

System 783359900**Elektronische Zündung für frühe RD-200
(nur Motor 397 and 1E8)**

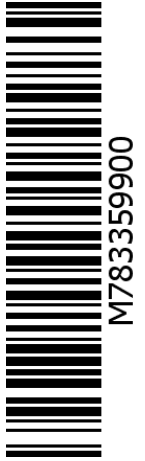
– Hochdrehende (bis 22.000U/min)
Magnetzündanlage für Sportzwecke.
Rotordurchmesser 59 mm, Gewicht 210
Gramm. Noch bei 18.000U/min (d.h. bei 36.000
Funken/min) 25kV Funken (3.000-8.000U/min =
40kV) (siehe Leistungsdiagram). Ersetzt solche
Systeme wie Motoplat, Hitachi, Fensatronic und
Kröber.


- Achtung:

- keine Vorrichtung für Lichtstrom, nur
Zündung!!
- Kröber Drehzahlmesser geht nicht. Info zu
DZM hier

– Vorteile gegenüber alten Systemen

- alle Teile sind neu
- sehr stabile Zündung mit Hochenergiefunken
- besserer Start und bessere Verbrennung
- kein Verschleiß mehr am Unterbrecher



Montageanleitung für 783359900	18.6.2026
<p>– Wenn Sie eine serienmäßige Zündanlage einbauen und einstellen können und über grundlegende mechanische Kenntnisse verfügen, können Sie eine VAPE einbauen! Wenn Sie noch nie an Ihrer Zündanlage gearbeitet haben, lassen Sie den Einbau besser von jemandem durchführen, der sich damit auskennt.</p>	
<p>- 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</p>	
<p>WICHTIG</p>	
<p>- Bitte lesen Sie diese Anleitung vollständig und sorgfältig durch, bevor Sie Arbeiten an Ihrem Motorrad vornehmen. Bitte beachten Sie, dass jegliche Veränderungen am Material sowie eigene Reparaturversuche, die nicht mit VAPE abgestimmt 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 außerdem 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 (weniger Vorzündung).</p>	
<p>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.</p>	
<p> - VAPE garantiert, dass die Produkte mit dem „E“-Zeichen im Ring (E8 speziell für die Tschechische Republik) gekennzeichnet und damit typgenehmigt sind, wodurch eine durchgängige Übereinstimmung der Produkteigenschaften mit den einschlägigen ECE-Typgenehmigungsvorschriften (insbesondere ECE R10.05) gewährleistet ist. Die Überprüfung wird regelmäßig von der zuständigen Behörde durchgeführt.</p>	
<p>- 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.</p>	

- 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.

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

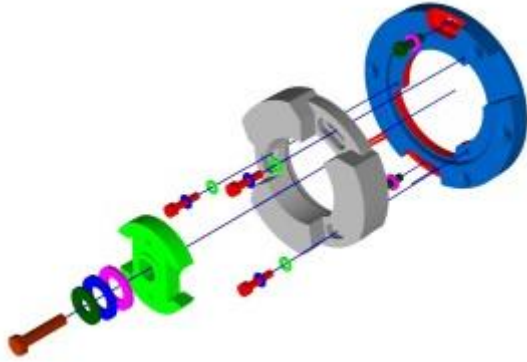
Diese Teile sollten Sie erhalten haben:



- Statorspule auf Adapter
- Magnetrotor mit 2 Magnetsätzen
- Doppelzündspule mit eingebauter CDI
- 2 Zündkabel mit Gummikerzenstecker (kein Widerstand)
- Befestigungsschrauben
- Abzieh- und Haltewerkzeug



- Entfernen Sie die alte Zündanlage (das können verschiedene Typen sein, hier im Bild die Femsa) und alle eventuellen Adapterplatten, auch die alte Zündspule. Entfernen Sie die Paßfeder auf dem Kurbelwellenstumpf. Sie wird nicht benötigt und stört nun. Keine Angst, die Feder hatte keine Haltefunktion, sondern sollte nur zum richtigen Zündeneinstellung führen. Dies wird jetzt mit Markierungen erledigt.



- Setzen Sie die neue Adapterplatte inkl. Stator so auf das Kurbelgehäuse, dass die Kabelöffnung der Platte auf etwa 2 Uhr, also in Richtung des Kabelausganges zeigt.

Verschrauben Sie die Platte mit den 2 Senkkopfschrauben M6x20.



- Setzen Sie den Rotor auf die Welle, befestigen ihn aber zunächst noch nicht, er muss eingestellt werden. Es ist richtig das die Oberkante des Rotors ca 5mm unter der Oberkante des Stators liegt.

- Vergessen Sie nicht die 3 Unterlegscheiben (im Lieferumfang).
Sonst lässt sich der Rotor nicht festziehen.



- Nutzen Sie die Mitte der Langlöcher zum Verschrauben des Stators um später Spielraum zur Verstellung zu haben.



- Bringen Sie einen der Kolben (egal welchen, beide zünden gleichzeitig, einer in den Auspuff) in Zündposition. Mit Kurbelwelle in dieser Stellung drehen Sie jetzt den Rotor so auf die Kurbelwelle, daß dessen kleine rote Strichmarkierung etwa an der (hier roten) Strichmarkierung des Stators steht und verschrauben ihn dort. Dabei darf sich die Stellung der Kurbelwelle nicht verändern.

- In dieser Position sollte der Motor anspringen und laufen. Die am Material angebrachten Einstellmarkierungen dienen nur der Orientierung und stellen keinen generell gültigen und für jeden Motor sicheren Wert dar. Sie müssen die endgültige Zündeneinstellung in Abhängigkeit von Ihrer Motorcharakteristik präzise mit einem Stroboskop einstellen. Falsche Zündwerte z.B. können dem Motor durchaus schaden und/oder Verletzungen beim Antreten hervorrufen (Rückschlagen des Kickstarters). Lassen Sie die Zündeneinstellung in einer Fachwerkstatt prüfen und ggf korrigieren.

- Besondere Vorsicht ist beim ersten Start nach dem Einbau geboten. Sollten Sie Fehlverhalten feststellen, prüfen und ändern Sie die Zündeneinstellung!



- Um den Rotor sowohl bewegen, als auch beim Festziehen stabilisieren zu können, nutzen Sie das beiliegende Werkzeug wie auf dem Bild gezeigt.



- Das gleiche Werkzeug wird mit seiner anderen Seite auch als Abzieher für den Rotor genutzt.
- Wenn der Kurbelwellenstumpf nicht über den Rotor herausragt und damit keine Druckfläche für den Abzieher bietet, bitte ein Zwischenstück, z.B. eine Kugel unterlegen.

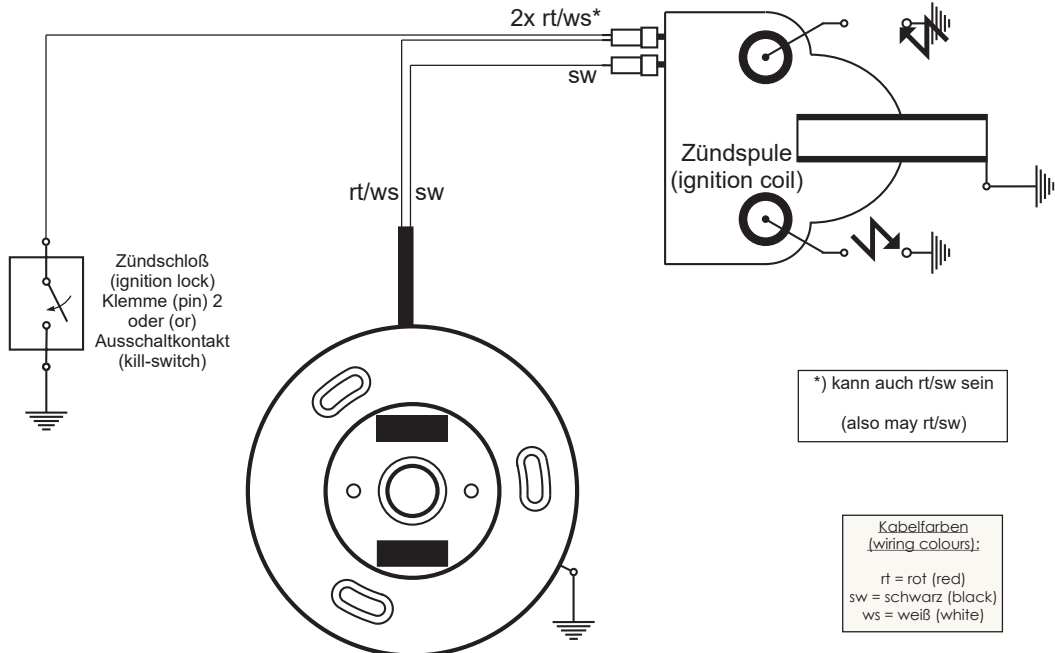


- Befestigen Sie die neue Doppelzündspule am Fahrzeug. Schrauben Sie die beiden Hochspannungskabel dort ein und stecken Sie die beiden Stecker des aus dem Stator kommenden Kabels auf die Kontaktfahnen der Zündspule. Diese Kontakte haben verschiedene Abmessungen um Verpolung zu verhindern. Diese Zündspule ist nicht nur Transformator, sondern enthält eine Kondensatorzündung.
- Der breitere 6,3mm Kontakt an dem rot/weißen Kabel bringt die Zündspannung (mehrere hundert Volt Wechselstrom), der schmalere 4,2mm Kontakt an dem schwarzen Kabel den Impuls. Von dem rot/weißen Kabel geht ein Abzweig. Hier wird der Kurzschlußschalter zum Abschalten der Zündung gegen Masse angeschlossen.
- Verbinden Sie den Stahlblechkern der Zündspule mit solider Masse. Blosses Anschrauben an einem Rahmenteil genügt in der Regel nicht.

Schließen Sie die Teile wie hier gezeigt an: 52sport

- **Das ist ganz einfach.** Das Kabel vom Stator hat zwei Stecker unterschiedlicher Größe. Die Zündspule verfügt über zwei passende Anschlüsse. Stecken Sie die Stecker in die passenden Anschlüsse. Wenn Sie die Stecker vertauschen, wird die Zündspule zerstört!
- Das freie Ende des kleinen, seitlich angeschlossenen Kabels ist das Kabel für den Notausschalter. Wenn dieses mit Masse verbunden wird, wird die Zündung unterbrochen. Hier schließen Sie Ihren Ausschalter an, der bei Betätigung gegen Masse schließt.
- **Es ist äußerst wichtig, ein Erdungskabel anzubringen, das den Metallkern (Halterungsrahmen) der Spule sicher mit der Motorerdung verbindet** (nicht mit dem Rahmen, da der Kontakt zwischen Motor und Rahmen niemals gut ist!).
- Wenn Sie einen am Lenker montierten Notausschalter verwenden, **stellen Sie sicher, dass Ihr Lenker über eine gute Masseverbindung verfügt** (pulverbeschichtete Rahmen verhindern dies!). Andernfalls kann es passieren, dass Sie beim Betätigen des Notausschalters zum Abstellen des Motors mit der Masse in Kontakt kommen und die Spannung des Kondensators im System spüren.

VAP Schaltplan 52sport (wiring diagram)



- Schrauben Sie die Hochspannungskabel in die Zündspule ein und setzen Sie die Gummidichtungen über die Ausgänge. Das geht leichter, wenn Sie dies vor dem Einbau der Spule tun. Bitte verwenden Sie unbedingt das im Lieferumfang enthaltene Kabel und keine beliebigen alten 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. Verwenden Sie außerdem keine Zündverstärkerkabel wie „Nology Supercables“ oder „Hot Wires“. Dies stört das System und kann es möglicherweise beschädigen.



- Bei unseren Zündspulen mit zwei Ausgängen führen beide Enden der Sekundärwicklung zu Zündkerzen.

- Der typische Widerstand zwischen den beiden Ausgängen beträgt 6,2 kOhm. Beide Ausgänge zünden gleichzeitig (wie es bei vielen Doppelsystemen der Fall ist). Die Funken sind jedoch um 180 Grad phasenverschoben, was sich beim Stroboskopieren bemerkbar machen kann und sich durch eine gewisse Verkokung an der Zündkerze zeigt, die den positiven Funken erhält. Dies ist jedoch kein ernsthaftes Problem und lässt sich leider nicht vermeiden.

- 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 (im Zweifelsfall messen Sie den Widerstand an einer **heißen** Fassung – erwärmen Sie diese vor der Messung).

- 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 Zündfunke – 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. Die Verwendung von zwei separaten Zündspulen ist bei diesem System nicht möglich.

- Manchmal sucht eine Spule, der auf der anderen Seite die Masse fehlt, nach einem Ersatz – was zu heftigen Funkenüberschlägen zum Chassis führen kann.

- Zuletzt – **und noch vor dem Einbau der Batterie sowie vor dem ersten Anlassen** – überprüfen Sie bitte noch einmal sorgfältig alle Anschlüsse und Verbindungen anhand des Schaltplans. Verlassen Sie sich bitte nicht auf den Rahmen als Erdungsanschluss. Lack, Öl und Schmutz verhindern oft einen guten Kontakt!

- Sollte etwas nicht funktionieren, konsultieren 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.

Bitte beachten Sie: Die Kurbelwellendrehzahl, die erforderlich ist, damit das System Zündfunken erzeugt, ist mit etwa 500 U/min recht hoch. Wenn Sie lediglich das Hinterrad Ihres angehobenen Fahrzeugs drehen, um die Zündung zu überprüfen, werden Sie keine Zündfunken erhalten.

Sie benötigen einen schnellen Kickstart oder besser noch einen Schubs, um das Motorrad zu starten.

Wichtige Sicherheits- und Betriebshinweise für Sportanlagen vom Typ 71 00
Das Material wurde ausschließlich für sportliche Zwecke hergestellt und ist NICHT für den Einsatz auf öffentlichen Straßen bestimmt!
- 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.
- <u>Zündanlagen erzeugen Hochspannung!</u> 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 Massefläche des Motorblocks. Ziehen Sie niemals Zündkerzenkappen ab, während der Motor läuft. Waschen Sie Ihr Fahrzeug nur bei stehendem Motor und ausgeschalteter Zündung.
- Bitte überprüfen Sie nach der Montage <u>den festen Sitz aller Schrauben, auch der bereits vormontierten</u> . Sollten sich Teile während des Betriebs lösen, kommt es unweigerlich zu Materialschäden. Wir montieren die Schrauben vorab nur locker.
- Geben Sie dem neu installierten System erst einmal Zeit, sich einzulaufen, 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 Vorversteller). 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.
- Die zum Zünden erforderliche Kurbelwellendrehzahl ist mit etwa 500 U/min relativ hoch. Das bloße Drehen des angehobenen Hinterrads erzeugt keinen Zündfunken. Sie benötigen eine schnelle Bewegung des Kickstarters oder besser noch einen Schubs.
- Es gibt Systeme, die für den Rechtslauf der Kurbelwelle ausgelegt sind, und solche, die für den Linkslauf ausgelegt sind. Verwechselt man diese beiden Drehrichtungen, entsteht kein Funke. Anhand der Farbe der Kabel können Sie überprüfen, für welche Drehrichtung Ihr System ausgelegt ist. # ein schwarz-rotes Kabel: im Uhrzeigersinn # ein weiß-rotes Kabel: gegen den Uhrzeigersinn
- Der Funke klassischer, kontaktpunktgesteuerter Zündanlagen hat mit nur etwa 10.000 Volt wenig Energie und erscheint daher gelb und voluminös (und ist somit gut sichtbar). Der Funke unseres Systems ist ein hochenergetischer Funke mit bis zu 40.000 Volt und daher sehr spitz (nadeldünn gebündelt) in der Form sowie blau in der Farbe, wodurch er kaum sichtbar ist. Zudem 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 klassischen Systemen 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.

- Führen Sie niemals Lichtbogenschweißarbeiten am Motorrad durch, ohne alle Teile, die Halbleiter enthalten (Zündspule, Regler, Vorverstellung), vollständig zu trennen; Stator und Rotor müssen nicht ausgebaut werden. Verwenden Sie niemals Kupferpaste an Zündkerzen.

- Achten Sie beim Anschließen der Zündspule unbedingt darauf, dass Sie die Kabel an die richtigen Anschlüsse anschließen. (Einer ist kleiner.) Wenn Sie diese verwechseln, wird der Eingangsschalter durch die Hochspannung für die Kondensatorladung zerstört.

- 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. Verwenden Sie niemals sogenannte „Hot Wires“ und niemals Zündkerzen mit Widerstand in diesem System, da dies das Starten erschwert.

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

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

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

VAPE Schaltplan 52sport (wiring diagram)

