

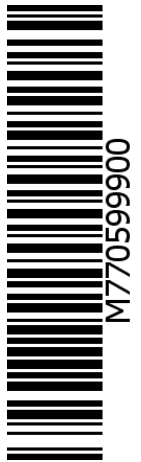
System 770599900**Vorteil gegenüber dem
Originalsystem:****Lichtmaschine / elektronische Zündung für
Moto Guzzi Le Mans**

**- Nur für Modelle mit BOSCH-Generator mit
105 mm Durchmesser!**

- Magnetgenerator mit integrierter kontaktloser Zündung. Ersetzt den kompletten serienmäßigen BOSCH-Generator (einschließlich Regler) sowie die Kontaktpunkte der Vorstellungseinheit (Regler) und die Zündspule. Die Leistung beträgt 12 V/180 W Gleichstrom. Halbleiterzündung mit eigener Stromversorgung aus dem System und elektronischer Vorstellungseinheit, die die gleichen Vorstellcharakteristiken wie das Originalsystem bietet.

- Keine Änderungen am Kurbelgehäuse erforderlich. Sie können auf Wunsch auch ohne Batterie fahren.

- Alle Teile sind neu
- elektronische Kontaktpunktlose Zündung mit stabilem Zündfunken
- besseres Startverhalten und bessere Verbrennung
- höhere Lichtleistung
- keine Sorgen mehr wegen Fliehkraftregler oder Kontaktpunkten



Montageanleitung für System 770599900	8.7.2026
– 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 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 Gewährleistungsbedingungen 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 folgende Teile erhalten haben:

- Statorbaugruppe
- Rotor für den Generator
- Rotor für den Hall-Sensor
- Hall-Sensor
- Verstellgerät (Blackbox)
- Zündspulen
- Regler/Gleichrichter und Relais
- Hochspannungskabel
- Kabel und Kabelbinder



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

- **ACHTUNG:** Verwenden Sie keinen Klauenabzieher, da sich sonst die Magnete lösen.

- Stellen Sie sicher, dass Ihre Guzzi sicher auf ihrem Mittelständer steht, vorzugsweise auf einer erhöhten Werkbank, und dass Sie guten Zugang zur Generatorseite des Motors haben.
- Klemmen Sie die Batterie ab und bauen Sie sie aus dem Motorrad aus. Beachten Sie, dass Sie ein 12-Volt-System einbauen werden; Sie benötigen daher entweder eine 12-Volt-Batterie oder Sie entscheiden sich dafür, ohne Batterie zu fahren.



- Schrauben Sie den serienmäßigen BOSCH-Generator ab und nehmen Sie ihn ab. Entfernen Sie auch den Rotor.

(Das Bild zeigt nur das Motorgehäuse ohne Kurbelwelle!)



- Setzen Sie die vormontierte Statoreinheit auf den Motor. Befestigen Sie sie mit den drei mitgelieferten M5x12-Schrauben und Unterlegscheiben.
- Der Kabelbaum sollte, wie auf dem Bild gezeigt, gerade nach oben verlaufen. So können Sie später den serienmäßigen Kabelausgang nutzen.

(Das Bild zeigt eine leicht abweichende Grundplatte!)



- Setzen Sie nun den neuen Rotor auf die Kurbelwelle. Befestigen Sie ihn mit der mitgelieferten M8x60-Schraube.

- Um den Zündzeitpunkt einzustellen, muss die Kurbelwelle auf 50 Grad BTDC (vor dem oberen Totpunkt) des ersten Zündzylinders gebracht werden. Bei Moto Guzzis ist dies der rechte Zylinder.

- Mit Hilfe des neuen Rotors lässt sich dies ganz einfach bewerkstelligen.

- 50 Grad, berechnet auf den Umfang des Rotors (der einen Durchmesser von 112 mm hat), entsprechen 49 mm. Schneiden Sie ein 49 mm langes Stück Papier zu, legen Sie es auf den Umfang des Rotors und markieren Sie beide Enden.

- Bringen Sie nun den Kolben des ersten Zylinders in den oberen Totpunkt (OT) des Kompressionshubs (in diesem Hub sind beide Ventile des Zylinders geschlossen). Tipp: Der Motor lässt sich leichter drehen, wenn die Zündkerzen entfernt sind! Sie können ihn mit dem neuen Rotor drehen.

- Am Schwungrad Ihrer Moto Guzzi sollte sich eine Markierung mit der Bezeichnung „D“ befinden. Dies ist der obere Totpunkt des ersten (rechten) Zylinders.

- Setzen Sie nun den Rotor (mit den beiden Markierungen) auf die Kurbelwelle und markieren Sie eine der Markierungen am Motorgehäuse. Drehen Sie dann den Motor entgegen der Drehrichtung, bis die zweite Markierung mit der Markierung am Gehäuse übereinstimmt. Der Motor sollte nun 50 Grad vor dem oberen Totpunkt (BTDC) stehen.

- Halten Sie den Motor in dieser Position, bis die Einstellung des Hall-Sensors erfolgt ist.



- ... und nun müssen Sie die Zündung einstellen:

- Bauen Sie den Verteiler aus dem Motor aus. Entfernen Sie die Platte mit den Kontaktpunkten vom Verteiler.





- Entfernen Sie außerdem den Fliehkraftregler vom Verteiler. Die beiden Stifte an der Bodenplatte müssen entfernt werden. Dazu kann es erforderlich sein, die Welle aus dem Verteiler zu entfernen.

- Hier sind einige Fotos zur Veranschaulichung:



- Setzen Sie den Hall-Sensor in das Verteilergehäuse ein. Befestigen Sie ihn mit den beiden mitgelieferten M4-Schrauben.

- Sie sollten das Gerät so montieren, dass Sie den Kabelbaum problemlos herausführen können. Möglicherweise müssen Sie die Abdeckung ein wenig abfeilen, um den Kabelbaum hindurchzuführen.

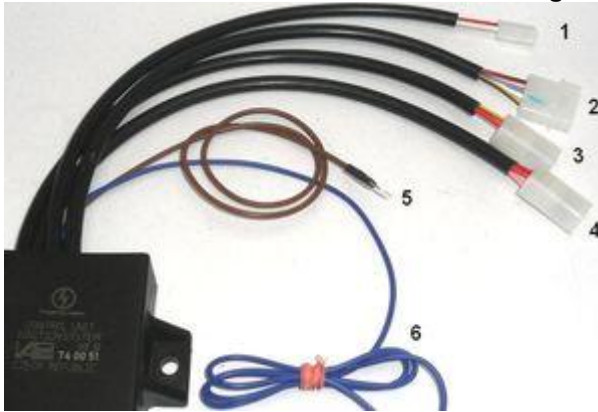


- Setzen Sie den kleinen Hall-Rotor auf die Welle des Verteilers. Prüfen Sie, ob er sich ohne zu klemmen drehen lässt.

- Befestigen Sie den Rotor jetzt noch nicht, Sie müssen zuerst die Zündeneinstellung vornehmen. Danach können Sie ihn mit dem mitgelieferten Inbusschlüssel festziehen.

- Die Verkabelung der Zündanlage wird im Folgenden beschrieben; Sie können sich auch den Schaltplan **7451-2** ansehen

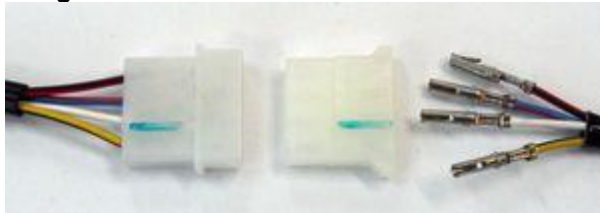
Hier sind die Kabel und Stecker des Steuergeräts:



- Es gibt folgende:

- Stecker 1: 1 weißer und 1 weiß-roter Stecker, die an die VAPE-Lichtmaschine angeschlossen werden
- Stecker 2: gelb/schwarz, rot/schwarz, rot/blau und weiß, zum Anschluss an den Hall-Sensor
- Stecker 3: rot, weiß und gelb/schwarz, zum Anschluss an die Zündspule 1
- Stecker 4: rot, weiß, rot/schwarz und rosa, zum Anschluss an die Zündspule 2 (und bei Zündzeitpunktproblemen an das Batteriekabel)
- Stecker 5: braunes Kabel, das an die Motormasse angeschlossen werden muss
- Stecker 6: blaues Kabel zum Abstellen des Motors

- Beginnen Sie mit dem Anschluss des Hall-Sensors an das Steuergerät:



- Führen Sie zunächst das Kabel des Hall-Sensors durch eventuell vorhandene kleine Öffnungen im Motorgehäuse. Stecken Sie dann die 4-polige Steckerhülse darauf. Achten Sie darauf, die gleichfarbigen Kabel zusammenzufassen (siehe Foto!).

- Bitte überprüfen Sie vor den nächsten Schritten noch einmal, ob die Kabel richtig angeschlossen sind!

- Suchen Sie den Stecker am Steuergerät (Stecker 4 im obigen Bild), der ein rosa Kabel enthält. An diesen Stecker schließen Sie das mitgelieferte Kabel für die Zündeneinstellung an (enthält ein rotes und ein braunes Kabel):

- rosa an rot des Zündkabels
- Weiß an Braun des Zündzeitpunktkabels

- Während der Einstellung müssen Sie eine 6-V- bis 12-V-Batterie an dieses Kabel anschließen (am einfachsten wäre eine 9-Volt-Monoblock-Batterie). Dies dient dazu, die LED der Zündzeitpunktlampe am Steuergerät mit Strom zu versorgen.

- **ACHTUNG:** Rot ist Plus, Weiß ist Minus – vertauschen Sie niemals die Polarität, da sonst das Steuergerät beschädigt werden kann!



- Wenn Sie den (losen) Hall-Rotor auf der Welle drehen (bei angeschlossenem Steuerkabel und Batterie), werden Sie feststellen, dass nacheinander die LEDs aufleuchten und wieder erlöschen.

- Die gelbe LED zeigt die Zündung der an Stecker 3 angeschlossenen Spule an (enthält ein gelb-schwarzes Kabel), die rote LED die Zündung der an Stecker 4 angeschlossenen Spule (enthält das rosa Kabel).

- **Hinweis:** Der Hall-Sensor und der Rotor liegen auf dem Tisch – bei Ihrem Modell sind sie natürlich bereits eingebaut!



- Nun folgt die Feineinstellung: Die Kurbelwelle sollte sich noch 50 Grad vor dem oberen Totpunkt des ersten Zylinders befinden. Das Kabel für die Zündeneinstellung wird an das Steuergerät und eine Batterie angeschlossen.

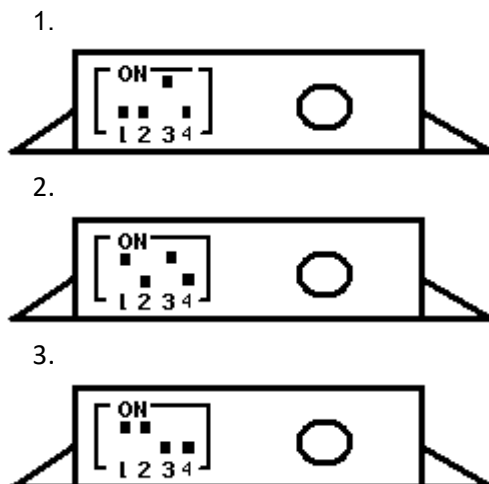
- Dann drehst du den Hall-Rotor (in derselben Richtung wie bei laufendem Motor!), bis die gelbe LED aufleuchtet. Nun drehst du weiter (in derselben Richtung wie zuvor) langsam, bis die LED erlischt.

- Genau in dieser Position müssen Sie den Hall-Rotor an der Welle befestigen. Dies ist die Grundeinstellung des Zündzeitpunkts.



- An der Steuerung sehen Sie vier kleine Schalter. Mit diesen können Sie die verschiedenen Vorzündungskurven auswählen, die unten dargestellt sind.

- Schalterstellung:



- Die Anpassung der verschiedenen Betriebszustände (Zündvorverstellung in Abhängigkeit von der Motordrehzahl) erfolgt über das Steuergerät. Die Kennlinie der Kurve lässt sich mit den vier kleinen Schaltern am Gerät ändern:

- Bitte probieren Sie folgende Kurven für Ihr Modell aus:

1. 9° im Leerlauf und 38° bis 3000 U/min und darüber (Schalter 1, 2 und 4 auf „OFF“ und 3 auf „ON“)

2. 9° im Leerlauf und 38° bis 5000 U/min und darüber (Schalter 1 und 3 auf „ON“ und 2 und 4 auf „OFF“)

3. 9° im Leerlauf und 34° bis 3000 U/min und darüber (Schalter 1 und 2 auf „ON“ und 3 und 4 auf „OFF“)

- Entfernen Sie das Zündkabel. Verbinden Sie die Zündspulen mit den Steckern 3 und 4 (siehe oben) und Stecker 1 mit dem Kabel vom Generator. Der braune Draht muss an eine (gute!) Masse angeschlossen werden. Der blaue Draht muss an einen Notschalter angeschlossen werden, der auf Masse schaltet, oder Sie verwenden das mitgelieferte Relais und Ihren 12-V-Plus-Hauptschalter.

- Hinweis: Drehen Sie den Hall-Rotor nicht an der Welle, da sich dadurch der Zündzeitpunkt verändert! Sie können den Zündzeitpunkt feinjustieren, indem Sie den kompletten Verteiler drehen (wie es beim ursprünglichen Kontaktpunkt-System der Fall war).

- Zuletzt müssen Sie den Regler, die Zündspulen und die Steuereinheit an einer geeigneten Stelle montieren. Keines der Teile darf dem Luftstrom ausgesetzt sein, aber auch höhere Temperaturen durch den Motor sind nicht empfehlenswert.

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 Zündkerzenstecker 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.

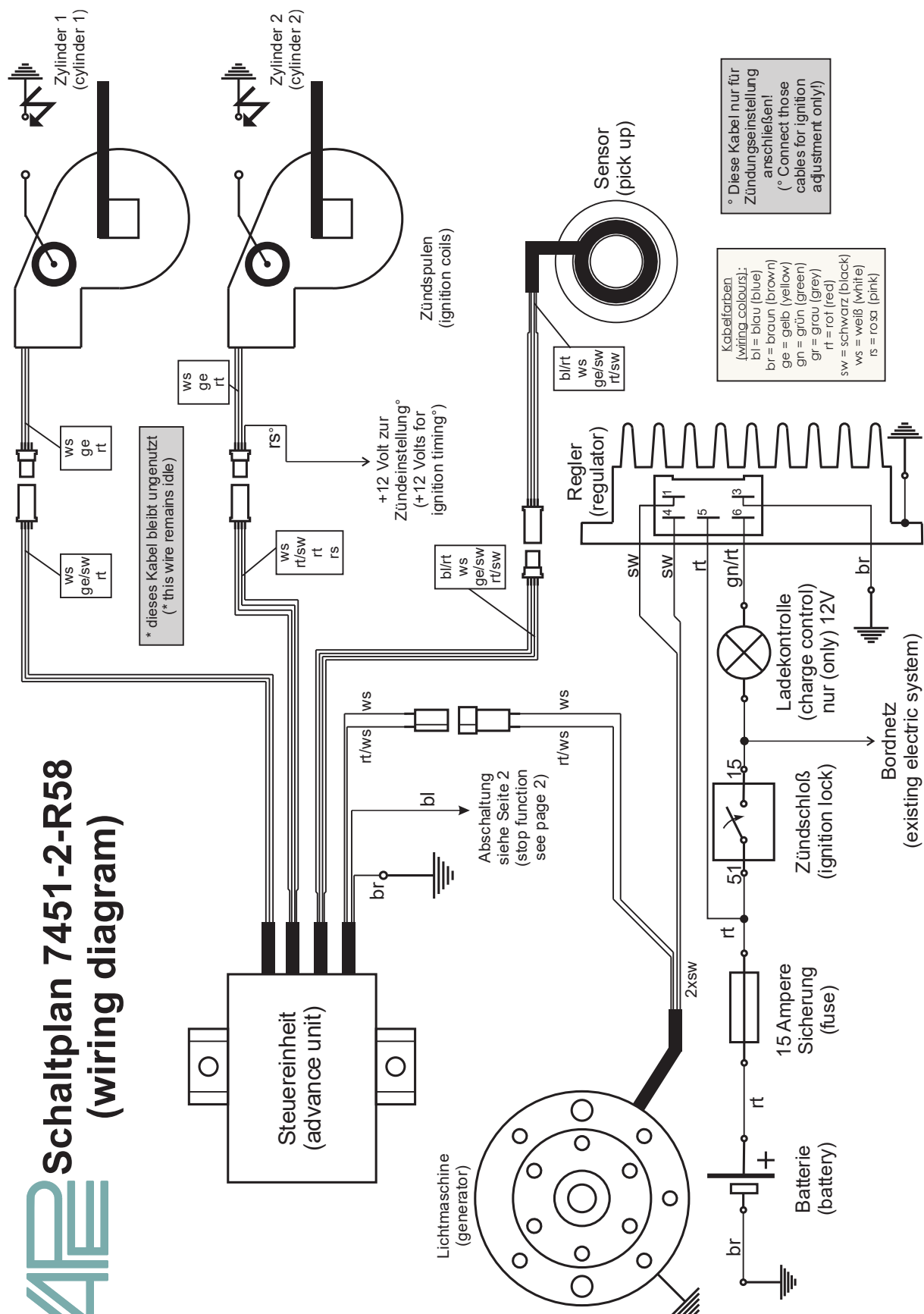
- Verwenden Sie zum Abziehen des Rotors niemals einen Klauenabzieher oder einen Hammer. Dabei könnten sich die Magnete lösen. Wir bieten einen speziellen Abzieher zum erneuten Abziehen des neuen Rotors an (siehe Montageanleitung)!

- 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 7451-2-R58
(wiring diagram)



Schaltplan 7451-2 (wiring diagram)

