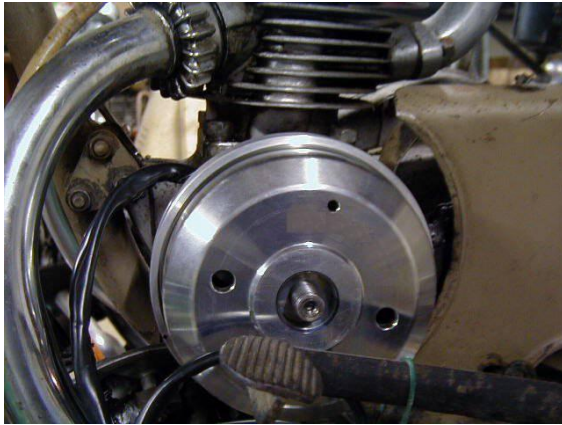


System 726479900**Vorteil gegenüber dem Originalsystem:****Lichtmaschine/elektronische Zündung für René Gillet Paris 125**

– Ersetzt den originalen SAFI SSY-Zündgenerator und bietet eine Aufrüstung auf 12 V/70 W Wechselstrom sowie eine kontaktlose elektronische Zündung. Der Zündzeitpunkt ist fest eingestellt; dank moderner Kraftstoffe ist keine Nachjustierung erforderlich. Der neue Rotor wiegt 2 kg, genau wie das Original, hat jedoch einen kleineren Durchmesser (128 mm statt 158 mm). Es sind keine Änderungen am Motorblock erforderlich.

- Alle Teile sind neu
- Höhere Lichtleistung
- Stabile Zündung mit starkem Zündfunken
- Verbessertes Startverhalten
- Ruhigerer Motorlauf
- Keine Probleme mehr mit den Kontaktpunkten



Montageanleitung für 726479900	15.7.2026
– Wenn Sie eine serienmäßige Zündanlage einbauen und einstellen können und über grundlegende mechanische Kenntnisse verfügen, können Sie auch ein VAPE 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 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	
WICHTIG	
- Bitte lesen Sie diese Anleitung vollständig und sorgfältig durch, bevor Sie mit den Arbeiten an Ihrem Motorrad beginnen. Bitte beachten Sie, dass jegliche Veränderungen am Material sowie eigene Reparaturversuche, die nicht mit VAPE abgesprochen wurden, zum Verlust der Garantie führen können. Schneiden Sie keine Kabel durch. Dies führt zum Verlust des Verpolungsschutzes und oft zu Schäden an der Elektronik. Beachten Sie bitte auch die Informationen auf der Informationsseite zu diesem System. Vergewissern Sie sich, dass das von Ihnen gekaufte Produkt tatsächlich zu Ihrem Motorrad passt. Falsche Zündeneinstellungen können Ihren Motor beschädigen und Sie beim Anlassen mit dem Kickstarter sogar verletzen (heftige Rückschläge). Seien Sie bei den ersten Testläufen vorsichtig. Passen Sie die Einstellungen bei Bedarf auf sicherere Werte an (geringere Vorzündung). Achten Sie bei der Montage sorgfältig darauf, dass der Rotor (Schwungrad) die Statorspulen oder andere Teile nicht berührt, was unter verschiedenen Umständen passieren und zu schweren Schäden führen kann.	
Bestimmungsgemäßer Gebrauch - Dieses System ist dafür vorgesehen, die serienmäßigen Lichtmaschinen- und Zündanlagen in Oldtimer- und Klassiker-Motorrädern zu ersetzen, deren Motoreigenschaften nicht nachträglich verändert wurden. Bei diesem System handelt es sich nicht um ein Tuning-System, und es führt nicht zu einer nennenswerten Steigerung der Motorleistung. Es verbessert jedoch die Verkehrstauglichkeit und den Komfort erheblich, indem es eine bessere Beleuchtung, eine verbesserte Funktion der Blinker und der Hupe sowie – im Vergleich zu den veralteten Serienanlagen – eine höhere Zuverlässigkeit bietet. Da unser System die Motoreigenschaften nicht verändert, erhöht es weder den Ausstoß gasförmiger Schadstoffe noch den Lärmpegel. In den meisten Fällen sollte der Schadstoffausstoß aufgrund einer besseren Verbrennung sogar reduziert werden. Bei bestimmungsgemäßer Verwendung verstößt das System daher in der Regel nicht gegen die geltenden gesetzlichen Bestimmungen für das Motorrad. (Bitte prüfen Sie die örtlichen gesetzlichen Bestimmungen!) Dieses System ist nicht für den Einsatz bei Wettkämpfen geeignet. Bei nicht bestimmungsgemäßer Verwendung erlischt Ihre Garantie, und es kann durchaus sein, dass Sie nicht die gewünschten Ergebnisse erzielen oder im schlimmsten Fall die gesetzliche Verkehrstauglichkeit verlieren.	
 - VAPE garantiert, dass die Produkte mit dem „E“-Zeichen im Ring (E8 speziell für die Tschechische Republik) homologiert sind, wodurch eine konsequente Übereinstimmung der Produkteigenschaften mit den einschlägigen ECE-Homologationsvorschriften (insbesondere ECE R10.05) gewährleistet ist. Die Überprüfung wird regelmäßig von der zuständigen Behörde durchgeführt.	
- Das Ladesystem ist ausschließlich für den Einsatz mit wiederaufladbaren 12-V-Blei-Säure-Batterien (6-V-Systeme: 6 V) mit flüssigem Elektrolyt oder versiegelten Blei-Säure-Batterien, AGM- und Gel-Batterien geeignet. Es ist nicht für den Einsatz mit Nickel-Cadmium-, Nickel-Metallhydrid-, Lithium-Ionen- oder anderen Arten von wiederaufladbaren oder nicht wiederaufladbaren Batterien geeignet.	
- Es handelt sich hierbei um ein Ersatzsystem und nicht um eine Kopie des Originalteils. Die Teile dieses Systems sehen daher anders aus und passen möglicherweise anders (insbesondere Zündspule und Regler), sodass Sie einige Anpassungen vornehmen müssen.	

- **Beginnen Sie bei der Montage unbedingt mit dem Zusammenbau der motorrelevanten Teile**, um sicherzustellen, dass diese wirklich passen, bevor Sie mit dem Einbau der äußeren Teile beginnen. In vielen Fällen montieren Kunden diese Teile zuerst und nehmen dabei häufig Änderungen vor, die gegen die Garantie verstoßen und die Teile für den Wiederverkauf unbrauchbar machen. Der Austausch alter Zündanlagen ist keine Frage des einfachen Kaufs eines Produkts aus dem Supermarktgelag, da es sehr viele Typen, Versionen 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 den Magneten keine Metallteile wie kleine Schrauben, Muttern oder 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 haben alle diese Teile erhalten

Sie werden feststellen, dass die Wicklung nicht an ihrer Grundplatte festgeklemmt ist, sodass Sie durch Zur-Seite-Schieben Zugang zur Befestigungsschraube der Grundplatte erhalten

- Machen Sie es sich bequem und stellen Sie das Motorrad nach Möglichkeit auf eine Plattform, damit Sie leicht an das Magnetschwungrad herankommen.



- Lösen und entfernen Sie das Schwungrad und die Wicklung
- Entfernen Sie außerdem die Passfeder vom Kurbelwellenheckkonus; Sie benötigen sie nicht mehr, und wenn Sie sie drin lassen, können Sie den neuen Rotor nicht montieren. Ersetzen Sie die Schrauben, mit denen die Halterung befestigt ist, durch Schrauben mit flachem Kopf, da sie sonst die Montage der Halterung verhindern



- Lösen Sie die drei M6-Schrauben, mit denen die Wicklung befestigt ist, und ziehen Sie diese leicht von der Halterung weg, sodass Sie Zugang zu den Schrauben haben, mit denen die Grundplatte befestigt ist. Achten Sie dabei darauf, den Isolierlack der Wicklung nicht zu beschädigen.
- Setzen Sie nun den Metallring und die Aluminium-Trägerplatte anstelle der alten Spulen auf den Motorblock. Befestigen Sie diese mit den beiden mitgelieferten M4x10-Schrauben. Achten Sie darauf, den Kabelbaum nicht einzuklemmen!



- Nutzen Sie diese Gelegenheit, um die Muttern an der Rückseite der Stützplatte anzubringen.



- Setzen Sie nun die Wicklung auf ihre Halterung (siehe Foto); die Wicklung muss fest an der Halterung anliegen. Wenn es sich so anfühlt, als würde sie nicht bündig sitzen, hat sich ein Kabel darunter verkeilt – wenden Sie keine Gewalt an und überprüfen Sie Ihre Montage!

- Achten Sie darauf, dass die Kante des Spulenhalters flach an der Grundplatte anliegt; andernfalls sitzt die Spule schief und wird beim ersten Drehen des Motors vom Rotor zerstört

- Befestigen Sie die Wicklung mit den drei M4-Schrauben.

- Vorschubverstellung: Um einen größeren Verstellbereich zu ermöglichen, wurde der Keil entfernt; dieser diente lediglich der Vereinfachung der Einstellung und war keinesfalls dazu gedacht, den Rotor in Position zu halten.



- Montieren Sie den Rotor mit den mitgelieferten Unterlegscheiben und der Mutter, ohne diese festzuziehen. Sehen Sie sich den neuen Rotor und den Stator an; Sie werden zwei Markierungen (rote Punkte) auf dem Umfang der „ “ erkennen.

- Dies sind die Zündmarkierungen; wenn sie miteinander ausgerichtet sind, entsteht der Zündfunke.

Sollten Sie die Spule vollständig aus ihrer Halterung entfernen, müssen Sie sie wieder genau in derselben Position einbauen, in der sie sich zuvor in der Halterung befand: Markieren Sie die Position unbedingt!



- Entfernen Sie die Zündkerze und bringen Sie den Kolben in den oberen Totpunkt (siehe Angaben des Herstellers). Um den Motor zu drehen, können Sie das Schwungrad verwenden, ohne es ganz einzudrücken oder zumindest ohne es zu blockieren; nutzen Sie diese Gelegenheit, um zu überprüfen, ob das Schwungrad nichts berührt. 4,5 bis 5 mm oder 12° bis 15° vor dem oberen Totpunkt 51 (Bohrung) x 60 (Hub)

- Achten Sie darauf, den Motor nicht zu bewegen, während er sich im oberen Totpunkt befindet. Entfernen Sie den Rotor und positionieren Sie ihn so, dass die Markierungen wie auf dem Foto gezeigt übereinstimmen. Ziehen Sie den Rotor mit der mitgelieferten Mutter fest, ohne die Kurbelwelle zu bewegen, drehen Sie den Motor einmal durch und überprüfen Sie die Einstellung. Verwenden Sie gegebenenfalls den mitgelieferten „-Abzieher, um den Rotor zu lösen.

- Bringen Sie nun die Spule und den Regler an einer geeigneten Stelle an und achten Sie dabei darauf, das Erdungskabel unter eine der Schrauben zu legen, bevor Sie diese festziehen. Verlegen Sie den neuen Kabelbaum entlang des Rahmens, befestigen Sie ihn mit den mitgelieferten Kabelbindern und führen Sie ihn zur Spule und zum Regler.

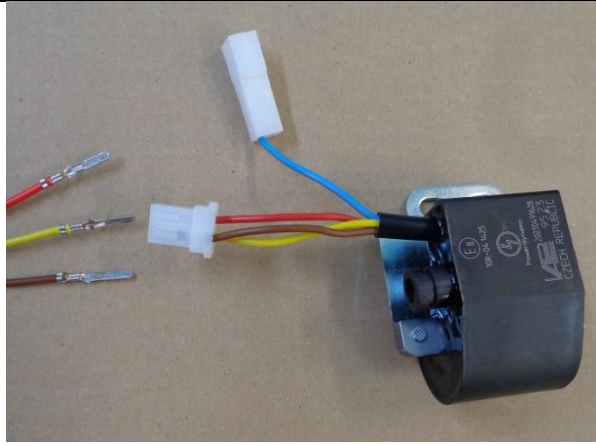
- Achten Sie darauf, dass er nirgendwo anreißt und beschädigt wird.



- Bevor Sie den Regler und die Spule befestigen, sollten Sie die Kabel – einschließlich des Zündkabels – an den richtigen Stellen verlegen und sicherstellen, dass die Masseverbindungen ordnungsgemäß hergestellt sind.

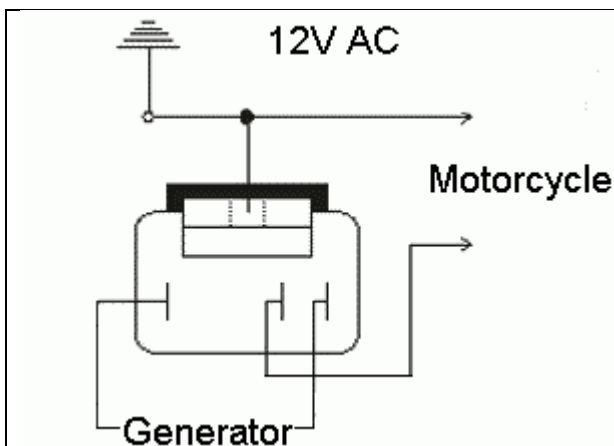
Schließen Sie die Teile gemäß dem Schaltplan 73ik_ac an:

- Um den Kabelausgang durch die oft kleinen Öffnungen im Motorgehäuse zu erleichtern, wurde der Kunststoffstecker der Generatorverkabelung, 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 drei Kabeln (rot, braun und gelb).
- Stecken Sie das mitgelieferte 4-polige Steckergehäuse vorläufig auf diesen Stecker und führen Sie die drei Kabel (rot, braun und weiß) vom Generator ein. Achten Sie darauf, dass die Anschlüsse fest im Gehäuse einrasten und dass Sie folgende Farben anschließen:
 - Rot mit Rot
 - Braun mit Braun
 - Gelb mit Gelb

- Sollten Sie die Anschlüsse wieder aus dem Steckergehäuse herausnehmen müssen (oder wollen), führen Sie eine Büroklammer von vorne neben den Anschlüssen ein und schieben Sie die kleine Lasche zur Seite. Ziehen Sie dann den Draht heraus.



- Die beiden schwarzen Kabel, die vom neuen Generator ausgehen ...
- ... werden an die äußeren Stifte des neuen Reglers angeschlossen. Es spielt keine Rolle, welches Kabel an welche der beiden Klemmen angeschlossen wird, da sie Wechselstrom führen.

Außerdem müssen Sie ein Erdungskabel ...

... mit dem Metallhalter des Reglers verbinden. Andernfalls funktioniert die Beleuchtung nicht.

Die mittlere Klemme des Reglers ...

... wird mit den Kabeln für die Beleuchtungsanlage des Motorrads verbunden.

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

Hinweis:

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

- Wenn er mit Masse verbunden ist, wird die Zündung unterbrochen!

- Diese Art der Verkabelung wird bei Motorrädern verwendet, die ursprünglich bereits über eine Magnetzündung verfügten und daher durch Kurzschluss gegen Masse abgeschaltet wurden.
- Diese Fahrzeuge verfügen konstruktionsbedingt über ein Hauptschloss (oder bei manchen über einen Kill-Schalter), das in der OFF-Position einen Stift mit Masse verbindet (deutsche Motorräder: Stift 2). Hier wird das blaue (/weiße) Kabel der Zündspule angeschlossen. Auf diese Weise funktioniert die Unterbrechung wie bisher.

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 einführen und die Gummidichtung darüberziehen, 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 Entstörwiderstand. NGK (z. B.) bot solche Zündkerzen mit der Kennzeichnung „R“ (für Resistor) an.	
- Zuletzt – und bevor Sie die Batterie einbauen und den ersten Anlasser betätigen – überprüfen Sie bitte noch einmal sorgfältig alle Anschlüsse und Verbindungen anhand des Schaltplans. Überprüfen Sie die Batterie und die Glühlampen 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 verkürzt. 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 für reine Wechselstromsysteme	
- In der Praxis ist der Gleichstromregler (Gleichrichter/Regler) die bessere Lösung. Er ist belastbarer und vielseitiger einsetzbar. Der Vorteil des Wechselstromreglers liegt in seiner geringen Größe. Dies erweist sich als nützlich bei: • Oldtimer-Motorräder, bei denen es schwierig ist, den recht großen Gleichstromregler zu „verstecken“. Der Wechselstromregler könnte möglicherweise sogar im Scheinwerfergehäuse untergebracht werden. • „Reine Offroad“-Motorräder, bei denen man nur eine rudimentäre Elektrik benötigt und nur wenige Befestigungsmöglichkeiten für den (relativ) schweren Gleichstromregler hat.	
	– Dieser Vorteil geht jedoch mit einer Reihe von Nachteilen (möglicherweise sogar mit rechtlichen Konsequenzen) des Wechselstromreglers einher! • Man kann keine Batterie verwenden (daher kein Standlicht)! • Sie können keine Blinker verwenden, es sei denn, Sie bauen eine Wechselstrom-Blinkersteuereinheit ein – wobei auch hier einige (möglicherweise sogar rechtliche) Aspekte zu beachten sind! • Sie können keine normale Gleichstromhupe verwenden (eine Wechselstrombetrieene würde völlig stumm bleiben). Sie können eine Wechselstromhupe verwenden, aber auch dabei gibt es einige Punkte zu beachten! • Der Wechselstromregler kann maximal eine Last von 70 Watt verarbeiten, selbst wenn der Generator mehr erzeugen würde! - Angesichts des hohen Stroms (und der damit verbundenen Wärmeentwicklung) müssen Systeme mit diesem Regler unbedingt immer mit eingeschalteten Scheinwerfern betrieben werden. Die vom Generator erzeugte Energie muss verbraucht werden, da sich der Regler sonst beim Versuch, sie zu verbrauchen, erheblich erhitzt, was nicht nur zur Zerstörung des Reglers, sondern auch zu einer Brandgefahr führen kann. (Alternativ können Sie auch ganz ohne Regler fahren, falls Sie kein Licht benötigen. Lassen Sie dann einfach die beiden schwarzen Kabel vom Generator isoliert (!) unverbunden.

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 Massefläche 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 Vorverstellungseinheit). 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 blau-weiße) 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 73ik-ac (wiring diagram)

