Rotor sollte ein Abstand von 1 bis 1,2 mm justiert werden. Am einfachsten ist die Zwischenlage von zwei Blechstreifen, bevor die drei M6 Schrauben der Grundplatte angezogen werden. Diese Justage nie mit etwa eingeschalteter Zündung durchführen.

In Einzelfällen kann man die Grundplatte mit der Sensorplatte nicht ausreichend verschieben, um einen gleichen Abstand zur Rotorscheibe zu erhalten. Dann die 3 mm Bohrungen der Sensorplatte vorsichtig mit einer „ Nadelfeile „ passend in erforderlicher Richtung als Langloch nacharbeiten.

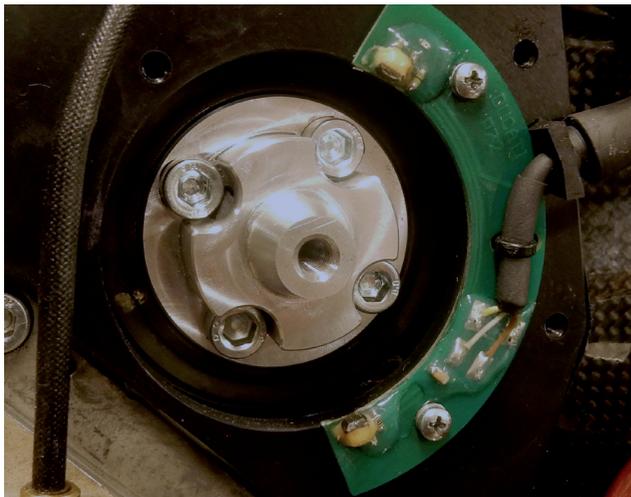


Abb. links : der Mitnehmer wird mit 4 Stck. Inb.Schrauben in das äußere Riemenrad platziert.

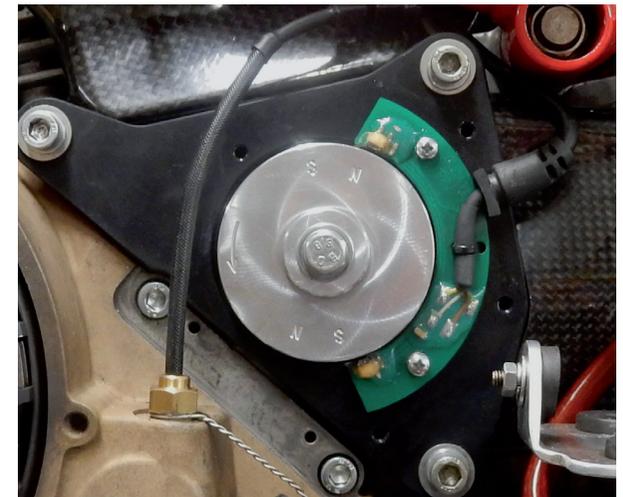
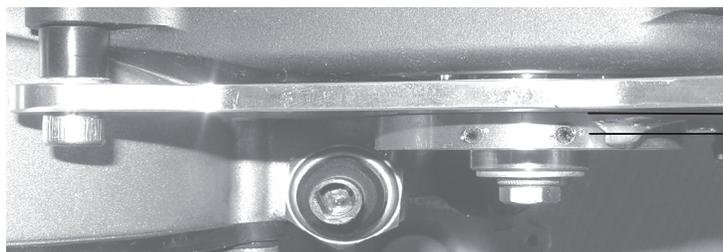


Abb. rechts : Rotorscheibe aufgesetzt. das Signal für den hor. Zylinder liefert der untere Hallsensor, oben vertikal.



circa 3,5 mm

Die Rotormagnete sollen axial etwa 3,5 mm vorstehen, damit sie mittig an den Hallensoren vorbeilaufen. Bei Maßabweichung die Länge der Distanzhülsen anpassen.

Jetzt kann man die Verkabelung der Anlage in Angriff nehmen, sowie einen geeigneten Platz für die Zündbox festlegen. Für die notwendigen elektrischen Anschlüsse bitte nie, auch nicht versuchsweise, Baumarkt-Kabelstecker oder Lüsterklemmen verwenden. Stecker sollten ausschließlich mit dem Kabel verpresst (gescript) werden. Die Kabelenden für Zündboxanschluss immer mit Aderendhülsen versehen. Die Zündspulen müssen hochohmig sein (nicht unter 2 Ohm Primärwiderstand). Die niederohmigen Spulen der Einspritz-Ducatis sind nicht geeignet. Das Sensorkabel wegen der Schirmung nicht kürzen. Falls zu lang, besser Aufrollen und an nicht störender Stelle fixieren. Von der Verwendung nicht entstörrter Kerzenstecker ist abzuraten.

Zündeinstellung

Zündkerzen ausdrehen , mit aufgesetzten Kerzensteckern auf Masse legen (Motorgehäuse). Drehkreuz auf Kurbelwelle links aufsetzen, alternativ M8 Schraube mit Kontermutter verwenden, um die Kurbelwelle drehen zu können. Den Kolben des horizontalen Zylinders auf OT stellen. (ob Zünd- oder Überschneidungs OT ist egal). Diese Einstellung sollte genau z.B. per Messuhr vorgenommen werden.

Funktionkontrolle der Hallsensoren : Den Zündrotor so verdrehen, daß die Magnete nicht gerade vor den Hallsensoren stehen. In dieser Position müssen beide Sensordioden nach Einschalten der Zündung hell leuchten.

Die Schraube des Zündrotors lösen, sodaß sich die Scheibe auf dem Mitnehmer drehen lässt. (Drehrichtung entgegen Uhrzeigersinn) - Zündung einschalten - Sensor des horizontalen Zylinders (unterer Sensor) beobachten - dieser leuchtet hell - ganz langsam drehen bis die Leuchte ausschaltet (bzw. nur noch schwach leuchtet) Rotormagnet mit Kennzeichnung -N- (Nordpol) steht jetzt gegenüber Hallsensor horizontal. In dieser Position die Rotorscheibe festziehen. Es ist gleich, welches Magnetpaar des Rotors für die Einstellung benutzt wird. Bei dieser Aktion darf sich die Kurbelwelle nicht verdreht haben, Kolben muß nach wie vor auf OT stehen.

DUCATI Pantah

Das originale Riemenrad auf der Steuerwelle der Pantah Modelle ist für die Montage des Rotormitnehmers nicht geeignet, da keine Gewindelöcher vorhanden und die Schlüsselhaltenasen im Wege sind.

Bitte hier das Riemenrad ET.Nr. 0367.29.050 z.B. der Modelle 750 F1, Laguna Seca oder 750 Sport verwenden.

Empfehlenswert ist der Tausch aller Räder auf ET.Nr. 255.100.11B der Modelle M600 / 750 mitsamt den Zahnriemen ET.Nr. 737.100.21A (z= 68)
Die Verzahnung der Räder und Zahnriemen ist verrundet und damit haltbarer.
Die Zähnezahlen der Räder und Riemen ist mit den Pantah Daten identisch.



Vor kontrollweiser Wiederholung des Vorganges die Zündung aus- und wieder einschalten, da der Zündstrom zum Schutz der Spulen nach ca. 3 sec abgeschaltet wird. Die Zündung ist richtig eingestellt, wenn der Zündfunke direkt im OT an der Zündkerzenelektrode überspringt.

Einstellungen an der Zündbox (Frontseite der Box)

Drehschalter für Zündkurven 1-9 . In Position 0 feuern die Zündkerzen im Testmodus. So kann überprüft werden, ob Zündspulen und Betriebsspannungen richtig angeschlossen sind.

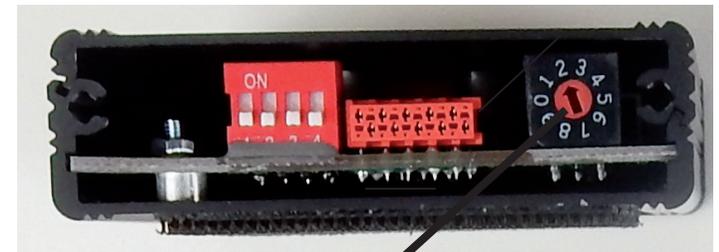
Für einen Serienmotor ist die Zündkurve 2 voreingestellt. Bei einem z.B. höher verdichteten und auch anderweitig verändertem Motor sollte die passende Zündkurve auf einem Leistungsprüfstand ermittelt werden.

Im Grundsatz benötigt ein Motor mit höherer Verdichtung weniger Frühzündung, sofern die Brennräume günstig gestaltet sind. Falsche Frühzündungswerte können zu Überhitzung des Motors, Leistungsverlust und Motorschäden führen.

Dipschalter : mit Schalter 1 wird die Drehzahlbegrenzung angewählt.	Programm 104 :	Schalter unten ist Begrenzung bei 9.200 U/min. Schalter oben ist Begrenzung bei 9.500 U/min.
	Programm 103 :	Schalter unten ist Begrenzung bei 9.200 U/min. Schalter oben ist Begrenzung bei 10.500 U/min.
	Doppelzündung	Programm 106 : Schalter unten ist Begrenzung bei 9.200 U/min. Schalter oben ist Begrenzung bei 9.600 U/min.
	Doppelzündung	Programm 107 : Schalter unten ist Begrenzung bei 9.200 U/min. Schalter oben ist Begrenzung bei 10.500 U/min.

Drehzahlsignal : Bei Anschluss eines elektr. Drehzahlmessers über Klemme 7 an der Zündbox braucht dieser das passende Eingangssignal.

Nach Entfernen des Abdeckbleches an der Box ist der linke 4-fach Mikroschalter zu sehen. Der Umschalter Nr. 3 und 4 ist für die Auswahl des Ausgangssignales zuständig. Durch Verschieben der Schalter sind vier Positionen möglich. Dabei den Drehzahlmesser beobachten, bis die korrekte Drehzahl angezeigt wird.



Mikroschalter zum Anwählen der einzelnen Zündkurven



Die neueren Öldruckschalter können die Montage des Zünddeckels behindern. Entweder einen Schalter der älteren Bauform (mit Flachsteckanschluss 6.3) verwenden oder wie Abb. die Isolierung des Schalters kürzen.

