

System 716599900**Vorteile gegenüber dem alten System:****Lichtmaschine/Zündung für Horex Imperator**

- Lichtmaschine mit integrierter, kontaktloser, vollelektronischer Zündung. Ersetzt die originale 6 Volt Lichtmaschine, nebst Regler, Fliehkraftversteller und Unterbrecher.

- Rüstet Ihr System auf 12V/150W auf. Sie können das System komplett ohne Batterie fahren.

- Nicht für Imperator 450 oder 400 mit Welle der 450

- alle Teile sind neu
- vollelektronische, kontaktlose Zündung mit automatischer Zündverstellung
- deutlich helleres Licht (Verwendung Glühlampe 40/45W)
- kein Verschleiß mehr an Kohlen, Kollektor und Fliehkraftregler



Einbauanleitung für System 716599900	24.3.2026
- Wenn Sie die originale Zündung einbauen und einstellen können und allgemeine mechanische Fertigkeiten besitzen können Sie auch ein VAPE System einbauen. Wenn Sie noch nie damit zu tun hatten lassen Sie das System besser von jemandem einbauen der sich damit auskennt.	
- VAPE kann die Einhaltung dieser Anleitung, als auch die Bedingungen und Methoden bei Installation, Betrieb, Verwendung und Wartung dieses Systems nicht überwachen. Eine unsachgemäße Ausführung der Installation kann zu Sachschäden oder gar Personenschäden führen. Wir übernehmen keinerlei Verantwortung und Haftung für Verluste, Schäden oder Kosten, die sich aus fehlerhafter Installation, unsachgemäßem Betrieb sowie falscher Verwendung und Wartung ergeben oder in irgend einer Weise damit zusammenhängen. Wir behalten uns das Recht vor, ohne vorherige Mitteilung, Änderungen bezüglich Produkt, technischer Daten oder Montage- und Betriebsanleitung vorzunehmen.	
WICHTIG	
<u>Lesen Sie unbedingt erst die komplette Anleitung sorgfältig durch bevor Sie mit dem Einbau beginnen</u>	
Denken Sie daran, daß unabgestimmte Veränderung, auch Reparaturversuche, an den Teilen zum Verlust der Gewährleistungsrechte führen können. Das betrifft auch das Abschneiden von Kabeln, was sehr oft zum Verlust der verpolungssicheren Stecker und in der Folge zu materialzerstörenden Kurzschlüssen oder Verpolungen führt.	
Beachten Sie die Hinweise auf der Informationsseite zum System . Vergewissern Sie sich, daß die dargestellte Konfiguration des Systems tatsächlich auch den Anforderungen Ihres Motors entspricht. Falsche Zündwerte z.B. können dem Motor durchaus schaden und/oder Verletzungen beim Antreten hervorrufen (Rückschlagen des Kickstarters). Besondere Vorsicht ist beim ersten Start nach dem Einbau geboten. Sollten Sie Fehlverhalten feststellen, prüfen und ändern Sie die Zündeneinstellung! Beim Einbau prüfen Sie sehr sorgfältig das der Rotor nicht an der Statorspule oder anderswo schleift, was aus verschiedenen Gründen geschehen und zu schweren Schäden führen kann.	
<u>Bestimmungsgemäße Verwendung</u>	
- Dies ist ein Ersatzsystem und keine Kopie eines originales Materiales. Die Teile des Systems sehen daher auch anders als die originalen Teile aus und vor allem Zündspule und Regler werden eventuell andere Befestigungspunkte haben die Anpassungen durch Sie erfordern. Dieses System ist ausschließlich zum Ersatz originaler Licht/Zündanlagen in Old- und Youngtimer Motorrädern bestimmt, deren Motorcharakteristik nicht durch konstruktive Änderungen nachträglich beeinflusst wurde. Es ist kein Tuningsystem, es ändert die originale Motorcharakteristik nicht und es wird keine wesentlich höhere Motorleistung erzielt, wohl aber wird die Verkehrstüchtigkeit und -sicherheit des Fahrzeugs durch bessere Beleuchtung, deutlicheres Blinken, eine stets kräftige Hupe und im Vergleich zu den betagten Originalanlagen größere allgemeine Ausfallsicherheit erzielt. Da mit unseren Anlagen keine wesentliche Änderung der Motorcharakteristik bewirkt wird, verschlechtert sich das Abgas- und Geräuschverhalten auch nicht. In den meisten Fällen dürfte sich das Abgasverhalten sogar verbessern, da eine vollständigere Verbrennung erfolgt.	
	- VAPE garantiert homologierte Produkte, die im Ring mit dem Zeichen „E“ gekennzeichnet sind (speziell für die Tschechische Republik, E8), wodurch eine konsistente Übereinstimmung der Produkteigenschaften mit den einschlägigen ECE-Homologationsbestimmungen (insbesondere ECE R10.05) sichergestellt wird. Die Inspektion wird regelmäßig von der zuständigen Behörde durchgeführt
- Das Ladesystem ist grundsätzlich nur zur Verwendung mit wiederaufladbaren 12V (6V systems 6V) Blei-Säure Batterien mit flüssigem Elektrolyt oder verschlossenen Bleiakkumulatoren , AGM, Gel geeignet. Es ist nicht geeignet für eine Nutzung mit Nickel-Cadmium, Nickel-Metal-Hydride, Lithium-Ionen oder anderen Arten von wiederaufladbaren oder nicht aufladbaren Batterien.	

- Das System ist **nicht dazu geeignet im Rahmen von Sportveranstaltungen betrieben zu werden.**

Bei einer nicht bestimmungsgemäßen Verwendung erlischt die Gewährleistung. Zudem kann es dann sein, daß das System nicht die von Ihnen gewünschte Leistung bringt und wir Ihnen dann auch nicht mit unserem Support helfen können weil wir die Situation nicht kennen. Im schlimmsten Falle kann eine nicht bestimmungsgemäße Verwendung sogar zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen.

- **Bei der Montage der Teile beginnen Sie unbedingt mit der Montage der motorseitigen Teile**

(Adapter, Stator, Rotor) um festzustellen ob dieses Material wirklich passt, bevor die außerhalb des Motors anzubringenden Teile montiert werden. Meist ist es leider so, dass gerade mit der Montage von Regler, Zündspule, ggf Steuereinheit begonnen wird und diese Teile dabei sehr oft (unabgestimmt!) modifiziert werden, was einen späteren Wiederverkauf durch uns unmöglich macht. Der Ersatz von Licht/Zündanlagen alter Motorräder ist leider nicht wie ein Einkauf im Supermarkt ex Regal sondern angesichts der Typenvielfalt und der eventuellen Veränderungen des Materials seit deren Produktion viele Jahre her immer eine komplexe Sache, die leider auch Irrtum beinhalten kann

- Unsere Systeme sind **NICHT auf Verwendung mit anderen elektronischen Komponenten (wie Zündungen von Drittanbietern, Navis, Handy, LED Leuchtmittel etc.) geprüft** und können an solchen Teilen unter Umständen Schaden anrichten. Eventuell vorhandene Drehzahlmesser

werden nicht von dem System unterstützt. Wir bieten aber eine Drehzahlmesserlösung an. Ebenso werden eventuelle Schutzschalter oder von der Zündung gesteuerte Abgassteuerungen nicht unterstützt. Es kann zudem sein, daß Ihre originale Zündung aus rechtlichen Gründen eine Vorrichtung zur Begrenzung der Geschwindigkeit hatte. Das neue System hat keine solche Vorrichtung. Prüfen Sie daher vorher die Rechtslage.

- Falls Sie keine Fachkenntnisse für den Einbau besitzen, lassen Sie den Einbau bitte von einer Fachkraft oder einer entsprechenden Fachwerkstatt durchführen. Durch unsachgemäßen Einbau kann sowohl das neue System, als auch das Motorrad beschädigt werden oder können gar Verletzungen des Fahrers auftreten.

- Bevor Sie ein System bestellen, überprüfen Sie bitte ob der von uns empfohlene **Rotorabzieher** im Lieferumfang enthalten ist. Wenn nicht, bestellen Sie ihn am Besten gleich mit! Bei Beschädigung des Rotors durch Verwendung anderer Werkzeuge und Hilfsmittel, erlischt der Gewährleistungsanspruch!

- Der Rotor ist auf Schlageinwirkung (z.B. auch während des Transports) äußerst empfindlich. Prüfen Sie in jedem Fall vor Einbau unbedingt den Rotor auf etwaige Beschädigungen. Wenn es sich um einen Rotor handelt, bei dem die Magnete nicht vergossen sind, prüfen Sie den Festsitz der Magnete indem Sie mit den Fingern versuchen diese seitlich wegzuschieben. Nach Stoßeinwirkung könnten einige der eingeklebten Magnete lose geworden sein und sich nur noch durch ihre Magnetkraft halten. Dies würde im Betrieb zu ernststen Schäden an der Anlage führen. Gleichzeitig bitte die Magnete des Rotors auf Fremdkörper (z.B. Schrauben oder andere metallische Gegenstände) überprüfen.

- **Wenn Sie Zugang zum Internet haben, sehen Sie sich diese Dokumentation besser online an.** Dabei können Sie die die meisten Bilder durch Anklicken vergrößern und Sie erhalten mehr und eventuell aktuellere Information. Systemliste unter: <http://www.powerdynamo.biz>

-  **Bitte prüfen Sie beim Einbau als aller erstes, ob Sie eine abweichende Kurbelwelle im Motor haben, die zu einem Platzproblem für den neuen Rotor führt.**

Setzen Sie den VAPE Rotor (nach entfernen der originalen Anlage) auf die Welle **ohne irgend welche weiteren Teile zu installieren** (welche Sie dann nur verschmutzen) und schließen Sie den Deckel. Sollte sich dabei das hier beschriebene Probleme zeigen, geben Sie die Anlage bitte zurück.



Diese Teile sollten Sie erhalten haben!

- vormontierte Grundplatte mit Statorspule und Sensor
- Rotor
- Zündspule
- Regler/Gleichrichter
- Steuereinheit
- Ausschaltrelais
- Batteriekabel
- Befestigungsschrauben



- Zum erneuten Abziehen des neuen Rotors benötigen Sie einen Abzieher M27x1,25 (Bestell- Nr.: 99 99 799 00 **-nicht im Lieferumfang-**).

- **ACHTUNG:** bei Verwendung eines Klauenabziehers lösen sich die Magnete im Rotor!

- Stellen Sie sicher, dass Ihre Horex fest auf dem Ständer steht, vorzugsweise auf einer erhöhten Montageplattform, und dass Sie guten Zugang zur Lichtmaschine Motors haben.

- Klemmen Sie die Batterie ab und nehmen Sie diese aus dem Motorrad heraus. Verabschieden Sie sich bitte an dieser Stelle von dem guten Stück, denn Sie benötigen ab jetzt eine Batterie 12Volt oder Sie fahren ganz ohne Batterie. Die Anlage lässt das zu. Wenn Sie ohne Batterie fahren, geht jedoch die normale Abschaltung der Zündung über das Zündschloß nicht. Sie müssen entweder ein anderes Zündschloß montieren, welches gegen Masse abschaltet (eines aus einem Motorrad mit Magnetzündler) oder einen extra Kurzschlußschalter (Killschalter) anbringen.

- Entfernen Sie den linken Motordeckel wie in der Serviceanleitung Ihrer Horex beschrieben, um an die Lichtmaschine zu gelangen.



- Lösen Sie alle Kabel an Ihrer alten Lima und entfernen Sie diese. Nehmen Sie die Passfeder auf dem Konus der Kurbelwelle mit einer Zange ab. Sie wird nicht mehr benötigt! Bitte nicht vergessen, sonst müssen Sie die Lima später noch einmal herausnehmen. Keine Angst, die entfernte Passfeder hatte nicht die Aufgabe den Rotor zu sichern, sonder nur zu verhindern, dass er falsch angesteckt wird.

- Entfernen Sie alle 6 Volt Birnen aus Scheinwerfer, Tachobeleuchtung und Rücklicht. Die alte Hupe kann bleiben.



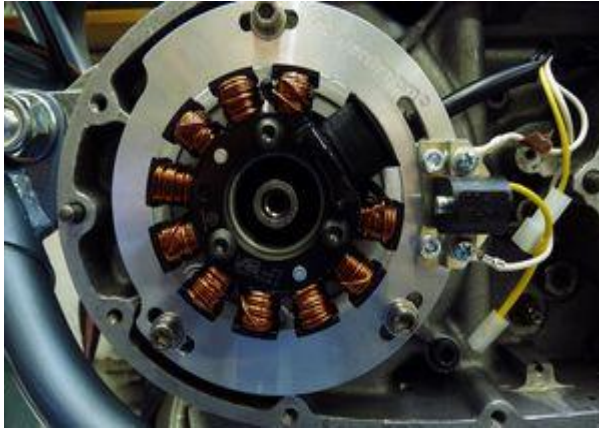
- Die Unterbrecherteile auf der rechten Motorseite können entfernt werden oder wirkungslos verbleiben (nur Kabel abklemmen).
- Die Zündung wird auf der Lichtmaschine integriert.



- Nun kommt die einzige Stelle, an der Sie Ihrer Horex leider etwas weh tun müssen. Zur Herausführung des unter dem neuen Stator abgehenden Kabels muss eine kleine, ca. 10 mm breite Nut (an die links im Bild blau gekennzeichnete Stelle) eingebracht werden.



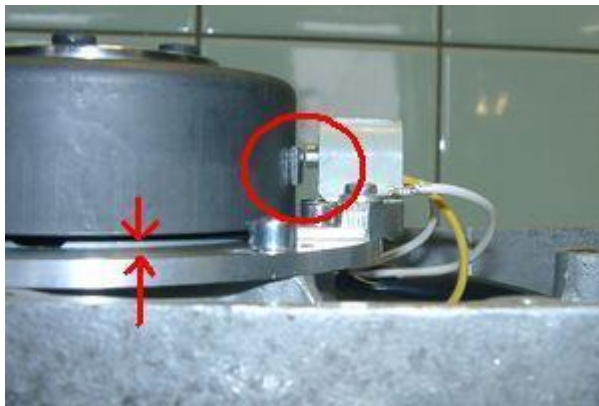
- Setzen Sie dazu die neue Grundplatte auf den Motorblock und zeichnen Sie die Lage der einzubringenden Öffnung durch das 4. Langloch an.
- Info: Neben den 3 Langlöchern für die Befestigung hat diese Platte ein 4. Langloch. Dies dient zum Anzeichnen der Stelle an der das Gehäuse geöffnet werden soll damit am Ende die beiden Öffnungen (jenes in der neuen Grundplatte und jenes welches Sie am Motor machen) auch deckungsgleich sind.
- Im Foto die Platte der besseren Übersicht halber ohne Spulensatz und von beiden Seiten. Zu sehen dabei die Freimachung für das Kabel von unten.



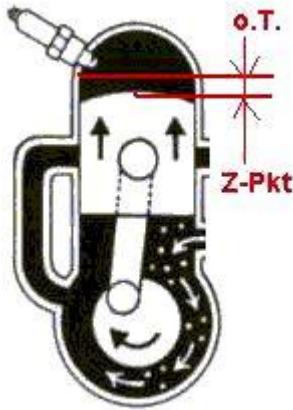
- Nehmen Sie die vormontierte neue Statorplatte und setzen Sie diese auf den Motor.
- Sie sollten die Schrauben dabei etwa in der Mitte der Langlöcher setzen um nach beiden Seiten Verstellmöglichkeit zu haben.
- Achten Sie darauf das Kabel nicht einzuklemmen.



- Sehen Sie sich den neuen Rotor an. Sie werden auf seinem Außenumfang ein erhabenes Zeichen finden. Dieses dient der Impulsgebung. Da das System die Frühzündung in Abhängigkeit von der Drehzahl berechnet und diese Berechnung auf der Zeit basiert, die das Zeichen zum Vorbeigang am Sensor benötigt, liegt der Zündzeitpunkt stets nach kompletten Durchgang des Zeichens am Sensor.



- Setzen Sie den Rotor (zunächst lose) auf die Welle und prüfen Sie durch vorsichtiges Drehen per Hand, daß sich der Rotor frei über Platte und Spulenpaket drehen kann.
- Bitte sehr sorgfältig prüfen, da der Rotor wegen des flachen Deckels der Horex zwangsläufig recht tief ausgelegt ist. Abweichungen an der Welle infolge Regenerierung oder Montage können hier zusätzlich zu Komplikationen führen. Wenn Sie soetwas feststellen - reden Sie mit uns!
- Prüfen Sie auch, daß das Geberplättchen zumindest 80% des Geberstiftes überdeckt.

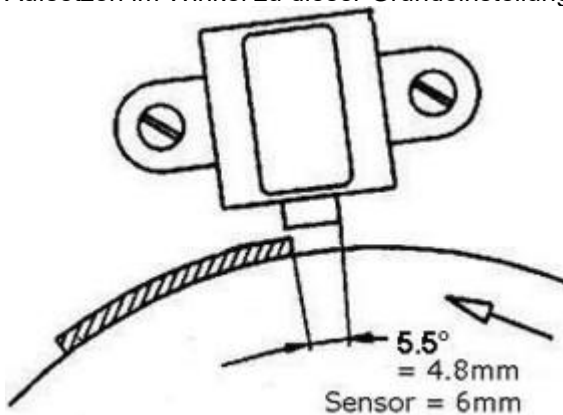


- Entfernen Sie die Zündkerzen. Stecken Sie den neuen Rotor handfest auf die Kurbelwelle um die Gelegenheit zu haben die Welle damit zu drehen. Bringen Sie einen (gleich welchen) Kolben zunächst in den oberen Totpunkt (das ist der Punkt, in dem der Kolben seine höchste Position erreicht).

- Drehen Sie dann die Welle am Rotor in Uhrzeigerrichtung (die Horex ist ein Linksläufer), bis der Kolben auf die Position maximaler Frühzündung (FZ) abgesunken ist.

- Wenn die Kurbelwelle in die FZ Position (das sind 40° vor OT) gebracht wurde, ziehen Sie den Rotor wieder vorsichtig ab, ohne dabei die Stellung der Kurbelwelle zu verändern und stecken Sie ihn wieder so auf die Welle, daß die rechte Kante des erhabenen Zeichens einen reichlichen Millimeter (1,2mm um genau zu sein) in den Bereich des Zeichens hineinragt - wie nachstehend gezeigt. In dieser Stellung verschrauben Sie den Rotor. Achten Sie während der ganzen Operation sorgsam darauf die Stellung der Kurbelwelle nicht zu verändern und prüfen Sie diese Stellung nach Verschrauben des Rotors.

- Die Zündung ist jetzt eingestellt. Bei Bedarf kann diese durch Abnehmen des Rotors und Aufsetzen im Winkel zu dieser Grundeinstellung theoretisch beliebig verändert werden.



alternative Zündeneinstellung bei Kurbelwelle im OT (wenn max FZ weniger als 40 Grad betragen soll)

- Einige Kunden meinen es sei besser weniger Vorzündung einzustellen. Wenn man dies möchte MUSS die Grundeinstellung anders erfolgen, kann NICHT wie oben beschrieben durchgeführt werden, weil diese Methode 40° annimmt!

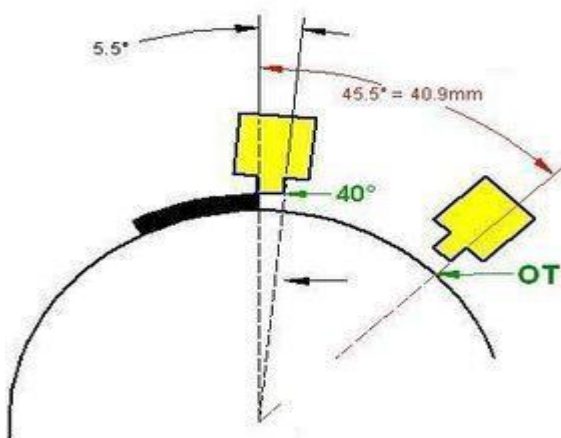


- Für diese Einstellvariante müssen Sie eine Markierung auf den Umfang des Rotors aufbringen.

- Schneiden Sie bitte einen **41 mm** langen Papierstreifen, legen diesen rechts am Zeichen an und markieren dessen Ende mit einem Strich (Faserstift). Sie haben damit die korrekte Markierung



- Entfernen Sie die Zündkerzen und bringen Sie den Kolben in OT (oberer Totpunkt, der höchste für den Kolben erreichbare Punkt). Da die Anlage jede Umdrehung zündet ist es gleich in welchem Takt Sie sich befinden.



- Bei (prüfen!) in OT stehender Kurbelwelle setzen Sie jetzt den Rotor so auf das die rechte Kante des Sensors an der oben genannten Strichmarkierung des Rotors steht.

- Den neuen Rotor fest verschrauben (dabei nicht die Welle bewegen!) und die Zündkerze wieder einsetzen.



- Bleibt noch den Luftspalt zwischen Geberplättchen und Geber einzustellen. Dieser sollte 0,4-0,5mm betragen. Er kann eingestellt werden, indem der Sensor gelockert und etwas verschoben wird.

- Danach ziehen Sie die beiden Schrauben wieder gut an! Ein loser Sensor kann durch das vorbeigehende Geberplättchen zerstört werden.

- Ziehen Sie die Schrauben auch an, falls das Spaltmaß durch Zufall bereits stimmen sollte. Die Schrauben sind nur lose vormontiert!

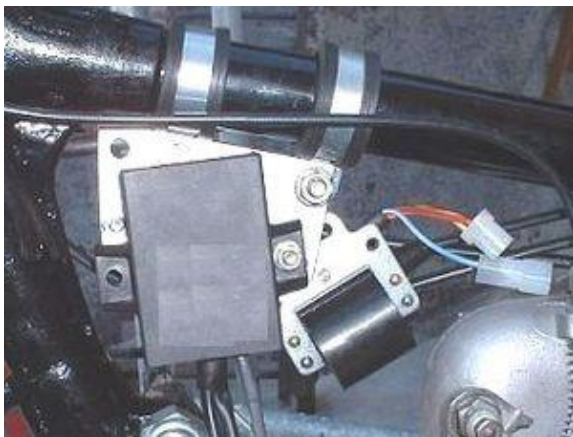


- Setzen Sie jetzt den Motordeckel auf und überprüfen Sie, daß der Rotor nicht innen am Deckel schleift. Es geht dort leider recht knapp zu.

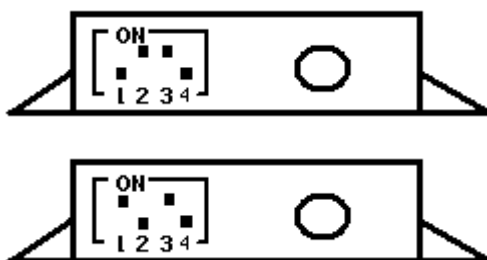
- Für die Befestigung der Abdeckung dort bleibt leider keine andere Möglichkeit als Einkleben.

- Befestigen sie den elektronischen Gleichrichter/Regler, die Steuereinheit, die elektronische Zündspule und das Relais an einer geeigneten Stelle, z.B. an einem kleinen Halbletch (nicht im Lieferumfang) am Rahmen unter dem Tank oder einem Seitenkasten.

- Sie können diese Teile aber auch an jede beliebige andere Stelle positionieren.
(Fotos zeigen verschiedene Einbaubeispiele - allerdings an einer Horex Regina!)



- Sehen Sie sich bitte bei der Montage den kleinen blauen Schalterblock an der oberen Schmalseite der schwarzen Zündverstelleinheit an. Hier sind 4 kleine Schalter, die die korrekte Zündverstellkurve für die Horex wählen. Bitte setzen Sie diese wie hier dargestellt.



- Bei der empfohlenen Kurve müssen Schalter 2/3 auf ON, die beiden anderen entgegengesetzt weisen. Hier erfolgt eine Erreichung der max. Frühzündung bei 3.000U/min.

- Mit einer Schalterstellung 1/3 auf ON, die anderen entgegengesetzt, wird die max. Frühzündung erst bei 3.500U/min erreicht.

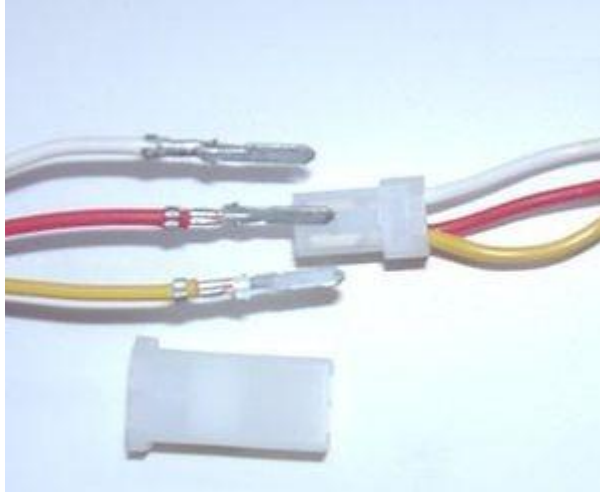
- Nun werden die Kabelstränge am Rahmen verlegt!

- Führen Sie zunächst den Kabelstrang am Rahmen nach oben unter den Tank. Hier teilt sich der neue Kabelstrang. Ein Teil geht zum Regler (die beiden schwarzen Kabel), ein weiterer zur Steuereinheit (und von da zur Zündspule). Befestigt werden die Stränge mit den mitgelieferten Kabelbindern.

Verbinden Sie die Kabel wie im jeweiligen Schaltplan angegeben!

- Für unseren Gleichstrom-(standard-) regler (**95 22 699 06**) verwenden Sie den Schaltplan **92xr12**:
- Bei Lieferung des Gleichstromregler mit eingebautem Glättungskondensator (**73 00 799 50**) verwenden Sie zusätzlich den **Schaltplan R_102**:

- Um den Kabeldurchgang durch enge Öffnungen zu erleichtern bzw. erst zu ermöglichen, wurde der Stecker des zur neuen Zündspule führende Kabels von der neuen Lichtmaschine noch nicht auf die Kontaktfahnen am Kabelende gesteckt. Sie sollten den Stecker erst befestigen, wenn das Kabel endgültig durch die Motoröffnung geführt wurde. Dazu ...



... nehmen Sie den weiblichen Stecker der Steuereinheit mit den Kabelfarben rot, weiß und gelb.

- Stecken Sie die lose mitgelieferte 4er-Steckerhülse auf diesen Stecker und führen Sie die losen Kabel der Lichtmaschine (rot, weiß und gelb) mit den Kontaktfahnen hinten in den Stecker ein. Achten Sie darauf, daß die Steckerfahnen in dem Steckergehäuse einrasten. Dabei ist strikt auf die korrekte Position dieser Kabel im Stecker zu achten:

- rot auf rot
- weiß auf weiß
- gelb auf gelb

- Wenn Sie die Kabel wieder aus dem Steckergehäuse entfernen möchten (oder müssen), verwenden Sie am besten eine aufgebogene Büroklammer und drücken mit dieser die Widerhaken der Kontaktfahnen zur Seite, so das sich die Stecker lösen lassen.

- Der zweite Stecker der Steuereinheit wird mit dem Stecker der Zündspule verbunden. Auch das geht nur in einer Stellung. Dabei kommen ...

- rot auf rot
- weiß der Steuereinheit auf braun der Zündspule
- blau/weiß der Steuereinheit auf gelb der Zündspule

- **ACHTUNG!** Verlegen Sie keinesfalls das/die Zündkabel und das/die Kabel der Steuereinheit zusammen in einer gemeinsamen Umhüllung oder anderweitig über eine längere Strecke parallel zueinander. Das führt zu Rückkopplungen und damit Störungen in der Zündung, unter Umständen sogar zur Zerstörung der Steuereinheit.

Anschluß der Lichtmaschine zur Lichtstromversorgung:



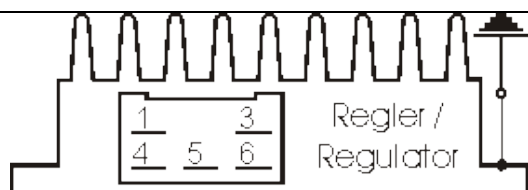
- Die beiden schwarzen aus der Lichtmaschine kommenden Kabel führen die Spannung für Licht, Hupe, Blinker usw. Sie haben nichts mit der Zündung zu tun.

- Diese Spannung muss noch stabilisiert (geregelt) und für die meisten Anwendungen gleichgerichtet werden, da es sich zunächst um Wechselstrom handelt.

- **Dafür stehen 2 verschiedene Reglervarianten zur Verfügung:**

Achtung: Jede **Verwechslung von Plus und Minus** führt zu einer **sofortigen Zerstörung des Reglers**, die **keinen Garantiefall darstellt!** (Man kann die Zerstörung deutlich am verbrannten Geruch feststellen!)

Reglervariante 1: mit Gleichstrom-(standard-)regler (95 22 699 06) verwenden Sie den Schaltplan 92xr12:



- Der neue Regler/Gleichrichter hat einen Kompaktstecker mit 6 Steckmöglichkeiten, von denen eine frei ist. Zu dem Regler wird ein passendes Gegenstück geliefert in welches nachfolgende Kabel einzuführen sind und die dort einrasten müssen.

Die beiden schwarzen Kabel der neuen Lichtmaschine ...

... kommen auf die Klemmen 1/4 des neuen Gleichrichters (von dort gehen dann auch schwarze Kabel in den Regler hinein). Es ist dabei egal welches Kabel auf welche der beiden Klemmen (1/4) kommt, da hier Wechselstrom eingespeist wird.

Das neue braune Kabel mit der Ringöse an einer Seite ...

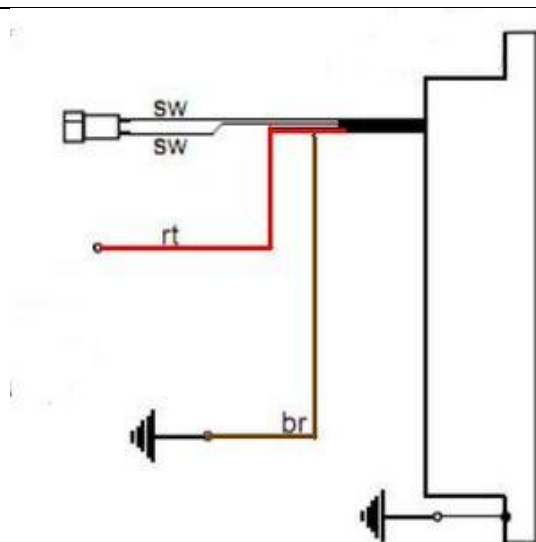
... verbindet Klemme 5 des Reglers/Gleichrichters (von dort geht auch ein rotes Kabel in den Regler hinein) mit dem Pluspol der Batterie bzw. der Klemme der Sicherungsbox an welche das Stromkabel der alten Lichtmaschine ging (bei deutschen Motorräder: Klemme 51).

- Stellen Sie sicher, daß zwischen Batterie und Bordnetz eine **15A-Sicherung** verwendet wird. Sollte sich eine alte, stärkere Sicherung (wegen der ursprünglichen 6Volt-Anlage) am Zündschloß befinden, ersetzen Sie diese bitte.

- Das grün/rote Kabel des neuen Reglers an Klemme 6 ...

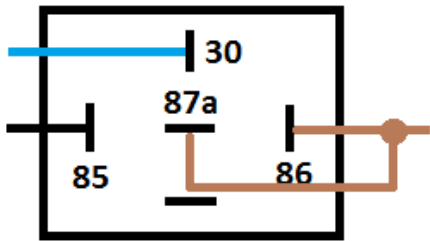
... ist für den Anschluß der Ladekontrolle. Hier wird (so vorhanden) die Kontrollleuchte angeklemt. Das funktioniert natürlich nur bei Vorhandensein einer Batterie. Wird die Kontrollleuchte dennoch auch ohne Batterie angeklemt, wird sie bei laufendem Motor halbdunkel leuchten, obwohl Strom erzeugt wird. Kurzum, ohne Batterie bleibt der Anschluß frei. Ebenso wenn keine Leuchte vorhanden ist.

Reglervariante 2: mit Gleichstromregler mit eingebautem Glättungskondensator (73 00 799 50) verwenden Sie zusätzlich den **Schaltplan R_102:**



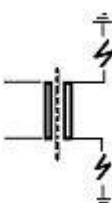
- die beiden schwarzen Kabel werden mit den von der Lichtmaschine kommenden schwarzen Kabel verbunden
- das rote Kabel ist der 12V Gleichstromausgang
- das braune Kabel ist Minus und intern mit dem Reglergehäuse verbunden

- Bleibt das blau/weiße Kabel der Steuereinheit - das Ausschaltkabel. Wird es mit Masse verbunden, geht die Zündung aus! Hinweis: Bei Zündungsstörungen als erstes dieses Kabel abklemmen (Stecker ziehen). Meist geht die Fahrt dann weiter	- Abschaltung über extra Ausschalter: Das Relais wird nicht montiert. Das blau/weiße Kabel der Steuereinheit wird mit einem gegen Masse schaltenden Ausschalter (z.B. ein am Lenker zu befestigender Tastknopf) verbunden. Weitere Hinweise in der Information zur Abschaltung. Alternativ können Sie ein gegen Masse ausschaltendes Zündschloß einsetzen. - Batterievariante: Klemmen Sie das braune Kabel des Relais mit der Ringöse auf Masse. Führen Sie das längere schwarze Kabel des Relais zu einer in Position "Ein" Strom führenden Klemme des Hauptschalters (Zündschloß; bei deutschen Motorrädern: Klemme 15 oder 54). Verbinden Sie das blaue (von Klemme 30 des Relais kommende) Kabel mit dem blau/weißen der Steuereinheit. Dieses Kabel wäre im Notfall eines Batterieversagens unterwegs abzuziehen, um weiterfahren zu können. (Der Motor lässt sich dann aber nicht abschalten!)
---	---

Relaisbelegung (wenn diese Option genutzt wird): 	- Das braune Kabel mit der Ringöse von Klemmen 87a und 86 kommt auf Masse. - Das schwarze von Klemme 85 geht an das Zündschloß (stromführende Klemme bei "Ein").
---	--

- Das Hochspannungskabel (Zündkabel) ... Bitte verwenden Sie keine "Nology Superkabel" ("hot wire"). Diese führen bei VAPE Anlagen zu Störungen und können zu Schäden an der Elektronik führen	... schrauben Sie in die Zündspule ein und setzen die Gummikappe darüber. Das geht natürlich einfacher, wenn Sie das vor der Montage der Spule am Fahrzeug machen. Bitte benutzen Sie auch das mitgelieferte Zündkabel und kein altes, undefiniertes Kabel.
---	--

- Sie tun sich einen Gefallen, wenn Sie an dieser Stelle Ihrem Motorrad neue Zündkerzen und neue Kerzenstecker (vorzugsweise mit 1-2, maximal aber 5 Kiloohm),. Mehr als genug Störungen lassen sich auf "scheinbar gute" Kabel, Kerzen und Stecker (darunter nagelneue) zurückführen! - Verwenden Sie keine Zündkerzen mit innerem Entstörwiderstand. zusammen mit entstörten Kerzensteckern (das bringt doppelten Widerstand). Immer nur eine Entstörmethode nutzen.	
--	--

 	- Bei unseren Doppelzündspulen gehen beide Ausgänge an die Zündkerzen und erst über diese auf Masse. - Der typische Widerstand zwischen den beiden Ausgängen beträgt 6,2kOhm. Beide Kanäle feuern immer gleichzeitig (was übrigens bei sehr vielen Zündsystemen der Fall und bedenkenlos ist). Die Funken haben jedoch auf beiden Seiten jeweils um 180 Grad verschobene Phasen, was bei Messungen mit dem Stroboskop zu berücksichtigen ist.
---	---

- Die Zündung geht nur korrekt wenn beide Kerzen an der Spulen angeschlossen werden. Man kann also nicht mal eine Kerze abziehen um zu testen. Denn jeder Ausgang zieht sich über die Kerze des anderen Ausgangs Masse. Will man wirklich nur eine Seite testen, muss der andere Spulenausgang auf Masse gelegt werden. Dann ist die Schaltung wie bei einer Zündspule mit einem Ausgang (siehe oben). Ist der Stromfluß einer Seite unterbrochen geht entweder gar nichts, oder das System holt sich Masse vom nächstliegenden Punkt. Häufig ist dann Feuerwerk um die Zündspule herum die Folge. Wer wirklich zwei getrennte Ausgänge benötigt muss 2 Einzelspulen verwenden.

- Zum Abschluß - **vor Einbau der Batterie und vor dem ersten Start** - bitte in Ruhe alle Befestigungen und Verkabelungen überprüfen. Denken Sie daran alle Glühlampen von 6 auf 12 Volt zu tauschen. Denken Sie auch daran, daß Sie ab jetzt eine 12V-Batterie benötigen. Die Hupe kann auf 6 Volt bleiben.

- Sollte das System nicht gleich funktionieren, bitte unsere Fehlersuchseite konsultieren. Als ersten Schritt das blaue Kabel zwischen Relais und Zündspule trennen (Kontakt abziehen), im Ausschaltbereich verstecken sich die meisten Fehler.

- WICHTIG: Bitte beachten Sie, daß bei einer etwaigen (früheren) **Regenerierung der Kurbelwelle** deren Lichtmaschinenzapfen überdreht und damit kürzer wurde. Dadurch kommt der Rotor tiefer und es kann zu einer Berührung zwischen Rotor (die Nieten sind der tiefste Punkt) und Statorspule kommen. Das Ergebnis ist ein zerstörter Stator und damit Zündausfall.

Wichtige Sicherheits- und Betriebshinweise - UNBEDINGT komplett lesen und beachten !

- Beachten Sie die vom Fahrzeughersteller und vom KFZ-Handwerk vorgeschriebenen Sicherheitshinweise und Auflagen. Der Einbau setzt Fachkenntnisse voraus. Die auf dem Material aufgebrachten Zündmarkierungen dienen nur der Orientierung beim Einbau. Bitte prüfen Sie nach Einbau durch geeignete Methoden (Stroboskop) die Richtigkeit Ihrer Einstellung um Schäden am Motor oder Gefährdungen Ihrer Gesundheit auszuschließen. Für den Einbau und die korrekte Einstellung sind Sie allein verantwortlich.

- Vorsicht Zündanlagen erzeugen Hochspannung, Lebensgefahr! Bei unseren Zündspulen bis 40.000 Volt! Das kann bei unvorsichtigem Umgang nicht nur empfindlich schmerzen, sondern **vor allem für das Herz auch schädigend sein!** Personen mit Herzschrittmachern sollten keine Arbeiten an Zündanlagen ausführen. Stets Sicherheitsabstand zur Elektrode und offenen Hochspannungskabeln halten und beim Test den Kerzenstecker mit einem isolierenden Gegenstand fest auf Masse drücken um die Spannung sicher abzuleiten. Zum Vergasersynchronisieren niemals einen Kerzenstecker ziehen! Zündkabel nie bei laufendem Motor bzw. Anlaßdrehzahl abziehen oder berühren. Fahrzeugwäsche nur bei Motorstillstand.

- Wenn Ihr VAPE Zündkabel mit daran befestigten Gummikerzensteckern geliefert wurde (*welche keinen eingebauten Entstörwiderstand haben*), verwenden Sie bitte (*zur Einhaltung der örtlichen Gesetze bezüglich der Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit*) die Kerzen mit eingebautem Widerstand. Oder tauschen Sie das/die Kabel für normale und verwenden Sie geschirmte Kerzenstecker (*keinesfalls aber dürfen Sie entstörte Kerzen UND entstörte Kerzenstecker zugleich nutzen. Das würde zu Störungen, vor allem schwerem Starten des Motors führen*). Der Gesamtwiderstand der Kombination Kerze-Kerzenstecker sollte 5kOhm nicht übersteigen.

- Denken Sie daran, daß Kerzenstecker altern und dabei ihren Widerstand erhöhen. Wenn ein Motor nur im kalten Zustand startet, ist mit sehr großer Sicherheit ein defekter Kerzenstecker oder defekte Kerze die Ursache. Nutzen Sie keine sogenannten zündverstärkenden Kabel (z.B. Nology).

- Nach Einbau bitte unbedingt den Festsitz aller Halteschrauben prüfen. Lockern sich die Teile, kommt es zur Zerstörung. Wir ziehen die Schrauben bei der Vormontage nur lose an!

- Geben Sie der eben eingebauten Anlage erst einmal die Chance zu zünden, bevor Sie anfangen alles durchmessen und prüfen zu wollen. Beachten Sie dabei auch unsere Hinweise wie man Funkenexistenz prüfen kann. Unsere Teile sind alle vor Auslieferung geprüft. Sie können ohnehin kaum etwas daran messen. Unterlassen Sie auf jeden Fall ein Vermessen der elektronischen Teile (darunter der Zündspule außer deren Hochspannungsausgang). Sie riskieren die Zerstörung und kommen dennoch nicht zu nutzbaren Ergebnissen!

Denken Sie daran, daß es auch häufig auch am Vergaser, dem Ansauggummi und vor allem auch den Kerzensteckern und Zündkerzen (leider auch komplett neuen) liegen kann, wenn der Motor nicht gleich läuft (in der Regel ist nach Lima-Einbau auch dessen Einstellung zu verändern). Wenn die Anlage nicht gleich läuft, prüfen Sie vor allem die Masseverbindungen, insbesondere zwischen Masse des Fahrwerks und dem Motorblock.

Bevor Sie die Teile gleich wieder ausbauen und an uns zur Prüfung senden, sehen Sie in unserer Wissensdatenbank nach ob sich dort schon eine Antwort auf Ihr Problem findet. Wenn nicht, Nutzen Sie unser Serviceticketsystem um gezielt Hilfe anzufragen.

- Wenn Sie eine Anlage mit Doppelzündspule haben, beachten Sie einige Besonderheiten dieser Spule. Die Zündung geht nur korrekt wenn beide Kerzen an der Spulen angeschlossen werden. Man kann also nicht mal eine Kerze abziehen um zu testen. Denn jeder Ausgang zieht sich über die Kerze des anderen Masse. Will man wirklich nur eine Seite testen, muss der andere Spulenausgang auf Masse gelegt werden.

- Der Funke klassischer Unterbrecheranlagen hat mit ca. 10.000 Volt nur eine geringe Energie und sieht daher gelb und dick aus. Der Funke unserer Anlagen ist ein Hochenergiefunke mit bis zu 40.000 Volt und daher sehr scharf gebündelt und blau, was ihn schlechter sichtbar macht. Zudem wird der Funke erst bei kickstartergetretenen Drehzahlen erzeugt. Ein bloßes Durchdrücken des Kickstarterhebels per Hand bringt keinen Funken.

- Die meisten unserer Anlagen sind Zündung und Lichtstromerzeuger in einem. Man erkennt dies an der Existenz eines Reglers. Am Regler können Sie, außer der Spannung die der Regler abgibt kaum etwas vermessen. Wenn Sie keinen Strom bekommen, prüfen Sie vor allem die Masseverbindungen und die Verkabelung vom Regler zum Zündschloß. gerne wird diese wichtige Verbindung beim Einbau gekappt und übersehen! Die meisten PD Systeme haben Gleichstromregler/Gleichrichter. Es gibt aber auch Wechselstromregler, bei denen Besonderheiten zu beachten sind.

- Am Fahrzeug nie elektrisch schweißen ohne vorher alle elektronische Teile die Halbleiter beinhalten (Regler, Zündspule und Steuereinheit) komplett abgeklemmt zu haben. Stator und Rotor müssen nicht entfernt werden. Löten Sie nur mit Lötstationen die über Vorschalttransformatoren betrieben werden oder ziehen Sie den Netzstecker des LötKolbens vor dem Löten um Überspannungsschäden an den Teilen zu vermeiden. Niemals Kupferpaste an Steckverbindern oder Zündkerze einsetzen.

- Elektronik ist empfindlich auf Verpolung. Prüfen Sie nach Eingriffen in das System stets den richtigen Anschluß der Batterie und die richtige Verkabelung. Verpolung und Kurzschlüsse zerstören den Regler und die Zündspule sofort! In der Regel kommt bei der Verkabelung immer Farbe auf Farbe. Ausnahmen sind in der Anleitung ausdrücklich erwähnt. Verpolungsschäden sind nicht von Gewährleistung gedeckt.

- Achten Sie bei der Montage des Rotors bitte darauf, die Magneten nicht zu beschädigen. Vermeiden Sie direkte mechanische Einwirkung auf den Rotor. **Für den Transport der Lima nie den Stator in den Rotor setzen, unsere Hinweise zum Versand (Verpackung) beachten.**

- Ölen Sie den Rotor außen leicht ein, er rostet sonst schnell in der aggressiven Umgebung (was nicht schädlich ist, aber unschön aussieht).

- Nutzen Sie zum Abziehen des Rotors nie einen Klauenabzieher oder einen Hammer. Dadurch können sich die Magneten lösen. Stets nur einen Einschraubabzieher M27x1.25 (siehe Einbauanleitung).

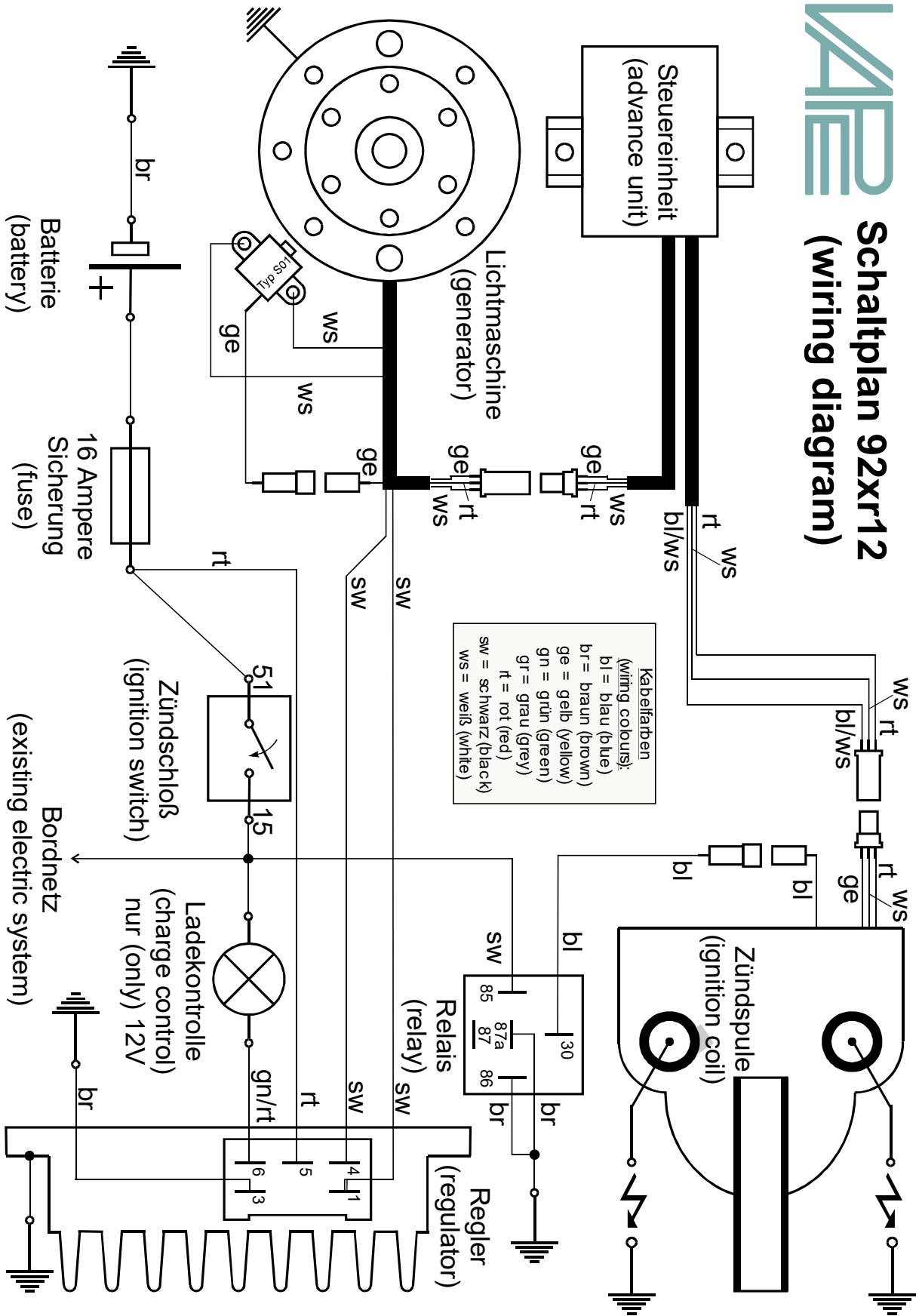
- Wenn ihr Fahrzeug längere Zeit nicht benutzt wird, sollten Sie die Batterie (wenn vorhanden) abklemmen um eine etwaige langsame Entladung über die Dioden des Gleichrichters zu verhindern. Sie werden aber auch bei abgeklemmter Batterie nach längerer Zeit deren Entladung bemerken, das ist normal.

- Bitte beachten Sie diese Hinweise, aber lassen Sie sich zugleich auch nicht verunsichern. Vor Ihnen haben Tausende Kunden unsere Anlagen schon erfolgreich eingebaut.

Viel Erfolg und viel Spaß dann beim Fahren!



Schaltplan 92xr12 (wiring diagram)



NAE Schaltplan Regler 102
(wiring diagram regulator)

