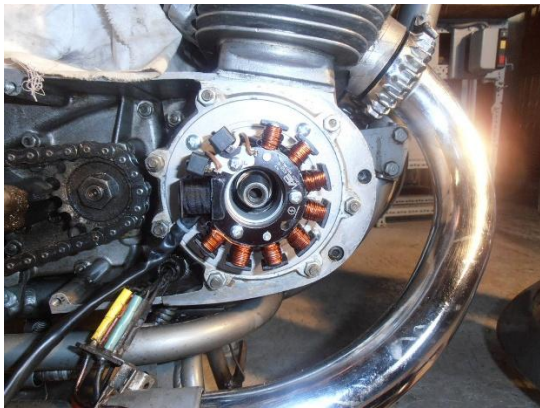


System 730579900**Generator/elektronische Zündung für Peugeot 256TC4**

– Magnetgenerator mit integrierter vollelektronischer Zündung.
Ausgangsleistung: 12 V/100 W
Gleichstrom. Halbleiter-Hochenergie-Kondensatorentladungszündung (CDI) mit eigener Stromversorgung aus dem System.



M730579900

Vorteil gegenüber dem Originalsystem

- Alle Teile sind neu
- höhere Lichtleistung
- sehr stabile Zündung mit kräftigem Funken
- besseres Anlassen, bessere Kraftstoffverbrennung
- kein Verschleiß mehr an den Kontaktpunkten

Montageanleitung für System 730579900	16.7.2026
- Wenn du eine serienmäßige Zündanlage einbauen und einstellen kannst und über grundlegende mechanische Kenntnisse verfügst, kannst du auch ein VAPE einbauen! Wenn du noch nie an deiner Zündanlage gearbeitet hast, solltest du das lieber von jemandem machen lassen, 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 aus einer fehlerhaften Installation, einem unsachgemäßen Betrieb oder einer falschen Nutzung und Wartung resultieren 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	
<u>WICHTIG</u>	
- 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 Seriensystemen – 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 Garantie verstoßen und die Teile für den Wiederverkauf unbrauchbar machen. Der Austausch alter Zündanlagen ist keine Frage des einfachen Kaufs eines Produkts aus dem Supermarktregal, da es sehr viele Typen, Ausführungen und möglicherweise unbekannte Nachrüstungen gibt, die reichlich 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.

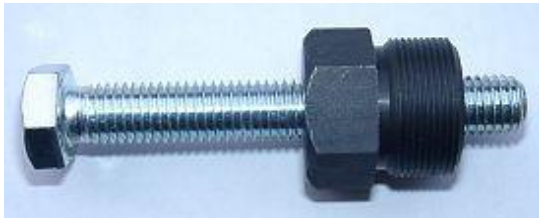
- Der Rotor ist stoßempfindlich (auch während des Transports). Bitte überprüfen Sie ihn vor dem Zusammenbau stets auf Beschädigungen (bei Rotoren ohne Magnetbeschichtung versuchen Sie, die Magnete mit den Fingern zur Seite zu schieben). Nach einem Aufprall könnten sich die eingeklebten Magnete gelöst 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 diese Teile erhalten haben

- Rotor
- Stator, vormontiert auf der Grundplatte
- Zündspule
- Regler
- Relais mit Kabeln
- Zündkabel
- Schrauben und Bits



- Um Ihren neuen Rotor wieder zu lösen, benötigen Sie einen Abzieher M27x1,25 (Teile-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 Ihr Motorrad sicher abgestützt ist und Sie einfachen Zugang zur Zündanlage haben. Vergessen Sie nicht, dass Sie die Glühbirnen durch 12-Volt-Glühbirnen ersetzen müssen.

- Entfernen Sie die Batterie und entscheiden Sie, ob Sie weiterhin eine Batterie verwenden möchten (in diesem Fall eine 12-Volt-Batterie) oder ob Sie auf eine Batterie verzichten möchten. Entfernen Sie alle 6-Volt-Glühbirnen: Scheinwerfer, Tachobeleuchtung und Rücklicht; die Glühbirne der Hupe kann an Ort und Stelle bleiben.

- Sie haben die Möglichkeit, ein batterieloses System einzubauen. Dazu müssen Sie einen Schalter nachrüsten, wodurch das Motorrad ohne Schlüssel gestartet werden kann; in diesem Fall rufen Sie uns bitte an, damit wir Ihnen einen anderen Schaltplan zur Verfügung stellen können.

- Für den batteriebetriebenen Betrieb befolgen Sie bitte diese Schritte

Einbau mit einem Relais (im Lieferumfang enthalten)

- Der Motor wird wie gewohnt abgestellt. Der einzige Nachteil ist, dass Sie, sollte die Batterie defekt sein, die Verbindung zwischen dem Abschaltrelais und der Zündspule unterbrechen müssen.

Variante ohne Relais, Position 5

- Vorteil: Das Motorrad kann komplett ohne Batterie betrieben werden, was für diejenigen von Vorteil ist, die ihr Motorrad nicht regelmäßig nutzen.

- Nachteil: Die Zündung lässt sich nicht wie in der Originalausstattung ausschalten, und das Motorrad kann ohne Schlüssel gestartet werden. Um es auszuschalten, stellen Sie den Zündschalter bei laufendem Motor auf Position 5 und bringen Sie ihn anschließend wieder in die Ausgangsposition zurück.

Variante ohne Batterie:

- Das Relais ist nicht eingebaut. Das blaue Kabel von der Zündspule muss über einen Schalter (Druckknopf) mit Masse verbunden werden, zum Beispiel am Lenker

Tipp: Sie können den Hupenknopf verwenden, um das Motorrad auszuschalten.



- Entfernen Sie das Schwungrad und die Wicklungen. Ziehen Sie die Passfeder mit einer Zange aus dem Konus der Kurbelwelle heraus. Sie wird nicht mehr benötigt! Vergessen Sie diesen Schritt nicht, da Sie sonst den neuen Rotor nicht richtig montieren können. Keine Sorge, die Passfeder dient nicht dazu, den Rotor an der Kurbelwelle zu befestigen. Sie dient lediglich dazu, die Montage zu erleichtern, und wird im neuen System nicht mehr benötigt;



- Sehen Sie sich die neue Aluminiumplatte an; links neben der Öffnung, durch die der Kabelbaum verläuft, sehen Sie eine halbkreisförmige Markierung.
- Dies ist eine der Zündmarkierungen.
- Bitte beachten Sie, dass diese Markierung nur dann gültig ist, wenn der Kabelbaum durch die angegebene Öffnung verläuft; andernfalls ist die Markierung um 120° im Uhrzeigersinn versetzt.
- Setzen Sie die neue Zündplatte mit der Spule auf den Motorblock und befestigen Sie sie mit den 4 mitgelieferten Schrauben. Wenn es sich so anfühlt, als würde sie nicht richtig sitzen, haben Sie wahrscheinlich den Kabelbaum darunter eingeklemmt!
- Vergewissern Sie sich noch einmal, dass die Leiterplatte flach aufliegt und keine Kabel darunter eingeklemmt sind.
- Die große schwarze Spule muss zur Rückseite des Motorrads zeigen.
- Befestigen Sie das Kabel mit einem Kabelbinder durch die Schlitz.



- Nehmen Sie unter keinen Umständen Änderungen am Motorblock vor
(das Foto zeigt einen anderen Motor).



- Sehen Sie sich nun den Rotor an; an seinem Umfang sehen Sie eine kleine Markierung (siehe Foto). Es empfiehlt sich, diese mit einem Filzstift zu markieren (wie auf dem Foto gezeigt), damit sie beim Zusammenbau gut sichtbar ist.



- Entfernen Sie die Zündkerzen und stellen Sie den Kolben auf die Zündposition ein: 3,5 mm vor dem oberen Totpunkt, um den neuen Kraftstoffen Rechnung zu tragen. Verwenden Sie dazu den Rotor als Kurbel.
- Sobald Sie die richtige Position gefunden haben, setzen Sie den Rotor so ein, dass die beiden Markierungen übereinstimmen, und drücken Sie ihn fest nach unten.



- Ziehen Sie den Rotor in dieser Position mit der Originalschraube fest und achten Sie dabei darauf, die Unterlegscheibe mit einzuspannen. Drehen Sie den Motor zur Überprüfung durch; falls nötig, entfernen Sie den Rotor mit dem Abzieher und beginnen Sie von vorne!
- Überprüfen Sie abschließend, ob beim Drehen des Rotors nichts scheuert.



- Bringen Sie die neue Spule an einer geeigneten Stelle an, zum Beispiel unter dem Kraftstofftank oder in einem der Seitenfächer, und lassen Sie eine der Befestigungsschrauben locker, damit Sie später den Masseanschluss anbringen können.

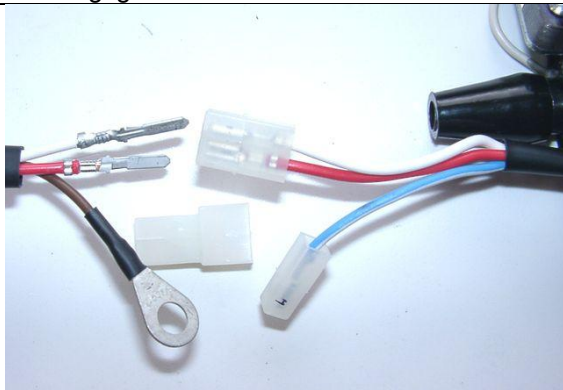


- Bauen Sie den Regler und das Relais auf die gleiche Weise ein

Schließen Sie die Teile gemäß dem jeweiligen Schaltplan an!

- Verwenden Sie für unseren Standard-Gleichstromregler (73 00 799 50) den Schaltplan **72ir102**.

- Um den Kabelausgang durch die oft kleinen Öffnungen im Motorgehäuse zu erleichtern, wurde der Kunststoffstecker des Generator-Kabels, der 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).

- Stecken 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 den kleinen Widerhaken zur Seite. Ziehen Sie dann das Kabel heraus.

- Das braune Kabel des neuen Generators mit der runden Ösenklemme muss am Halterahmen der Zündspule (Masse) festgeschraubt werden. Diese Verbindung ist sehr wichtig. Verlassen Sie sich bitte nicht auf den Rahmen als Masseverbindung. Lack, Öl und Schmutz verhindern oft einen guten Kontakt!

Anschluss der Powerdynamo-Lichtmaschine an den Beleuchtungskreis (über den Regler):



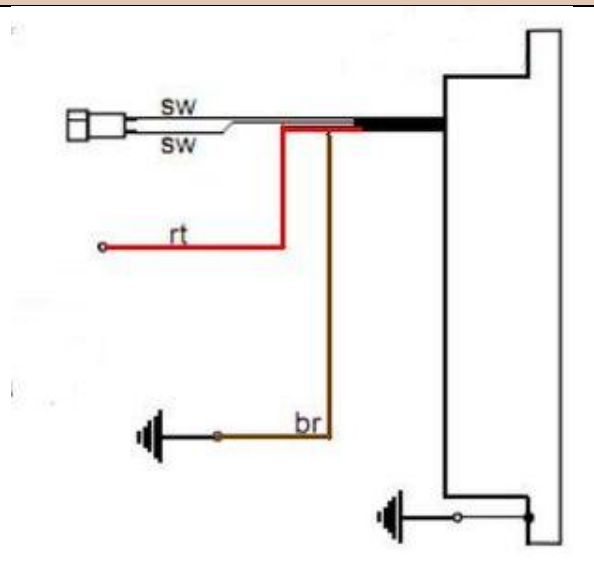
- Die beiden schwarzen Kabel, die von der Statorspule ausgehen, führen die Spannung für Beleuchtung, Hupe, Blinker usw. Sie haben nichts mit der Zündung zu tun.

- Diese Spannung (zwischen 10 und 50 Volt Wechselstrom) muss jedoch stabilisiert (geregelt) und für die meisten Anwendungen in Gleichstrom (DC) umgewandelt werden, da es sich in erster Linie um Wechselstrom (AC) handelt.

- **Hierfür bieten wir zwei verschiedene Regler an:**

Achtung: Jede Verwechslung von Plus und Minus (bei den Gleichstromversionen) führt zur sofortigen Zerstörung des Reglers. Dies stellt keinen Garantiefall dar, da es sich um Fahrlässigkeit handelt! Einen durchgebrannten Regler erkennt man meist an seinem stechenden Geruch.

Regler: Bei Verwendung eines Standard-Gleichstromreglers (73 00 799 50) ist der Schaltplan 72ir102 zu beachten:



- Die beiden schwarzen (sw) Kabel sind der Wechselstrom-Eingang von der Lichtmaschine (da es sich um Wechselstrom handelt, spielt es keine Rolle, welches schwarze Kabel an welches schwarze Kabel angeschlossen wird)
- der rote (rt) Draht ist der 12-V-Gleichstrom-Ausgang Plus
- der braune (br) Draht ist Masse, intern mit dem Gehäuse verbunden

Stellen Sie sicher, dass zwischen der Batterie und dem Bordnetz eine **16-A-Sicherung** eingebaut ist.

- Das blaue (manchmal blau-weiße) Kabel an der Zündspule bleibt erhalten. Dies ist das Kill-Kabel (Abschaltkabel).

- Wenn er mit Masse verbunden ist, unterbricht er die Zündung!

Hinweis:

- Sollten Zündausfälle auftreten, trennen Sie als erste Maßnahme dieses blaue Kabel. In vielen Fällen können Sie so wieder weiterfahren.

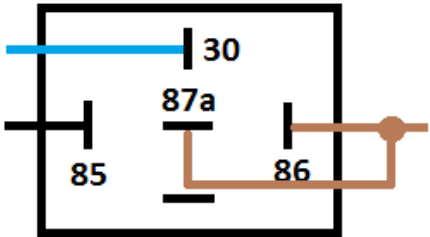
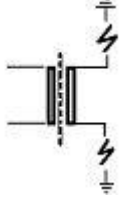
- Ausschalten über separaten Notschalter (beim Fahren ohne Batterie):

Das Relais wird nicht eingebaut. Das blaue (/weiße) Kabel der Zündspule wird an einen Kill-Schalter angeschlossen, der in der AUS-Stellung gegen Masse schließt (ein Knopf am Lenker). Oder Sie montieren ein Zündschloss, das in der AUS-Stellung gegen Masse schließen kann.

- Anschluss der Batterie:

Verbinden Sie das braune Relaiskabel mit einer guten Masse. Führen Sie das längere schwarze Kabel vom Relais zu dem Kabel, das zuvor zu einem Pin führte, der bei eingeschaltetem Schalter Spannung führt (bei deutschen Motorrädern: Pin 15), und schließen Sie es dort an.

Verbinden Sie das blaue Kabel von Pin 30 des Relais mit dem blau-weißen Kabel an der neuen Zündspule. Sollte Ihre Batterie unterwegs ausfallen, trennen Sie einfach diesen blauen Draht, und Ihr Motorrad läuft wieder (es lässt sich nun nur noch nicht durch Ausschalten anhalten).

<u>Verkabelung des Relais (falls verwendet):</u> 	- Das braune Kabel mit der Ringklemme von den Pins 87a und 86 wird an Masse angeschlossen. - Das schwarze Kabel von Pin 85 wird an eine Klemme des Hauptschalters angeschlossen, die im eingeschalteten Zustand unter Spannung steht.
- Schrauben Sie das Hochspannungskabel (Zündkabel) fest ... - Bitte verwenden Sie keine zündverstärkenden Kabel wie „Nology Supercables“ oder „Hot Wire“. Dies stört das System und kann es möglicherweise beschädigen.	... in die Zündspule ein und ziehen Sie die Gummidichtung darüber, bevor Sie die Spule montieren (das geht dann leichter). - Bitte verwenden Sie unbedingt 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 Unterdrückungswiderstand. NGK (z. B.) bot solche Zündkerzen mit der Kennzeichnung „R“ (für Resistor) an.	
 	- Bei unseren Zündspulen mit zwei Ausgängen führen beide Enden des Sekundärkreises zu den Zündkerzen. - Der typische Widerstand zwischen den beiden Ausgängen beträgt 6,2 kOhm. Beide Ausgänge feuern gleichzeitig ab (wie es bei vielen Doppelsystemen der Fall ist). Die Funken sind jedoch um 180 Grad versetzt, was sich möglicherweise bemerkbar macht, wenn man sie stroboskopisch beleuchtet.
- Die Zündung funktioniert nur dann einwandfrei, wenn beide Anschlüsse der Zündkerze verbunden sind. Sie dürfen nicht eine Seite prüfen, während die andere offen ist (d. h. nicht auf der eingebauten Zündkerze aufliegt). Der Grund dafür ist, dass (effektiv) jeder Ausgang die Masse des anderen nutzt. Das bedeutet auch, dass beide Zündkerzen in Reihe geschaltet sind und sich die Widerstände addieren. Verwenden Sie daher besser Zündkerzenfassungen (Widerstände) mit geringem Widerstand und stellen Sie sicher, dass diese in Ordnung sind. Messen Sie im Zweifelsfall den Widerstand an einer heißen Fassung (wärmen Sie diese vor der Messung auf). - Wenn der Stromfluss von der Masse auf der einen Seite über die Zündkerze, die Zündspule und zur anderen Zündkerze sowie deren Masse unterbrochen ist, entsteht kein Funke – auf keiner der beiden Seiten. Wenn Sie wirklich nur eine Seite testen möchten, verbinden Sie das Hochspannungskabel der anderen Seite mit Masse (erdet es), dann funktioniert es. Manchmal sucht eine Zündspule, der die Masse auf der anderen Seite fehlt, nach einem Ersatz – was zu einem regelrechten Feuerwerk in der Umgebung bis hin zum Fahrgestell führen kann.	
- 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 gut isolierendem 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, Vorverstellung), 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 Vorzündsteuereinheit. 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 72ir102 (wiring diagram)

