

System 790179900**Vorteil gegenüber dem Originalsystem:****Generator/elektronische Zündung für ein Cooper-Motorrad aus den 1970er Jahren von Moto Islo**

– Magnetgenerator mit integrierter, vollelektronischer Zündung.
Ausgangsleistung: 12 V/100 W Gleichstrom. Wartungsfreie Halbleiterzündung mit eigener Stromversorgung aus dem System. Ersetzt die serienmäßige Magnetzündung.

- Keine Änderungen am Motorgehäuse erforderlich. Das System ist technisch in der Lage, ohne Batterie zu laufen.

- Alle Teile sind neu
- konstante Lichtleistung
- sehr stabile Zündung mit energiereichem Funken
- besseres Anlassen und bessere Verbrennung
- keine Probleme mehr mit den Kontaktpunkten



Montageanleitung für System 790179900	15.7.2026
– Wenn Sie eine Serienzündung einbauen und einstellen können und über grundlegende mechanische Kenntnisse verfügen, können Sie auch ein VAPE-System einbauen! Wenn Sie noch nie an Ihrer Zündanlage gearbeitet haben, lassen Sie den Einbau besser von jemandem durchführen, der sich damit auskennt.	
- VAPE kann weder die Einhaltung dieser Anweisungen noch die Bedingungen und Methoden der Installation, des Betriebs, der Nutzung und der Wartung des Systems überwachen. Eine unsachgemäße Installation kann zu Sachschäden und möglicherweise sogar zu Körperverletzungen führen. Daher übernehmen wir keine Haftung für Verluste, Schäden oder Kosten, die sich aus einer fehlerhaften Installation, einem unsachgemäßen Betrieb oder einer falschen Nutzung und Wartung ergeben oder in irgendeiner Weise damit zusammenhängen. Wir behalten uns das Recht vor, Änderungen am Produkt, an den technischen Daten oder an den Montage- und Bedienungsanleitungen ohne vorherige Ankündigung vorzunehmen	
WICHTIG	
- Bitte lesen Sie diese Anleitung vollständig und sorgfältig durch, bevor Sie mit den Arbeiten an Ihrem Motorrad beginnen. Bitte beachten Sie, dass jegliche Veränderungen am Material sowie eigene Reparaturversuche, die nicht mit VAPE abgesprochen wurden, zum Verlust der Garantie führen können. Schneiden Sie keine Kabel durch. Dies führt zum Verlust des Verpolungsschutzes und oft zu Schäden an der Elektronik. Beachten Sie bitte auch die Informationen auf der Informationsseite zu diesem System. Vergewissern Sie sich, dass das von Ihnen gekaufte Produkt tatsächlich zu Ihrem Motorrad passt. Falsche Zündeneinstellungen können Ihren Motor beschädigen und Sie beim Anlassen mit dem Kickstarter sogar verletzen (heftige Rückschläge). Seien Sie bei den ersten Testläufen vorsichtig. Passen Sie die Einstellungen bei Bedarf auf sicherere Werte an (geringere Vorzündung). Achten Sie bei der Montage sorgfältig darauf, dass der Rotor (Schwungrad) die Statorspulen oder andere Teile nicht berührt, was unter verschiedenen Umständen passieren und zu schweren Schäden führen kann.	
Bestimmungsgemäßer Gebrauch - Dieses System ist dafür vorgesehen, die serienmäßigen Lichtmaschinen- und Zündanlagen in Oldtimer- und Klassiker-Motorrädern zu ersetzen, deren Motoreigenschaften nicht nachträglich verändert wurden. Bei diesem System handelt es sich nicht um ein Tuning-System, und es führt nicht zu einer nennenswerten Steigerung der Motorleistung. Es verbessert jedoch die Verkehrstauglichkeit und den Komfort erheblich, indem es eine bessere Beleuchtung, eine verbesserte Funktion der Blinker und der Hupe sowie – im Vergleich zu den veralteten Serienanlagen – eine höhere Zuverlässigkeit bietet. Da unser System die Motoreigenschaften nicht verändert, erhöht es weder den Ausstoß gasförmiger Schadstoffe noch den Lärmpegel. In den meisten Fällen sollte der Schadstoffausstoß aufgrund einer besseren Verbrennung sogar reduziert werden. Bei bestimmungsgemäßer Verwendung verstößt das System daher in der Regel nicht gegen die geltenden gesetzlichen Bestimmungen für das Motorrad. (Bitte prüfen Sie die örtlichen gesetzlichen Bestimmungen!) Dieses System ist nicht für den Einsatz bei Wettkämpfen geeignet. Bei nicht bestimmungsgemäßer Verwendung erlischt Ihre Garantie, und es kann durchaus sein, dass Sie nicht die gewünschten Ergebnisse erzielen oder im schlimmsten Fall die gesetzliche Verkehrstauglichkeit verlieren.	
 - VAPE garantiert, dass die Produkte mit dem „E“-Zeichen im Ring (E8 speziell für die Tschechische Republik) homologiert sind, wodurch eine konsequente Übereinstimmung der Produkteigenschaften mit den einschlägigen ECE-Homologationsvorschriften (insbesondere ECE R10.05) gewährleistet ist. Die Überprüfung wird regelmäßig von der zuständigen Behörde durchgeführt.	
- Das Ladesystem ist ausschließlich für den Einsatz mit wiederaufladbaren 12-V-Blei-Säure-Batterien (6-V-Systeme: 6 V) mit flüssigem Elektrolyt oder versiegelten Blei-Säure-Batterien, AGM- und Gel-Batterien geeignet. Es ist nicht für den Einsatz mit Nickel-Cadmium-, Nickel-Metallhydrid-, Lithium-Ionen- oder anderen Arten von wiederaufladbaren oder nicht wiederaufladbaren Batterien geeignet.	
- Es handelt sich hierbei um ein Ersatzsystem und nicht um eine Kopie des Originalteils. Die Teile dieses Systems sehen daher anders aus und passen möglicherweise anders (insbesondere Zündspule und Regler), sodass Sie einige Anpassungen vornehmen müssen.	

- **Beginnen Sie bei der Montage unbedingt mit dem Zusammenbau der motorrelevanten Teile**, um sicherzustellen, dass diese wirklich passen, bevor Sie mit dem Einbau der äußeren Teile beginnen. In vielen Fällen montieren Kunden diese Teile zuerst und nehmen dabei häufig Änderungen vor, die gegen die Gewährleistungsbedingungen verstoßen und die Teile für den Wiederverkauf unbrauchbar machen. Der Austausch alter Zündanlagen ist keine einfache Angelegenheit, bei der man einfach etwas aus dem Supermarktregal nehmen kann, da es sehr viele Typen, Ausführungen und möglicherweise unbekannte Nachrüstungen gibt, die viel Raum für Fehler bieten.

- Unsere Systeme wurden **NICHT auf die Verwendung mit elektronischen Geräten von Drittanbietern (wie GPS, Mobiltelefonen, LED-Beleuchtung usw.) getestet und können Schäden an solchen Komponenten verursachen**. Eventuell vorhandene elektronische Drehzahlmesser funktionieren mit dem neuen System nicht. Eventuell vorhandene Sicherheitsschalter und elektronische Ventilsteuerungen werden nicht unterstützt. Es kann sein, dass Ihr Motorrad ursprünglich mit einer Zündung ausgestattet war, die die Höchstgeschwindigkeit aus rechtlichen Gründen begrenzte. Das neue System verfügt nicht über eine solche Funktion; prüfen Sie daher vorab Ihre rechtliche Situation.

- Wenn Sie nicht über die erforderlichen Fachkenntnisse für den Einbau verfügen, lassen Sie diesen von einem Fachmann oder in einer Fachwerkstatt durchführen. Ein unsachgemäßer Einbau kann das neue System und Ihr Motorrad beschädigen und möglicherweise sogar zu Körperverletzungen führen.

- Bevor Sie ein System bestellen, prüfen Sie bitte, ob im Lieferumfang ein Abzieher für den neuen Rotor enthalten ist. Falls nicht, bestellen Sie diesen am besten gleich mit. Verwenden Sie zum Abziehen des neuen Rotors niemals ein anderes Werkzeug als den empfohlenen Abzieher. Schäden am Rotor, die durch die Verwendung anderer Werkzeuge oder Methoden entstehen, sind nicht durch Ihre Garantie abgedeckt.

- Der Rotor ist stoßempfindlich (auch während des Transports). Bitte überprüfen Sie ihn vor dem Zusammenbau stets auf Beschädigungen (bei Rotoren ohne Magnetbeschichtung versuchen Sie, die Magnete mit den Fingern zur Seite zu schieben). Nach einem Aufprall könnten sich die eingeklebten Magnete gelöst haben und nur noch durch die Magnetkraft am Rotor haften, sodass man dies nicht sofort bemerkt. Während des Motorbetriebs würde dies zu erheblichen Schäden führen. Bevor Sie den Rotor auf den Motor setzen, vergewissern Sie sich bitte, dass sich an seinen Magneten keine Metallteile wie kleine Schrauben, Muttern und Unterlegscheiben angesammelt haben. Auch dies würde zu schweren Schäden führen.

- **Wenn Sie Zugang zum Internet haben, sehen Sie sich diese Anleitungen am besten online an**. Durch Anklicken der Bilder erhalten Sie größere und bessere Ansichten sowie möglicherweise aktualisierte Informationen. Systemliste unter <http://www.powerdynamo.biz>



Sie sollten folgende Teile erhalten haben:

- Rotor
- vormontierte Stator-Einheit
- Regler/Gleichrichter
- Zündspule & Hochspannungskabel
- Batterie- und Kill-Kabel
- Kabelbinder, Schrauben



– Um Ihren neuen Rotor wieder abzunehmen, benötigen Sie einen Abzieher M27x1,25 (Art.-Nr.: 99 99 799 00 – **nicht im Lieferumfang enthalten!**).

- **Hinweis:** Verwenden Sie niemals einen Klauenabzieher, einen Hammer oder ein anderes Werkzeug, das die Magnete abschütteln könnte.

- Stellen Sie sicher, dass der Motor fest sitzt und sich auf einer bequemen Arbeitshöhe befindet. Die Arbeiten können auch durchgeführt werden, während der Motor noch im Rahmen sitzt; achten Sie jedoch darauf, dass das Motorrad stabil steht und nicht umkippen kann. Entfernen Sie den Kraftstofftank, die Batterieabdeckung und den Werkzeugkasten, um den Einbau zu erleichtern.



- Entfernen Sie die Motorabdeckung. Bauen Sie anschließend den originalen Generator und die Zündanlage aus. Diese Teile werden beim neuen System nicht benötigt, können jedoch aufbewahrt werden, um das Motorrad bei einer späteren Restaurierung wieder in den Originalzustand zu versetzen.

- Entfernen Sie die Woodruff-Passfeder, die die Kurbelwelle und die Zündanlage miteinander verbunden hat. Die Woodruff-Passfeder wird für die neue Anlage nicht benötigt.

Anmerkung: Dieses und die folgenden Fotos zeigen ähnliche Motoren!

- Sie müssen den Stator von der Grundplatte entfernen, um die Grundplatte am Motor anzubringen. Bevor Sie den Stator von der Platte entfernen, achten Sie bitte genau darauf, wie er auf der Platte ausgerichtet ist. Achten Sie beim Wiedereinbau des Stators auf die Grundplatte bitte darauf, dass er korrekt montiert wird, da sich der Zündzeitpunkt um 120 Grad verschieben würde, wenn der Stator falsch eingebaut würde.



- Das Gerät wird vormontiert geliefert, wie auf dem Foto zu sehen.

- Um die Platte am Motor zu befestigen, müssen Sie die drei Sechskantschrauben lösen und den Stator ein wenig (1 cm) von seiner Halterung anheben, um Zugang zu den darunter liegenden Befestigungsschrauben zu erhalten.

- Achten Sie darauf, die Lackisolierung der Statorspule nicht zu beschädigen.



- Befestigen Sie die Grundplatte und den Stator-Turm mit den drei mitgelieferten M4x16-Schrauben und Unterlegscheiben am Motorgehäuse. Überprüfen Sie die Grundplatte des neuen Stators.

- Am Rand der Grundplatte befindet sich eine Markierung (hier durch einen Kreis hervorgehoben). Dies ist eine Synchronisationsmarkierung – sie dient zur Ausrichtung des Rotors beim Einbau.

- Die Abbildungen zeigen einen ähnlichen Motor! Bei Ihrem Motor befindet sich der Kabelausgang ungefähr auf 2 Uhr. Montieren Sie den Stator daher bitte so, dass der Kabelbaum gerade durch den Ausgang am Motor verläuft.



- Nun müssen Sie den Stator auf der Grundplatte wieder montieren. Achten Sie darauf, dass kein Kabel eingeklemmt wird. Die Spule muss fest auf der Grundplatte sitzen – fast so, als würde man ein „Einrasten“ hören. Ist dies nicht der Fall und sitzt die Spule „locker“ auf der Grundplatte, ist ein Kabel im Weg und es besteht die Gefahr einer Beschädigung durch Kontakt mit dem Rotor.

(Das Bild zeigt einen ähnlichen Motor!)



- Leider ist die Zündmarkierung auf der Grundplatte jetzt nicht mehr sichtbar. Sie müssen entweder die Markierung bis zum Motor fortsetzen oder eine Markierung am Motor ausmachen, die über den Rotor hinaus sichtbar ist.



- Untersuchen Sie nun den Rotor. Beachten Sie, dass an der Außenseite des Rotorgehäuses eine kleine Linie eingraviert ist. Auch dies ist eine Markierung zur Zündeneinstellung. Sie dient dazu, den Rotor beim Einbau auszurichten.



- Entfernen Sie die Zündkerze und bringen Sie den Kolben in die Zündposition. Um den Motor besser drehen zu können, legen Sie den vierten Gang ein und drehen Sie den Motor mithilfe des Hinterrads. Alternativ können Sie den Motor auch mit dem neuen Rotor drehen, indem Sie diesen an der Kurbelwelle befestigen und drehen, bis sich der Kolben im oberen Totpunkt befindet.

- Setzen Sie den Rotor bei Motor in Zündstellung vorsichtig wieder auf die Kurbelwelle auf und richten Sie dabei die Markierung am Rotor auf die Markierung an der Statorplatte aus. Ziehen Sie den Rotor vorsichtig mit der Befestigungsmutter und der mitgelieferten Unterlegscheibe fest und achten Sie dabei darauf, dass sich weder der Rotor noch die Kurbelwelle beim Anziehen der Mutter bewegt. Sollte sich entweder der Rotor oder die Kurbelwelle bewegen, ist die Steuerzeit falsch eingestellt, und der Rotor muss entfernt und erneut montiert werden.



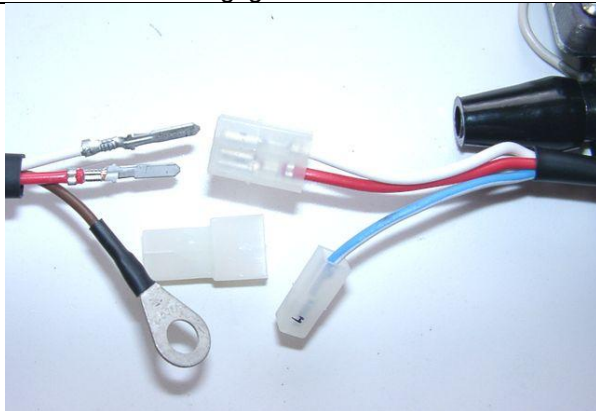
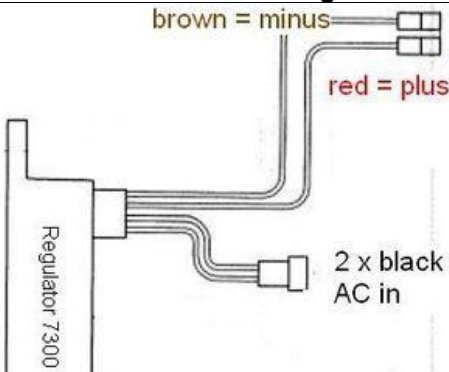
- Wenn der Rotor mit der serienmäßigen Rotormutter festgezogen ist, setzen Sie die Zündkerze wieder ein. Falls Sie den Motor über das Hinterrad gedreht haben, schalten Sie wieder in den Leerlauf.

- Hinweis: Hier sehen Sie auch, wie der Kabelbaum durch die Aussparung geführt werden sollte.

- Damit sind die Arbeiten am Motor abgeschlossen. Setzen Sie die Zündkerzen wieder ein.



- Entfernen Sie die originale Zündspule vom Rahmen, da sie durch eine neue Spule ersetzt wird. Vielleicht möchten Sie die Originalteile für einen späteren Wiedereinbau aufbewahren, falls Sie das Motorrad irgendwann in der Zukunft wieder in den Originalzustand versetzen möchten. Andernfalls werden sie nicht mehr benötigt. Trennen Sie die Batterie und bauen Sie sie aus. Nach dem Einbau wird keine Batterie mehr benötigt, aber die alte Batterie kann durch eine 12-V-Batterie ersetzt werden, falls Sie Ihre Beleuchtung und Hupe betreiben möchten, ohne den Motor laufen zu lassen. Befestigen Sie das beiliegende Zündkabel an der neuen Spule und montieren Sie die neue Spule am Rahmen. Die neue Zündspule kann an derselben Stelle wie die ursprüngliche Spule montiert werden. Mithilfe einer L-förmigen Halterung kann der neue Halbleiterregler an der Hupenbefestigung unterhalb der Zündspule montiert werden. Wenn mit dem neuen System keine Batterie verwendet wird, könnte der Regler auch an der Stelle montiert werden, an der sich zuvor die Batterie befand. Einige Kunden haben die Elektronik in einer ausgehöhlten Batterie untergebracht, um das serienmäßige Erscheinungsbild beizubehalten.

Verbinden Sie die Teile wie im Schaltplan 71ik_102 dargestellt:	
- Um das Herausführen der Kabel durch die oft kleinen Öffnungen im Motorgehäuse zu erleichtern, wurde der Kunststoffstecker des Generator-Kabels, das zur Zündspule führt, noch nicht auf die Kabelklemme aufgesteckt. Sie sollten den Stecker erst dann aufstecken, wenn alles auf der Motorseite ordnungsgemäß installiert ist.	
	- Suchen Sie die Zündspule mit ihrem Buchsenstecker und den beiden Kabeln (rot und weiß). - Setzen Sie das mitgelieferte 2-polige Steckergehäuse auf diesen Stecker und führen Sie die beiden Kabel (rot und weiß) vom Generator ein. Achten Sie darauf, dass die Kontakte fest im Gehäuse einrasten und dass Sie folgende Verbindungen herstellen: ▪ Weiß mit Weiß ▪ Rot mit Rot
	- Sollten Sie die Anschlüsse wieder aus dem Steckergehäuse herausnehmen müssen (oder wollen), führen Sie eine Büroklammer von vorne neben den Anschlüssen ein und schieben Sie die kleine Lasche zur Seite. Ziehen Sie dann den Draht heraus. - Das braune Kabel des neuen Generators mit der runden Ösenklemme muss direkt an den Halterahmen der Zündspule (Masse) angeschraubt werden. Bitte beachten Sie! Die Nichtbeachtung dieser Anweisung ist die häufigste Ursache für Zündprobleme!! Ohne diese direkte Verbindung funktioniert das System nicht oder nicht lange ohne Probleme. Bitte verlassen Sie sich nicht auf den Rahmen als Masse. Lack, Öl und Schmutz verhindern oft einen guten Kontakt!
	Der neue Regler/Gleichrichter hat 4 Kabel • 2 schwarze Kabel mit Kunststoffstecker für den Wechselstrom-Eingang von den 2 schwarzen Generator-Leitungen • 1 rotes Kabel mit einem Kunststoffstecker der den Pluspol liefert • 1 brauner mit einem Kunststoffstecker als Masse (Minus)
- Die beiden schwarzen Kabel, die vom Generator kommen ...	... sollten zunächst in das mitgelieferte Doppelsteckergehäuse aus Kunststoff eingeführt werden. Dieses Gehäuse wird mit dem Kunststoffstecker am Ende der beiden schwarzen Drähte am Regler verbunden. Es spielt keine Rolle, welcher schwarze Draht auf welcher Seite liegt, da es sich um Wechselstrom handelt.
- Das braune Kabel vom Regler ...	... sollte entweder an den Minuspol der Batterie oder, falls keine Batterie vorhanden ist, an eine gute Masse angeschlossen werden.
- Das rote Kabel vom Regler ... Achtung: Eine falsche Polarität beschädigt die Elektronik!	... sollte entweder an den 12-V-Pluspol der Batterie oder – falls keine Batterie vorhanden ist – an die Verkabelung angeschlossen werden, die zu Ihren Verbrauchern führt (normalerweise der Einlassstift des Hauptschalters).
Stellen Sie sicher, dass zwischen Batterie und Fahrzeugstromkreis eine 15-A-Sicherung vorhanden ist.	

- Es gibt KEINE Vorrichtung für eine Ladekontrollleuchte ohne Batterie; diese würde ohnehin nicht funktionieren. Der Regler verfügt über einen eingebauten Hochleistungskondensator zur Spannungsglättung. Dadurch wird sichergestellt, dass Ihre Blinker und die Hupe auch ohne Batterie einwandfrei funktionieren.	
- Es bleibt noch das blaue (manchmal blau-weiße) Kabel an der Zündspule. Dies ist das Kill-Kabel (Abschaltkabel). <u>Hinweis:</u> - Sollten Zündaussetzer auftreten, trennen Sie als erste Maßnahme dieses blaue Kabel. In vielen Fällen können Sie so wieder losfahren	- Ist er mit Masse verbunden, unterbricht er die Zündung! - Diese Art der Verkabelung wird bei Motorrädern verwendet, die ursprünglich bereits über eine Magnetzündung verfügten und daher durch Kurzschluss gegen Masse abgeschaltet wurden. - Diese Fahrzeuge verfügen konstruktionsbedingt über ein Hauptschloss (oder einen Kill-Schalter), das in der OFF-Position einen Kontakt mit Masse verbindet (deutsche Motorräder: Kontakt 2). Hier wird das blaue (/weiße) Kabel der Zündspule angeschlossen. Auf diese Weise funktioniert die Abschaltung wie bisher.
Schrauben Sie das Hochspannungskabel (Zündkabel) fest ... - Bitte verwenden Sie keine zündverstärkenden Kabel wie beispielsweise „Nology Supercables“ oder „Hot Wire“. Dies führt zu Störungen im System und kann möglicherweise zu Schäden führen.	... in die Zündspule ein und ziehen Sie die Gummidichtung darüber, bevor Sie die Spule montieren (das geht dann leichter). - Bitte verwenden Sie das im Lieferumfang enthaltene Kabel und kein beliebiges anderes Kabel.
- Sie tun sich selbst einen Gefallen, wenn Sie Ihr Motorrad mit neuen Zündkerzen und Zündkerzensteckern ausstatten (vorzugsweise mit einem Widerstand zwischen 0 und 2 kOhm). Viele Probleme lassen sich auf „scheinbar einwandfreie“ (sogar völlig „brandneue“) Zündkerzen, Anschlüsse und Kabel zurückführen. - Verwenden Sie keine Zündkerzen mit integriertem Entstörowiderstand. NGK (z. B.) bot solche Zündkerzen mit der Kennzeichnung „R“ (für Resistor) an.	
- Zuletzt – und bevor Sie die Batterie einbauen und den ersten Anlasser betätigen – überprüfen Sie bitte noch einmal sorgfältig alle Anschlüsse und Verbindungen anhand des Schaltplans. Überprüfen Sie die Batterie und die Glühbirnen auf die richtige Spannung (12 V). - Sollte etwas nicht funktionieren, lesen Sie bitte unsere Anleitung zur Fehlerbehebung auf unserer Homepage. Trennen Sie als ersten Schritt das blaue Kabel von der Zündspule und führen Sie den Test erneut durch.	
- WICHTIG: Bei der Reparatur der Kurbelwelle wird die Lichtmaschinenwelle häufig bearbeitet und dadurch kürzer. Dies führt dazu, dass der Rotor tiefer sitzt und möglicherweise mit seinen Nieten die Statorspule berührt. Die Folge sind ein zerstörter Stator und ein Zündausfall.	

Wichtige Sicherheits- und Betriebshinweise
- Sicherheit geht vor! Bitte beachten Sie die allgemeinen Arbeitsschutzvorschriften für die Kfz-Reparatur (MVR) sowie die Sicherheitshinweise und -vorschriften des Herstellers Ihres Motorrads. Die Markierungen auf dem Material dienen lediglich als allgemeine Orientierungshilfe bei der Erstmontage. Bitte überprüfen Sie nach der Montage mit geeigneten Mitteln (Stroboskop), ob die Einstellungen korrekt sind, um Schäden am Motor oder möglicherweise sogar an Ihrer Gesundheit zu vermeiden. Sie allein sind für die Montage und die Richtigkeit der Einstellungen verantwortlich.
- Zündanlagen erzeugen Hochspannung! Bei unserem Material sogar bis zu 40.000 Volt! Bei unachtsamer Handhabung kann dies nicht nur schmerzhaft, sondern auch ausgesprochen gefährlich sein. Bitte halten Sie einen Sicherheitsabstand zur Elektrode Ihrer Zündkerze und zu freiliegenden Hochspannungskabeln ein. Sollten Sie die Zündfunkenprüfung durchführen müssen, halten Sie den Zündkerzenstecker fest mit einem gut isolierenden Material um und drücken Sie ihn fest auf eine feste Stelle des Motorblocks. Ziehen Sie niemals Zündkerzenkappen ab, während der Motor läuft. Waschen Sie Ihr Fahrzeug nur bei stehendem Motor und ausgeschalteter Zündung.

- Das HT-Kabel mit der festen Gummikappe (*die keinen Widerstand enthält*) sollte im Lieferumfang enthalten sein. Sie müssen jedoch eine Zündkerze mit integriertem Widerstand verwenden (*oder die Kappe durch eine mit Widerstand ersetzen*), um die örtlichen Vorschriften (*Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit*) einzuhalten.

- Verwenden Sie keine Zündkerzenkappen mit integriertem Widerstand zusammen mit Zündkerzen mit integriertem Widerstand. Dies würde zu Problemen führen, insbesondere zu Startschwierigkeiten des Motors. Der Gesamtwiderstand von Zündkerzenkappe und Zündkerze zusammen sollte 5 kOhm nicht überschreiten.

- Beachten Sie, dass Zündkerzen mit der Zeit altern und dadurch ihren Widerstand erhöhen. Wenn ein Motor nur im kalten Zustand anspringt, ist es sehr wahrscheinlich, dass ein defekter Zündkerzenstecker oder eine defekte Zündkerze die Ursache ist. Verwenden Sie keine sogenannten zündverstärkenden Kabel (z. B. Nology).

- Überprüfen Sie nach dem Einbau bitte den festen Sitz aller Schrauben, auch der bereits vormontierten. Wenn sich Teile während des Betriebs lösen, kommt es unweigerlich zu Materialschäden. Wir montieren die Schrauben nur locker vor.

- Geben Sie dem neu installierten System erst einmal Zeit, sich einzulassen, bevor Sie mit der Überprüfung und dem Testen von Werten beginnen oder – schlimmer noch – Änderungen daran vornehmen.

Unsere Teile wurden vor der Auslieferung an Sie geprüft. Sie werden ohnehin nicht viel überprüfen können. **Unterlassen Sie auf jeden Fall das Messen der elektronischen Bauteile (wie Zündspule, Regler und Vorverstärker). Sie riskieren dabei schwere Schäden an der internen Elektronik. Sie werden aus dieser Maßnahme ohnehin keine greifbaren Ergebnisse erzielen.**

Bedenken Sie, dass auch Ihr Vergaser, Ihre Zündkerzen und Zündkerzenstecker (selbst wenn sie völlig neu sind) die Ursache für eine Fehlfunktion sein könnten. Die allgemeine Erfahrung mit unseren Systemen zeigt, dass der Vergaser auf niedrigere Einstellungen neu justiert werden muss. Sollte das System nach dem Einbau nicht anspringen, trennen Sie zunächst das blaue (oder blauweiße) Abschaltkabel direkt an der Zündspule (oder in manchen Fällen an der Vorverstellungseinheit), um eine Fehlfunktion im Abschaltkreis auszuschließen. Überprüfen Sie die Masseverbindungen sorgfältig und stellen Sie sicher, dass eine gute elektrische Verbindung zwischen Rahmen und Motorblock besteht.

Bei Problemen konsultieren Sie bitte zunächst unsere Wissensdatenbank, bevor Sie das Material zur Überprüfung an uns einsenden.

- Der Funke klassischer, kontaktpunktgesteuerter Zündanlagen hat mit etwa 10.000 Volt vergleichsweise wenig Energie und erscheint daher gelb und breit (was ihn jedoch gut sichtbar macht). Der Funke unseres Systems ist ein hochenergetischer Funke mit bis zu 40.000 Volt und daher nadeldünn gebündelt und blau, was ihn weniger gut sichtbar macht. Außerdem entsteht der Funke nur bei Drehzahlen, die durch den Kickstart erreicht werden, und nicht, wenn man den Kickhebel langsam mit der Hand nach unten drückt (wie es bei batteriebetriebenen Zündanlagen der Fall sein kann).

- Systeme mit Zündspulen mit zwei Ausgängen weisen einige Besonderheiten auf. Bitte beachten Sie, dass bei Tests an einer Seite die andere Seite entweder an eine eingesetzte Zündkerze angeschlossen oder sicher geerdet sein muss. Andernfalls entsteht auf keiner Seite ein Zündfunke. Außerdem können bei solchen offenen Ausgängen lange und gefährliche Funken über die gesamte Zündspule hinweg sprühen.

- Führen Sie niemals Lichtbogenschweißarbeiten am Motorrad durch, ohne zuvor alle Teile, die Halbleiter enthalten (Zündspule, Regler, Vorzündung), vollständig vom Stromnetz zu trennen. Stator und Rotor müssen dabei nicht ausgebaut werden. Das Gleiche gilt für Lötarbeiten. Trennen Sie den LötKolben vom Stromnetz, bevor Sie die Elektronik berühren! Verwenden Sie niemals Kupferpaste an Zündkerzen.

- Elektronische Bauteile reagieren sehr empfindlich auf eine falsche Polarität. Überprüfen Sie nach Arbeiten am System unbedingt die korrekte Polarität der Batterie und des Reglers. Eine falsche Polarität führt zu Kurzschlüssen und zerstört den Regler, die Zündspule und die Vorverstellungseinheit. In der Regel erfolgt die Verkabelung immer nach dem Prinzip „Farbe zu Farbe“. Fälle, in denen die Farben zwischen den Leitungen wechseln, sind in unserer Anleitung ausdrücklich erwähnt.

- Achten Sie beim Umgang mit dem neuen Rotor darauf, dessen Magnete nicht zu beschädigen. Vermeiden Sie direkte Stöße auf den Umfang des Rotors. **Legen Sie den Rotor beim Transport niemals über den Stator.** Beachten Sie unsere Hinweise zum Transport des Materials.

- Verwenden Sie keine Zündkerzensteckschlüssel mit einem Widerstand von mehr als 5 kOhm. Verwenden Sie besser solche mit 1 oder 2 kOhm. Beachten Sie, dass Zündkerzenstecker mit der Zeit altern und dadurch ihren Innenwiderstand erhöhen. Sollte ein Motor nur im kalten Zustand anspringen, ist höchstwahrscheinlich ein defekter Zündkerzenstecker und/oder eine defekte Zündkerze die Ursache. Überprüfen Sie bei Problemen auch die Hochspannungskabel. Verwenden Sie niemals Hochspannungskabel aus Kohlefaser und niemals sogenannte „Hot Wires“, die eine stärkere Zündung versprechen.

- Es empfiehlt sich, den Rotor mit einer dünnen Ölschicht zu überziehen, um das Korrosionsrisiko zu verringern.

- Verwenden Sie zum Abziehen des Rotors niemals einen Klauenabzieher oder einen Hammer. Dabei könnten sich die Magnete lösen. Wir bieten einen speziellen Abzieher zum erneuten Abziehen des neuen Rotors an (siehe Montageanleitung)!

- Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht genutzt werden, trennen Sie bitte die Batterie (sofern vorhanden), um ein Entladen durch die Dioden des Reglers zu verhindern. Allerdings entlädt sich auch eine abgeklemmte Batterie nach einer gewissen Zeit von selbst.

- Bitte beachten Sie diese Hinweise, aber lassen Sie sich davon nicht vom Installationsvorgang abschrecken. Denken Sie daran, dass vor Ihnen bereits Tausende anderer Kunden das System erfolgreich installiert haben.

Viel Spaß beim Fahren mit Ihrem Motorrad und seinem neuen elektrischen Herz!

Schaltplan 71k102 (wiring diagram)

