

Einbauanleitung für Antikollisionsschaltung (ACS)

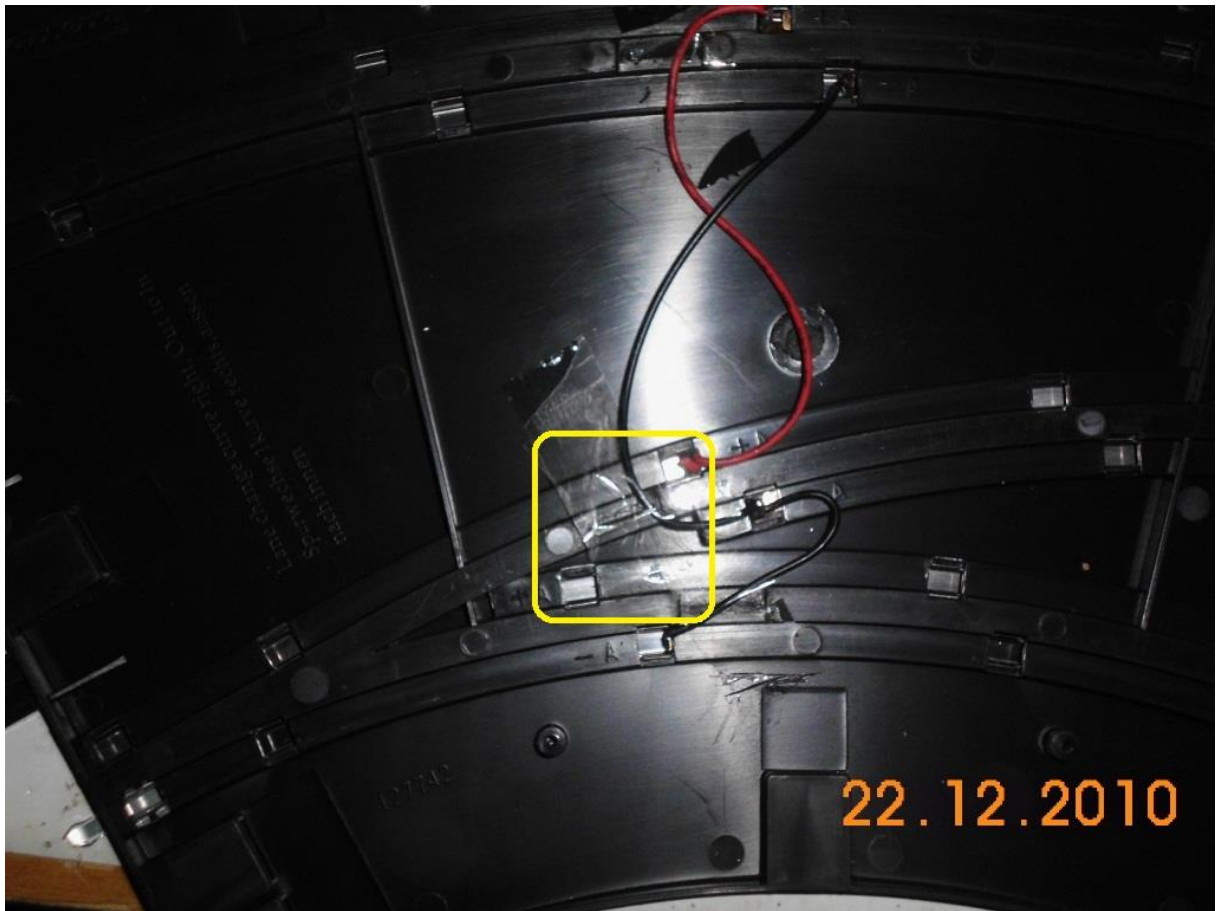
Rechtsweiche

1. Beide Weichenteile öffnen.
2. An der Weichenausfahrt die im Bild 1 markierte Brücke entfernen. Soll ein **Dual-Umbau** realisiert werden, dann bitte die gekennzeichneten Brücken entfernen und hinter jeder Weiche eine Zusatzeinspeisung anbringen!!

Bild 1



Bild 2



3. Die Kabel der Weichenplatine wie im Bild 3 + 4 umstecken
Es sind anscheinend nicht alle Weichen gleich verdrahtet.
Deshalb bitte darauf achten, dass Belegung so ist, wie im Bild 4 dargestellt.

Bild 3

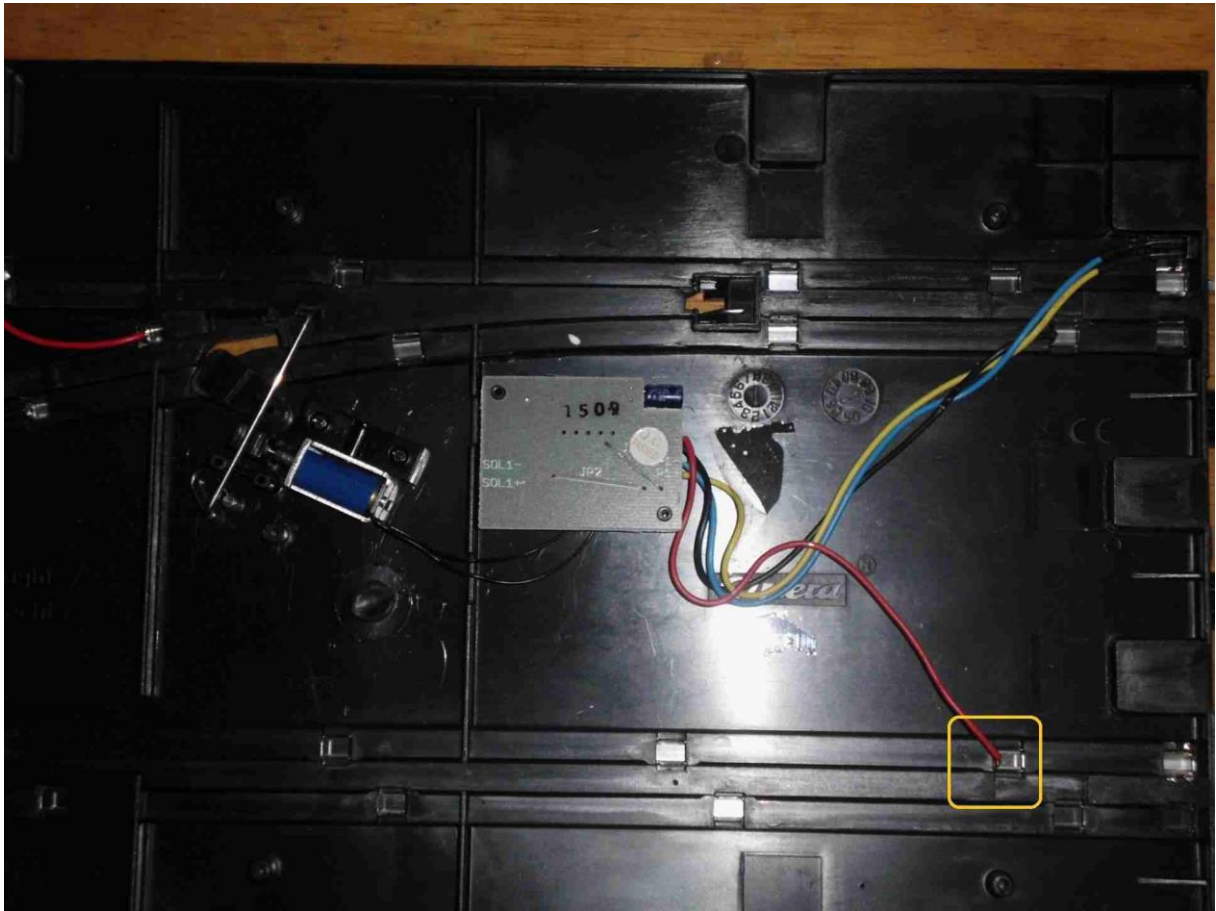
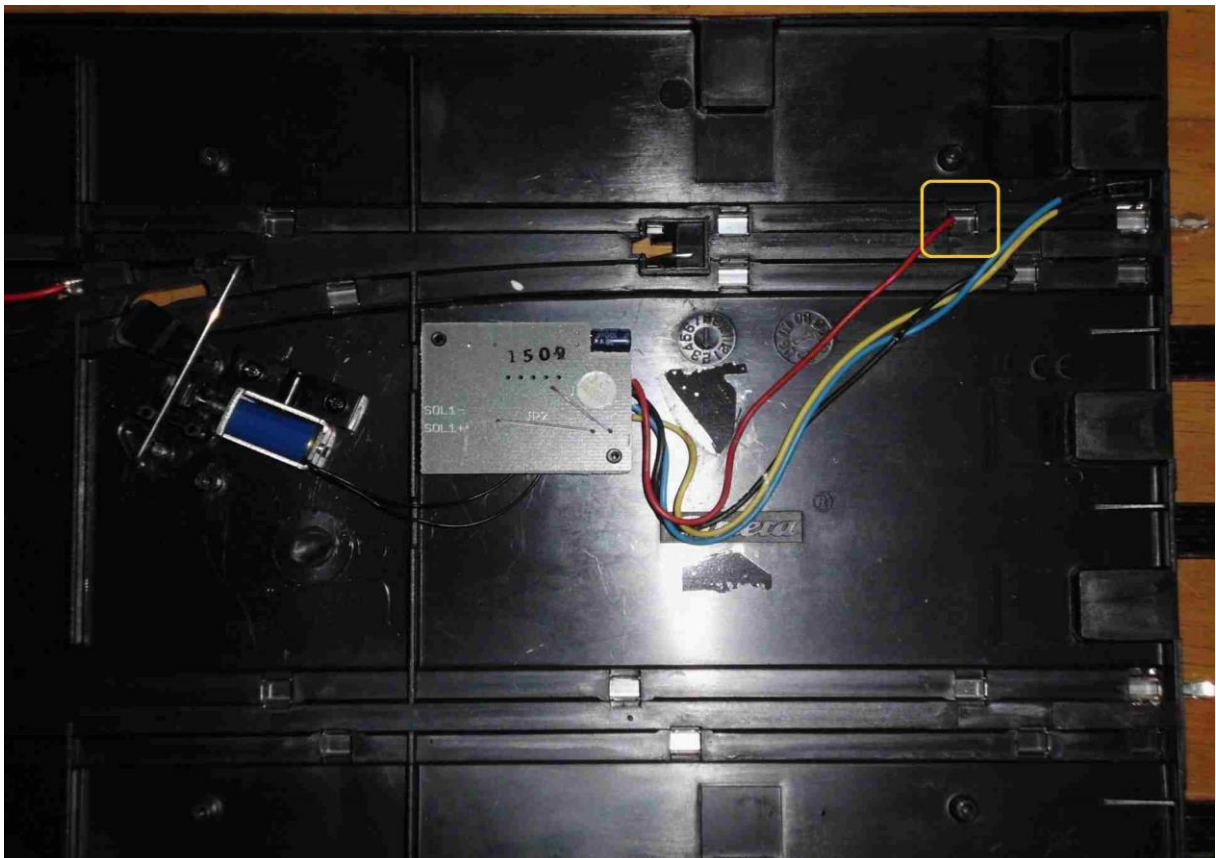
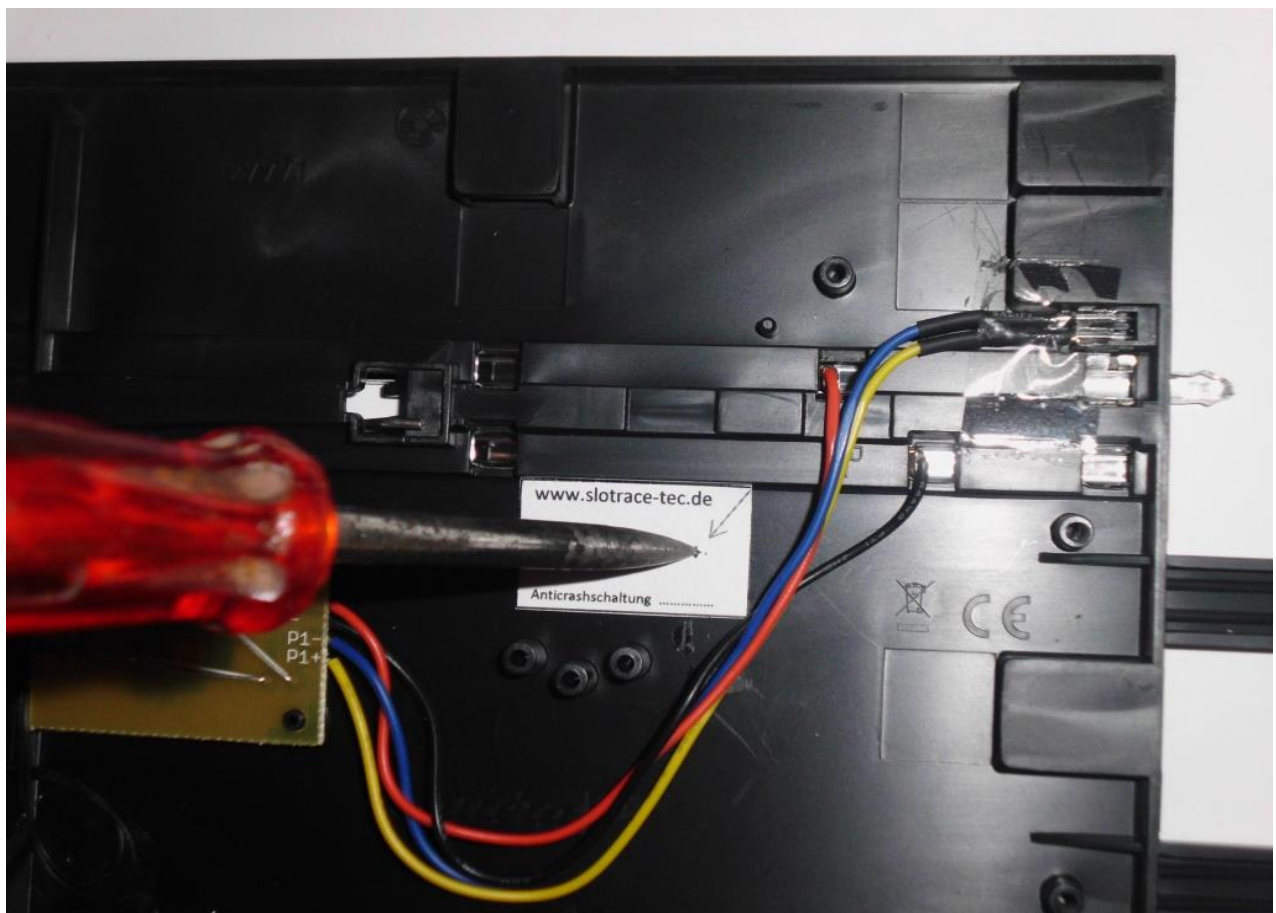


Bild 4



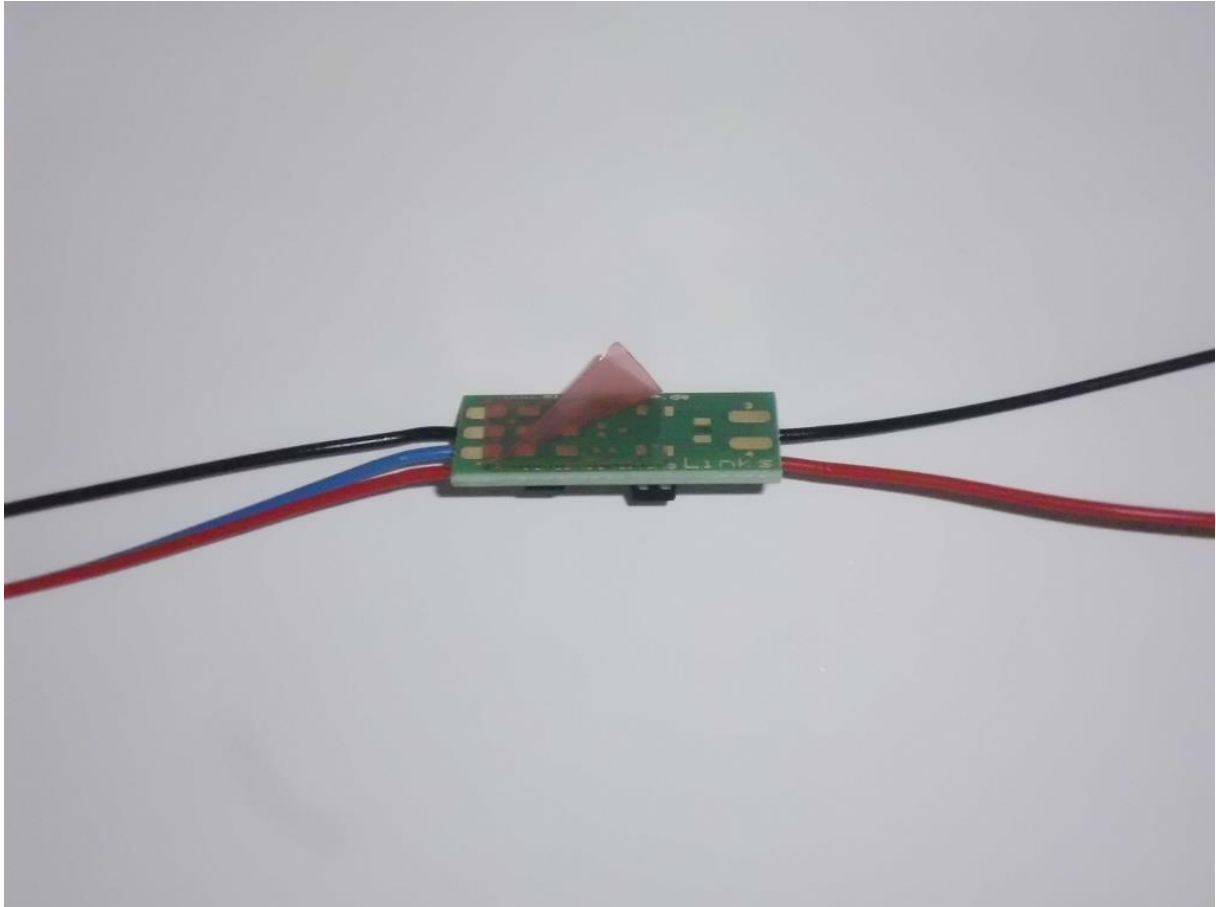
4. Wenn ein Loch für die Kontroll-LED gebohrt werden soll, dann bitte jetzt die Bohrschablone ausdrucken und ausschneiden. Die Schablone wie im Bild 5 positionieren (linker Rand der Schablone an rechter Öffnung Stromleiter) und mit einem spitzen Werkzeug den Bohrpunkt markieren. Anschließend die Bohrschablone entfernen und mit einem 2mm Bohrer an der markierten Stelle ein Loch bohren.

Bild 5



Befindet sich ein Fahrzeug im Sensorbereich, dann leuchtet die Kontroll-LED nicht. Die LED leuchtet nur dann, wenn die ACS die Weichenschaltung erlaubt. Aufgrund der verschiedenen elektronischen Bauteile die Carrera verbaut, kann es vereinzelt vorkommen, dass die LED nicht ganz erlischt, sondern noch ein wenig „glimmert“. Dies beeinträchtigt die Funktion der ACS nicht.

5. Jetzt den Schutzfilm der ACS abziehen, siehe Bild 6



6. Anschließend die ACS einkleben (an der exakt selben Stelle wie zuvor die Bohrschablone positioniert war). Siehe Bild 7

The image shows the internal components of a laptop, including the battery, keyboard, and various electronic components. The battery is a large, black, rectangular unit with a label that reads "SS010C-V210". The keyboard is a black, standard QWERTY layout. The internal components are mounted on a black plastic chassis. A green circuit board is visible, labeled "SS010C-V210" and "RoHS". It features a circular component labeled "G440" and two jumpers labeled "JP1" and "JP2". A small green component labeled "HP 001" is also visible. A green circuit board labeled "WAN Biotech-Tec.de" and "Rechts" is connected to the main board via a ribbon cable. Several colored wires (red, blue, yellow, black) are connected to the components. A small circular component with a clock face is also visible. The overall image is in black and white.

7. Jetzt stecken wir die Kabel der ACS :

Das roten Kabel mit Klammer (+ACS) nach + oberer (in Fahrtrichtung linker Slot) Stromleiter. Das schwarze Kabel mit Klammer (-ACS) nach B- unterer (in Fahrtrichtung linker Slot) Stromleiter.

Das blaue Kabel (Senor „S“ ACS) stecken wir nach B+ (in Fahrtrichtung rechter Slot.

Der Sensorbereich darf nur durch die ACS mit Strom versorgt werden.

Nun müssen wir die Empfangsdiode mit der ACS verbinden. Wir trennen das gelbe Kabel (von der Empfangsdiode her kommend zur Weichenplatine P1+), isolieren ca. 1 cm ab und verbinden das rote Kabel der ACS mit dem Gelben der

Empfangsdiode. Das schwarze Kabel der ACS verbinden wir mit dem Gelben, das zur Weichenplatine führt. **Vereinzelt ist aber auch schon vorgekommen, dass nicht das gelbe Kabel, sondern das blaue Kabel durchtrennt werden muss. Man erkennt das richtige Kabel an der Weichenplatine. Es muss das Kabel P1+ sein.** Den mitgelieferten Schrumpfschlauch über die Verbindungsstelle schieben und nach Funktionstest verschrumpfen (z.B. mit Feuerzeug). Zum Schluss sieht es so wie auf Bild 8 und 9 aus:

Bild 8

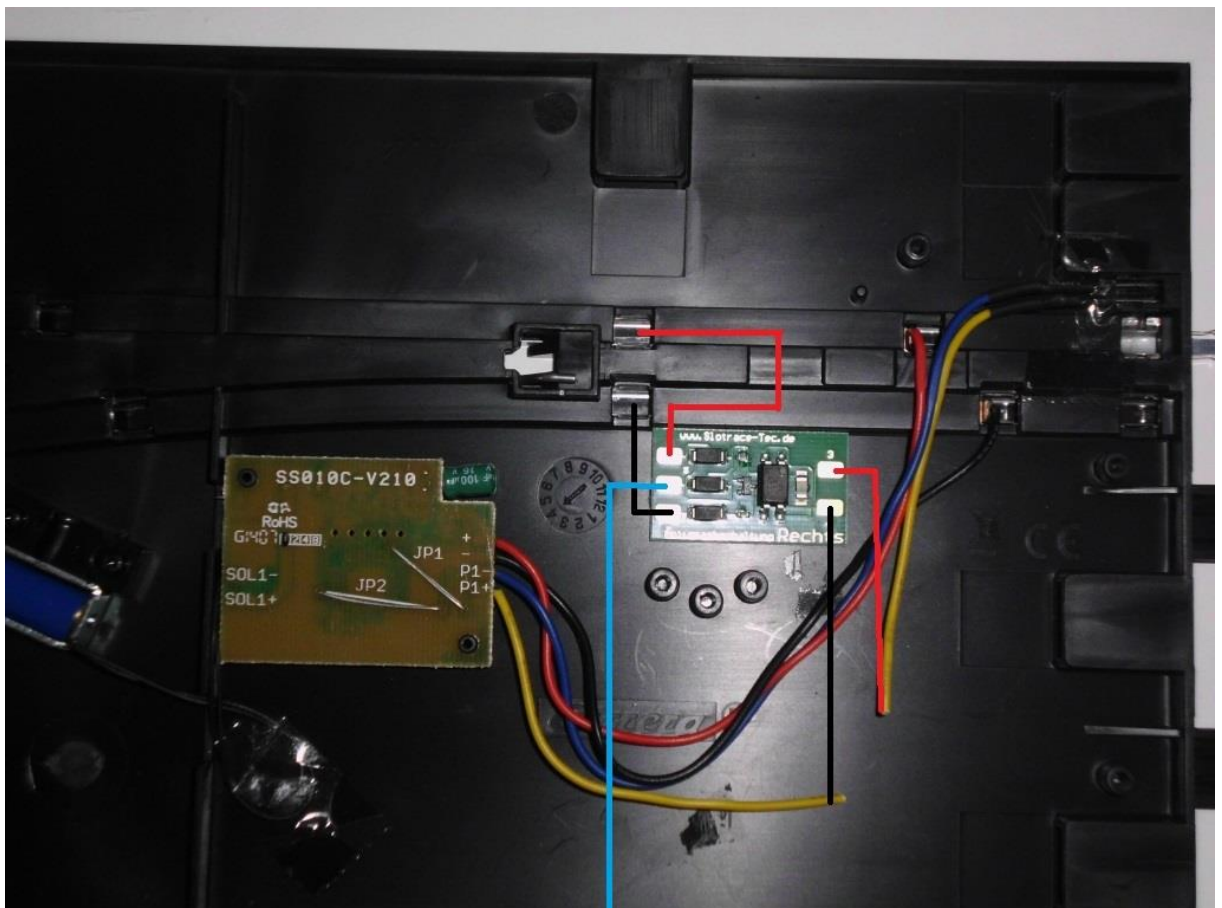
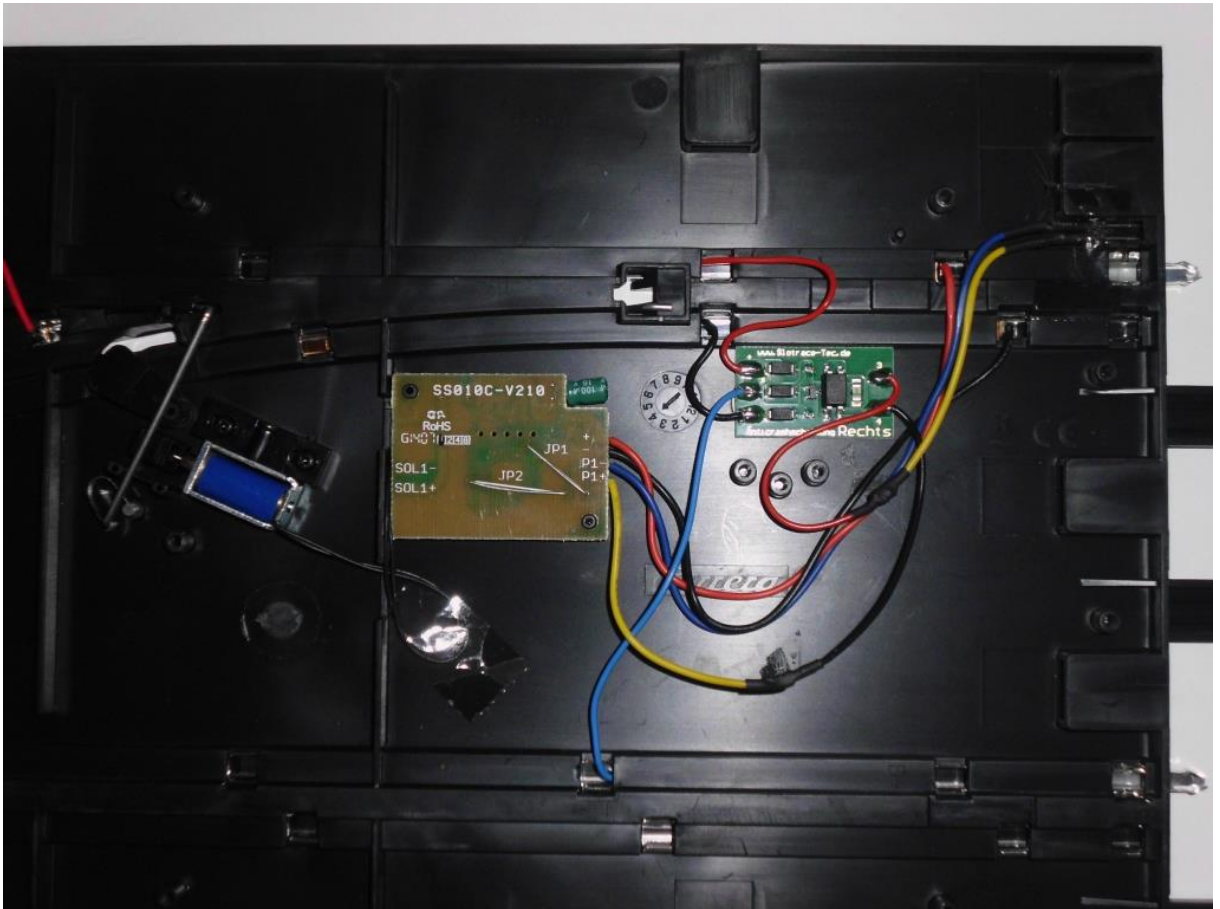


Bild 9



8. Anschließend den „Kabelbaum“ noch etwas mit Tesastreifen fixieren und die Weichenteile wieder verschließen. Evtl. muss zuvor noch ein Distanzhalter vom Deckel der Weiche entfernt werden.
9. Jetzt müssen wir nur noch den Sensorbereich bestimmen. Der Sensorbereich ist der Slotbereich, in dem das Fahrzeug wechseln soll. Siehe Bild 10. Hier werden die Autos von der ACS erkannt. Sobald ein Auto den Sensorbereich erreicht hat, wird es von der ACS erkannt und sie verhindert ein Schalten der Weiche. Wir können die Länge des Sensorbereiches bestimmen indem wir den Stromleiter trennen. Am einfachsten ist es, an der vor der Weiche liegenden Standardgeraden (oder Drittel/Viertelgeraden) die Verbindungszapfen der Stromleiter zu entfernen. Abisolieren z.B. mit Tesafilm reicht evtl. auch. Man kann auch schon an der

zweiten Standardgeraden vor der Weiche die Verbindung trennen. Empfiehlt sich bei einer langen Vollgasphase, da die Weiche ja nicht schaltet so lange sich ein Fahrzeug im Sensorbereich befindet. Generell gilt: Je schneller man an der Weiche ist, desto länger sollte der Sensorbereich sein. Mit der Länge des Sensorbereiches sollte jeder seinen eigenen Kompromiss finden.

Vereinzelte ist es schon vorgekommen, dass trotz Entfernen des Verbindungszapfens noch Kontakt zur „Vorschiene“ besteht. Ist dies der Fall, dann funktioniert die Schaltung nicht. Die Kontroll-LED erlischt nicht, wenn sich ein Fahrzeug im Sensorbereich befindet und die Weiche schaltet wie ohne ACS. Deshalb zur Sicherheit zusätzlich noch in die vermeintliche Kontaktstelle eine Abisolierung einbringen. Ein kleiner Streifen Tesafilm hat sich hier bewährt

Achtung: Es darf sich keine Zusatzeinspeisung, Rundenzähler, Control Unit/Blackbox, Ladeschale für Handregler, Adapter Unit o. Ä. im Sensorbereich befinden. **Der Sensorbereich darf nur (und wirklich nur und ausschließlich) mit der ACS in Kontakt kommen. Hat der Sensorbereich auch nur den kleinsten Kontakt zum Bahnstrom dann empfängt die ACS zu viele Daten und verweigert ihren Dienst.**

Bild 10

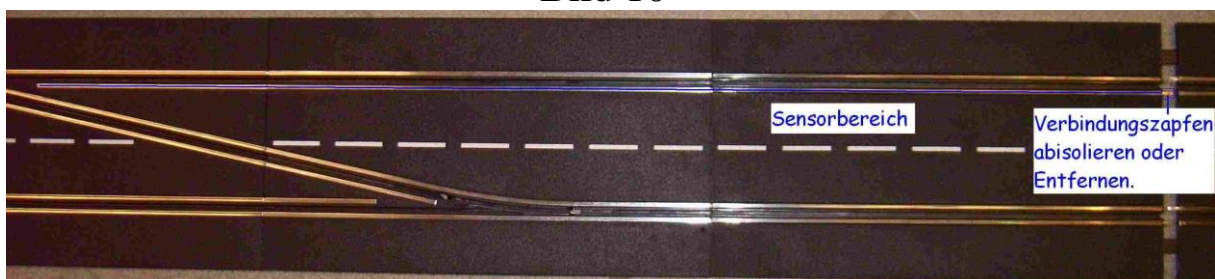
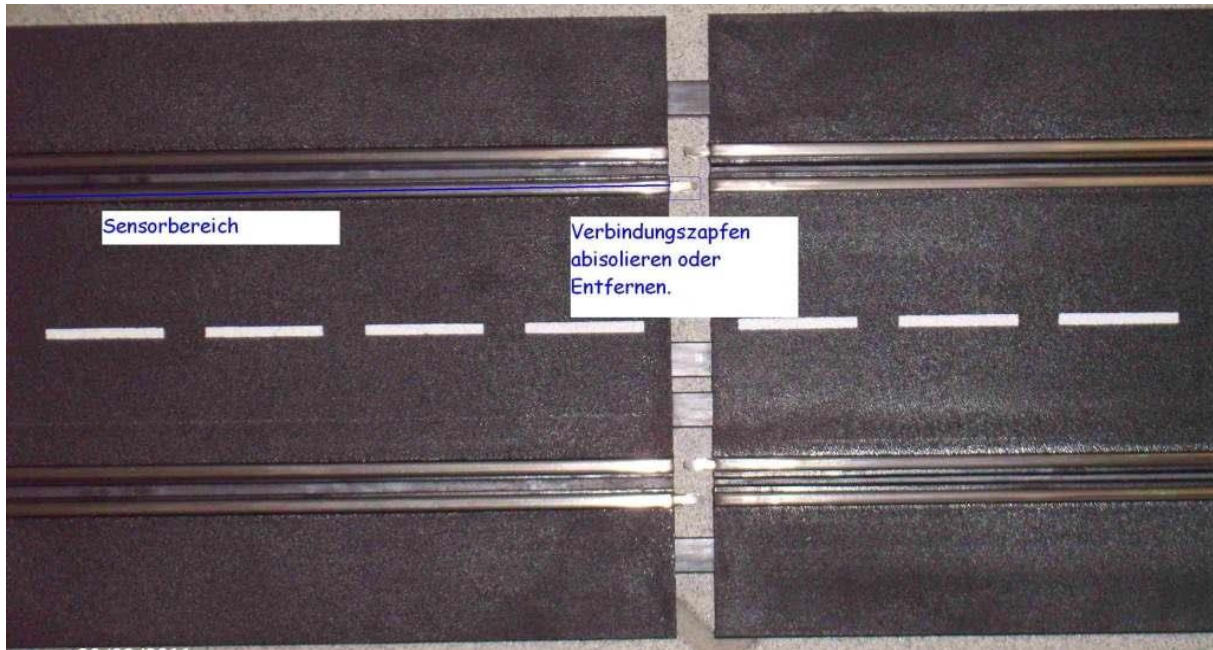


Bild 11



Die Weiche schaltet nicht wenn:

1. Ein Fahrzeug befindet sich im Sensorbereich.
2. Ein Zusatzeinspeisung o.Ä. befindet sich im Sensorbereich
3. Die beiden Kabel der ACS, die Empfangsdiode und Weichenplatine verbinden sind vertauscht. Schwarz und Rot tauschen.

Sind mehrere Weichen in der Bahn verbaut, dann unbedingt darauf achten, dass ausreichend Zusatzeinspeisungen verlegt werden. Diese dürfen allerdings nicht im Sensorbereich verbaut werden.

Achtung: Die ACS ist nur bis 19 Volt Bahnspannung zugelassen.

Nachtrag für die „DUALFREAKS“:

Dualbetrieb nach „Pro-X Udo“ :

Für Dualbahnen (also Digitalbahnen die auch Analog betrieben werden sollen) braucht man folgende Änderungen:

- die Originalweichenelektronik muss elektrisch vom Slot entkoppelt sein (normale Voraussetzung für Dual-Bahnen): damit im Analog-Modus die Weichenelektronik keinen Strom bekommt, also deaktiviert ist

- die Weiche selbst muss wie für einen normalen Dual-Umbau vorbereitet sein (also Drahtbrücken entfernen, darauf achten das die Slots untereinander nicht verbunden sind...)

- die ACS-Platine muss elektrisch vom Slot entkoppelt sein:

- +/- wie bei der Originalweichenelektronik entkoppeln (also nicht direkt vom Slot nehmen)

Sensorbereich: nicht vom Slotleiter direkt zur ACS-Platine gehen, sondern zu einen Analog/Digitalumschalter

im Analogmodus: Sensorbereich mit den normalen Slot verbinden (so dass die Fahrzeuge in diesen Bereich nicht stehen bleiben, die ACS-Platine ist ja im Analogmodus aus)

im Digitalmodus: Sensorbereich mit den Anschluss Sensor der ACS-Weiche verbinden.