

System 762179900**Vorteil gegenüber dem
Originalsystem:**

- alle Teile sind neu
- sehr gute Lichtleistung
- sehr stabile Zündung mit energiereichem Funken

12-Volt-Lichtmaschine/elektronische Zündung für IZH Planeta Sport 350 1973–1984 (gegen den Uhrzeigersinn)
- Magnetzündanlage mit integrierter vollelektronischer Zündung. Lichtleistung 12 V/180 W Gleichstrom. Berührungslose elektronische Zündung mit eigener Stromversorgung innerhalb des Systems. Ersetzt die alte Lichtmaschine und die Zündspule. Leider müssen Sie eine kleine Änderung an Ihrem IZH-Motor vornehmen (Ausparung für den Kabelausgang – siehe Anleitung). Sie können das System komplett ohne Batterie betreiben (Sie müssen jedoch einen Glättungskondensator einbauen oder unseren alternativen Regler verwenden, wenn Sie Blinker haben).



M762179900

Montageanleitung für System 762179900	12.5.2026
- Wenn Sie eine Serienzündung einbauen und einstellen können und über grundlegende mechanische Kenntnisse verfügen, können Sie eine VAPE einbauen! Wenn Sie noch nie an Ihrer Zündung gearbeitet haben, lassen Sie dies besser von jemandem durchführen, der sich damit auskennt. - VAPE kann weder die Einhaltung dieser Anweisungen noch die Bedingungen und Methoden für die Installation, den Betrieb, die Nutzung und die 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 Betriebsanleitungen ohne vorherige Ankündigung vorzunehmen	
<u>WICHTIG</u>	
- Bitte lesen Sie diese Anleitung vollständig und sorgfältig durch, bevor Sie mit den Arbeiten an Ihrem Motorrad beginnen Bitte beachten Sie, dass jegliche Materialveränderungen 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 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 sogar verletzen (heftige Rückschläge). Seien Sie bei den ersten Testläufen vorsichtig. Ändern Sie die Einstellungen bei Bedarf auf sicherere Werte (weniger Vorverstellung). Achten Sie bei der Montage sorgfältig darauf, dass der Rotor (Schwungrad) nicht die Statorspulen oder andere Teile 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 Klassik-Motorrädern zu ersetzen, deren Motoreigenschaften nicht nachträglich verändert wurden. Es handelt sich hierbei nicht um ein Tuning-System, und es führt zu keiner nennenswerten Steigerung der Motorleistung. Es verbessert jedoch die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort 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 die Emission gasförmiger Schadstoffe noch den Lärmpegel. In den meisten Fällen sollten die Schadstoffemissionen aufgrund der 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 Ihre örtlichen gesetzlichen Vorschriften!) 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 nur 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 die Zündspule und der Regler), sodass Sie sie etwas anpassen müssen.	

- Beginnen Sie bei der Montage unbedingt mit dem Zusammenbau der motortechnischen 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 Garantiebedingungen 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 und Ausführungen gibt und möglicherweise unbekannte Nachrüstungen vorgenommen wurden, die viel 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 aus rechtlichen Gründen mit einer Zündung ausgestattet war, die die Höchstgeschwindigkeit begrenzt. Das neue System verfügt nicht über eine solche Funktion, prüfen Sie daher vorab Ihre rechtliche Situation.

- Wenn Sie nicht über die erforderlichen Kenntnisse für die Montage verfügen, lassen Sie diese von einem Fachmann oder in einer Fachwerkstatt durchführen. Eine unsachgemäße Montage kann das neue System und Ihr Motorrad beschädigen und möglicherweise sogar zu Verletzungen führen.

- Bevor Sie ein System bestellen, prüfen Sie bitte, ob im Lieferumfang ein Abziehwerkzeug für den neuen Rotor enthalten ist. Falls nicht, bestellen Sie es am besten gleich mit. Verwenden Sie zum Abziehen des neuen Rotors niemals ein anderes Werkzeug als das empfohlene Abziehwerkzeug. 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 keine Metallteile wie kleine Schrauben, Muttern oder Unterlegscheiben an den Magneten 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 erhalten Sie größere und bessere Bilder sowie möglicherweise aktualisierte Informationen. Systemliste unter <http://www.powerdynamo.biz>



Sie sollten diese Teile erhalten haben

- Grundplatte mit Statorspule
- Rotor (Polrad)
- Regler/Gleichrichter
- Elektronische Zündspule (CDI)
- Zündkabel
- Abschaltrelais
- Batteriekabel und Befestigungsschrauben



- Um den neuen Rotor wieder abziehen, benötigen Sie das Abziehwerkzeug M27x1,25 (Teile-Nr. 99 99 799 00). Nicht im Lieferumfang enthalten.

- **Hinweis:** Verwenden Sie niemals einen Klauenabzieher, einen Hammer oder ein anderes Werkzeug, das die Magnete ablösen könnte.

- Stellen Sie sicher, dass Ihr ISH fest auf dem Ständer steht, vorzugsweise auf einer erhöhten Montageplattform, und dass Sie guten Zugang zur Lichtmaschinen Seite des Motors haben.

- Trennen Sie die Batterie und bauen Sie sie aus dem Motorrad aus.

- Entscheiden Sie sich für eine Methode zur Zündunterbrechung. Es gibt zwei verschiedene Optionen, die jeweils Vor- und Nachteile haben. Wir haben die Relais-Option bereits vormontiert.

Relaisoption (serienmäßig enthalten)

Vorteil: Mit dieser Option kann der Zündschalter wie gewohnt verwendet werden. An der Bedienung des Motorrads ändert sich nichts.

Nachteil: Sie können das System nicht ohne Batterie nutzen (im Notfall können Sie zwar ohne Batterie fahren, nur die Zündabschaltung funktioniert nicht).

Stoppschalter-Verfahren

Vorteil: Das Motorrad kann ohne Batterie gefahren werden. Es gibt kein Relais, das ausfallen könnte.

Nachteil: Man muss einen zusätzlichen Stoppschalter anbringen, vorzugsweise am Lenker.

Trick: Man kann den Knopf des Scheinwerferblinkers in einen Kill-Schalter umfunktionieren.



- **Hinweis:** Wenn du ohne Batterie fahren möchtest, musst du anstelle der Batterie einen leistungsstarken Kondensator (22.000 µF) einbauen. Andernfalls funktioniert die Blinkereinheit nicht oder nicht mit der richtigen Geschwindigkeit, da die Gleichspannung nicht geglättet wird.

- **Achtung:** Wenn Ihr Motorrad nicht als Oldtimer gilt, schreibt die deutsche Straßenverkehrsordnung vor, dass ein Standlicht funktionieren muss.



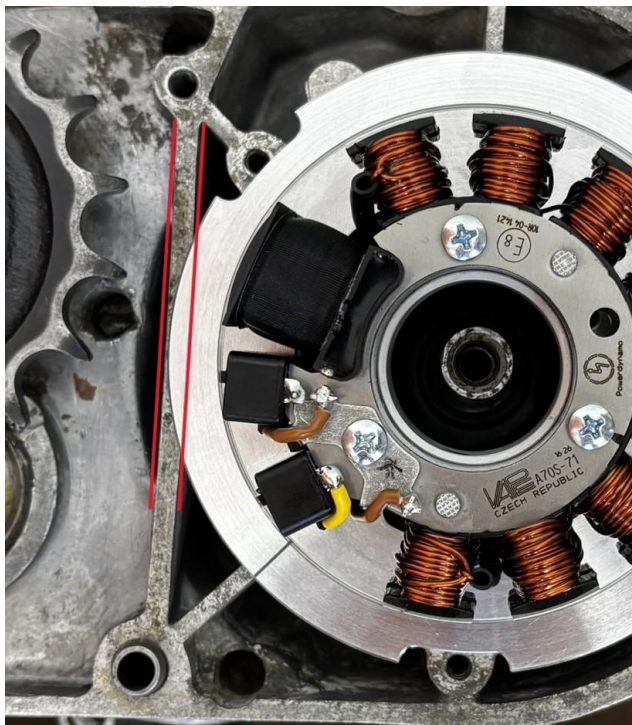
- Bauen Sie die alte Lichtmaschine, den Regler und die Zündspule sowie die Kabel zwischen diesen Teilen aus.

- Die Parallelschlüssel an der Kurbelwelle bleiben erhalten und werden weiterhin verwendet.



- Leider müssen Sie eine kleine Öffnung in die Halterung der Lichtmaschine schneiden, um das Kabel unter der neuen Lichtmaschine hindurchführen zu können.

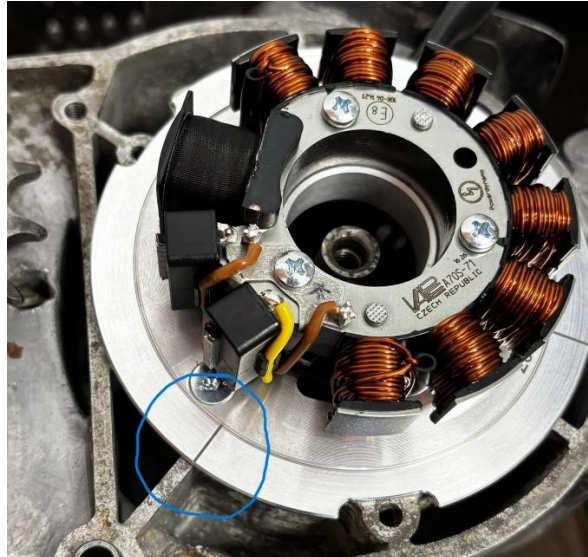
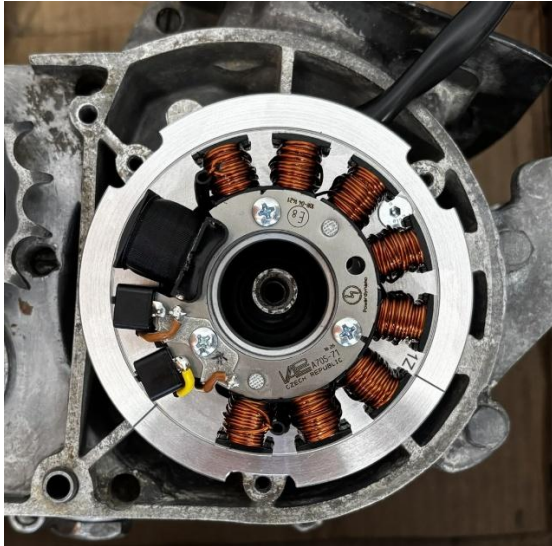
- Der zu öffnende Bereich ist auf dem Bild rot markiert.



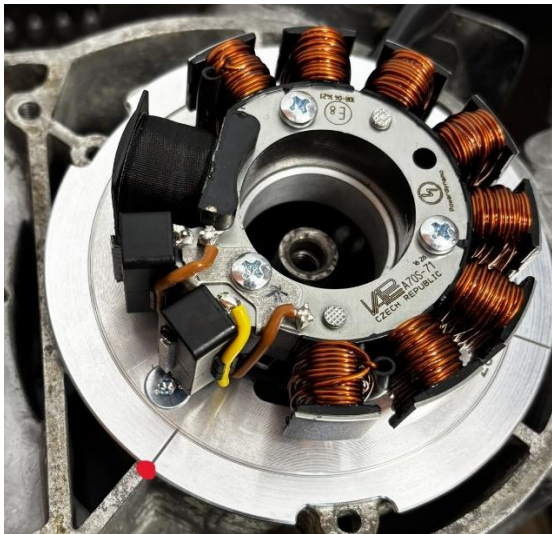
- Um den Kurbelgehäusedeckel schließen zu können, muss ein Teil des Materials vom Duraluminium-Adapter abgeschliffen oder abgeschnitten werden (ca. 4–5 mm).

- (Siehe Abbildung mit den Linien im Foto.)

- Setzen Sie die vormontierte Statorplatte Ihres neuen Generators anstelle des bisherigen Generators auf das Kurbelgehäuse.
- Auf der Oberseite des Adapterring (Zylinder) ist eine gelaserte Linie eingeprägt. Diese zeigt in Richtung des Zylinders.
- Die 3 Befestigungsschrauben befinden sich ungefähr in der Mitte der (halb) geschlitzten Löcher. Legen Sie jeweils eine der mitgelieferten Wellscheiben darunter, um sie zu sichern.
- Die Grundplatte für die Zündung ist nun optimal auf 2,5 mm (ca. 17 Grad) vor dem oberen Totpunkt voreingestellt. Sie können eine Feineinstellung vornehmen, indem Sie die Grundplatte leicht nach rechts (frühere Zündung) oder nach links (spätere Zündung) drehen. Dazu müssen Sie den Rotor erneut abnehmen. Ziehen Sie anschließend die Schrauben wieder fest!



- Zur Kontrolle finden Sie am Umfang des Rotors eine Markierung (im Bild blau), die der Markierung auf der Grundplatte zum Zeitpunkt der Zündung entspricht.
- Leider befindet sich diese Markierung unten. Würde man sie jedoch versetzen, könnte der mitgelieferte Rotor mit der Nut für den Keil nicht verwendet werden.
- Der Kabelbaum wird wie gewohnt durch das Gehäuse geführt (die Gummitülle passend zuschneiden).





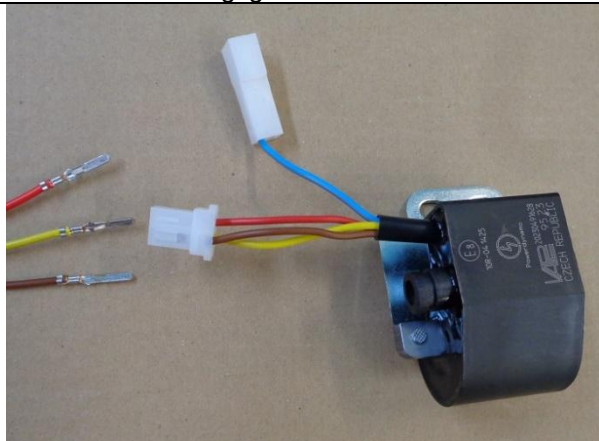
- Setzen Sie den Rotor auf die Kurbelwelle. Achten Sie darauf, dass er auf der Passfeder der Kurbelwelle einrastet. Vergewissern Sie sich, dass der Rotor wirklich fest auf der Welle sitzt und sich frei drehen lässt.
- Ziehen Sie den Rotor mit der Schraube M7x50 fest an. Bitte vergessen Sie die Unterlegscheibe nicht. Lösen Sie den Rotor wieder mit einem Abzieher M27x1,25.

- Befestigen Sie den Regler/Gleichrichter und das Relais an einer geeigneten Stelle

Schließen Sie die Teile wie im jeweiligen Schaltplan dargestellt an!

- Für unseren Standard-Gleichstromregler (95 22 699 06) verwenden Sie den Schaltplan **73ir12**:
- Für unseren Gleichstromregler mit integriertem Glättungskondensator (73 00 799 50) verwenden Sie zusätzlich den Schaltplan **reg_102**:

- 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).
- Setzen Sie das mitgelieferte 4-polige Steckergehäuse auf diesen Stecker und stecken Sie die drei Kabel (rot, braun und weiß) vom Generator ein. Achten Sie darauf, dass die Kontakte fest im Gehäuse sitzen und dass Sie folgende Anschlüsse herstellen:
 - Rot mit Rot
 - Braun mit Braun
 - Gelb mit Gelb

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

Anschluss des Powerdynamo-Generators an den Beleuchtungskreis (über Regler):

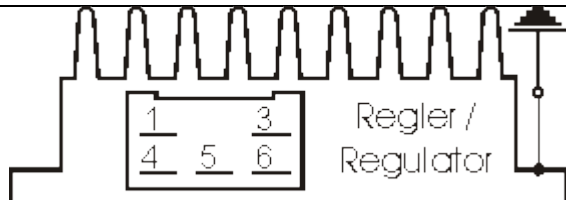


- Die beiden schwarzen Kabel, die von der Statorspule ausgehen, führen die Spannung für Beleuchtung, Hupe, Blinker usw. Sie haben nichts mit der Zündung zu tun.
- Diese Spannung (zwischen 10 und 50 Volt Wechselstrom) muss jedoch stabilisiert (geregelt) und für die meisten Anwendungen in Gleichstrom (DC) umgewandelt werden, da es sich in erster Linie um Wechselstrom (AC) handelt.

- Hierfür bieten wir zwei verschiedene Regler an:

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

Reglertyp 1: Bei Verwendung eines Standard-Gleichstromreglers (95 22 699 06) ist der Schaltplan 73ir12 zu verwenden:



- Der neue Regler/Gleichrichter verfügt über einen kompakten Stecker mit 6 Anschlüssen, von denen einer nicht verwendet wird. Im Lieferumfang ist eine zu diesem Stecker passende Buchsenabdeckung enthalten. In diese Buchse müssen Sie die folgenden Kabel einstecken (die über Anschlüsse verfügen, die in den Stecker einrasten):

- Die beiden schwarzen Kabel, die vom Generator kommen ...

... an die Anschlüsse 1/4 des neuen Reglers anschließen (von dort führen gleich lange schwarze Kabel ins Innere des Geräts). Es spielt keine Rolle, welches Kabel an welchen der beiden Anschlüsse (1/4) angeschlossen wird, da sie Wechselstrom führen.

- Das neue braune Kabel mit der runden Ösenklemme ...

... verbindet Pin 3 des Reglers (von dort führt ebenfalls ein braunes Kabel ins Innere des Geräts) mit dem Minuspol der Batterie oder (falls Sie ohne Batterie fahren) mit Masse (Chassis).

- Das neue rote Kabel mit der Rundaugenklemme ...

Achtung:

Eine falsche Polarität beschädigt die Elektronik!

... wird an Pin 5 des neuen Reglers angeschlossen (von dort führt ebenfalls ein rotes Kabel ins Innere des Geräts). Hier tritt Ihre geregelte positive Spannung aus, um an den Pluspol der Batterie oder (falls Sie ohne Batterie fahren) an die Spannungseingangsbuchse des Hauptschalters (Zündschloss, deutsche Motorräder: Pin 51/30) angeschlossen zu werden.

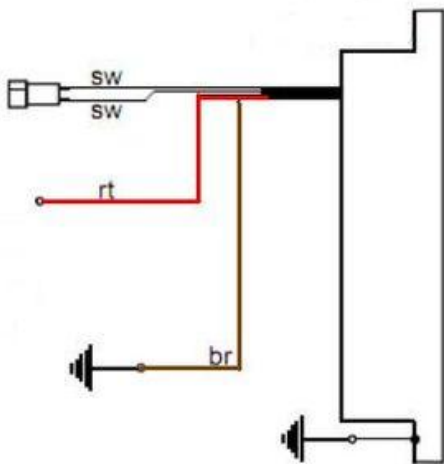
- Stellen Sie sicher, dass zwischen Batterie und Fahrzeugelektrik eine **15-A-Sicherung** vorhanden ist.

- Das grün-rote Kabel an Pin 6 des neuen Reglers ...

... ist für die Ladekontrollleuchte vorgesehen. Dort schließen Sie das Kabel an, das früher von der Kontrollleuchte zum ursprünglichen Regler führte.

- Beachten Sie, dass diese Steuerung nur bei vorhandener Batterie funktioniert. Sollten Sie ohne Batterie fahren, aber das Kabel dennoch anschließen, werden Sie feststellen, dass die Kontrollleuchte leuchtet, auch wenn die Lichtmaschine Spannung erzeugt. Schließen Sie das Kabel daher ohne Batterie nicht an.

Reglertyp 2: Bei einem Gleichstromregler mit eingebautem Glättungskondensator (73 00 799 50) verwenden Sie zusätzlich den Schaltplan **reg_102**:



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

- Bleibt noch der blaue (manchmal blau-weiße) Draht an der Zündspule. Dies ist der Kill-Draht (Abschalt draht).

An Masse angeschlossen – er unterbricht die Zündung!

- Hinweis:

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

- Über einen separaten Notschalter ausschalten (beim Fahren ohne Batterie):

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

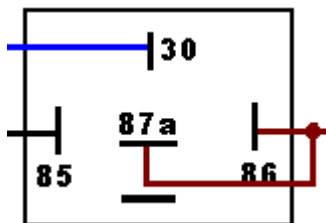
- Vorgehensweise bei der Batterie:

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

Verbinden Sie das blaue Kabel von Pin 30 des Relais mit dem blau-weißen Kabel an der neuen Zündspule.

Sollte Ihre Batterie unterwegs ausfallen, trennen Sie einfach diesen blauen Draht, und Ihr Motorrad läuft wieder (es lässt sich nun nur noch nicht durch Ausschalten anhalten).

Relaisverkabelung (falls verwendet):



- Das braune Kabel mit der Ringklemme von den Pins 87a und 86 wird an Masse angeschlossen.
- Das schwarze Kabel von Pin 85 wird an eine Hauptschalterklemme angeschlossen, die bei eingeschaltetem Schalter unter Spannung steht.

Schrauben Sie das Hochspannungskabel (Zündkabel) fest ...

- Bitte **verwenden Sie** keine zündverstärkenden Kabel wie „Nology Supercables“ oder „Hot Wire“. Dies stört das System und kann es möglicherweise beschädigen.

... in die Zündspule und ziehen Sie die Gummidichtung darüber, bevor Sie die Spule montieren (das geht so 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 (vorzugsweise mit einem Widerstand zwischen 0 und 2 kOhm) ausstatten. 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 dem Kennzeichen „R“ (für Resistor) an.
- Zu guter Letzt – **und bevor Sie die Batterie einbauen und den ersten Anlasser betätigen** – überprüfen Sie bitte noch einmal sorgfältig alle Anschlüsse und Verbindungen anhand des Schaltplans. Vergewissern Sie sich, dass die Batterie und die Glühbirnen die richtige Spannung (12 V) aufweisen.
- Sollte etwas nicht funktionieren, konsultieren Sie bitte unsere Fehlerbehebungsanleitung auf unserer Homepage. Trennen Sie als ersten Schritt das blaue Kabel von der Zündspule und führen Sie den Test erneut durch.
- **WICHTIG:** Bei der Reparatur der Kurbelwelle wird die Lichtmaschinenwelle häufig bearbeitet und dadurch kürzer. Dies führt dazu, dass der Rotor tiefer sitzt und möglicherweise mit seinen Nieten die Statorspule berührt. Die Folge sind ein zerstörter Stator und ein Zündausfall.

Wichtige Sicherheits- und Betriebshinweise

- Sicherheit geht vor! Bitte beachten Sie die allgemeinen Arbeitsschutzvorschriften für die Kfz-Reparatur (MVR) sowie die Sicherheitshinweise und -vorschriften des Herstellers Ihres Motorrads. Die Markierungen auf dem Material dienen lediglich als allgemeine Orientierungshilfe bei der Erstmontage. Bitte überprüfen Sie nach der Montage mit geeigneten Mitteln (Stroboskop), ob die Einstellungen korrekt sind, um Schäden am Motor oder möglicherweise sogar an Ihrer Gesundheit zu vermeiden. Sie allein sind für die Montage und die Richtigkeit der Einstellungen verantwortlich.
- Zündanlagen erzeugen Hochspannung! Bei unserem Material sogar bis zu 40.000 Volt! Bei unachtsamer Handhabung kann dies nicht nur schmerzhaft, sondern auch ausgesprochen gefährlich sein. Bitte halten Sie einen Sicherheitsabstand zur Elektrode Ihrer Zündkerze und zu freiliegenden Hochspannungskabeln ein. Sollten Sie die Zündfunkenprüfung durchführen müssen, halten Sie den Zündkerzenstecker fest mit gut isolierendem Material um und drücken Sie ihn fest auf eine feste Stelle des Motorblocks.
Ziehen Sie niemals Zündkerzenkappen ab, wenn der Motor läuft. Waschen Sie Ihr Fahrzeug nur bei stehendem Motor und ausgeschalteter Zündung.
- Im Lieferumfang des Sets sollte das HT-Kabel mit der festen Gummikappe (*die keinen Widerstand enthält*) 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 Widerstand **zusammen** mit Zündkerzen, die ebenfalls einen Widerstand enthalten. Dies würde zu Problemen führen, insbesondere zu Startschwierigkeiten. Der Gesamtwiderstand von Zündkerzenkappe und Zündkerze darf 5 kOhm nicht überschreiten.
- Denken Sie daran, dass Zündkerzen altern und dadurch ihren Widerstand erhöhen. Wenn ein Motor nur im kalten Zustand anspringt, ist es sehr wahrscheinlich, dass ein defekter Zündkerzenstecker oder eine fehlerhafte Zündkerze die Ursache ist. Verwenden Sie keine sogenannten zündverstärkenden Kabel (z. B. Nology).
- Überprüfen Sie nach der Montage bitte den festen Sitz aller Schrauben, auch der bereits vormontierten. Wenn sich Teile während des Betriebs lösen, kommt es unweigerlich zu Materialschäden. Wir montieren Schrauben nur lose vor.
- Geben Sie dem neu installierten System erst einmal die Chance, sich einzuspielen, 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 inneren Elektronik. Sie werden ohnehin keine greifbaren Ergebnisse aus der Messung erhalten.** 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) Unterbrechungskabel direkt an der Zündspule (oder in manchen Fällen am Vorversteller), um eine Fehlfunktion im Unterbrechungskreis 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 batteriebasierten Zündungen 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 alle Teile, die Halbleiter enthalten (Zündspule, Regler, Vorverstellung), vollständig vom Stromnetz zu trennen. Stator und Rotor müssen nicht ausgebaut werden. Das Gleiche gilt für Lötarbeiten. Trennen Sie den LötKolben vom Stromnetz, bevor Sie an der Elektronik arbeiten! Verwenden Sie niemals Kupferpaste an Zündkerzen.

- Elektronische Bauteile reagieren sehr empfindlich auf Verpolung. Überprüfen Sie nach Arbeiten am System unbedingt die richtige Polarität der Batterie und des Reglers. Eine Verpolung führt zu Kurzschlüssen und zerstört den Regler, die Zündspule und die Vorverstellvorrichtung. In der Regel erfolgt die Verkabelung immer nach dem Prinzip „Farbe zu Farbe“. Fälle, in denen die Farben der Kabel abweichen, sind in unserer Anleitung ausdrücklich vermerkt.

- 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 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)!

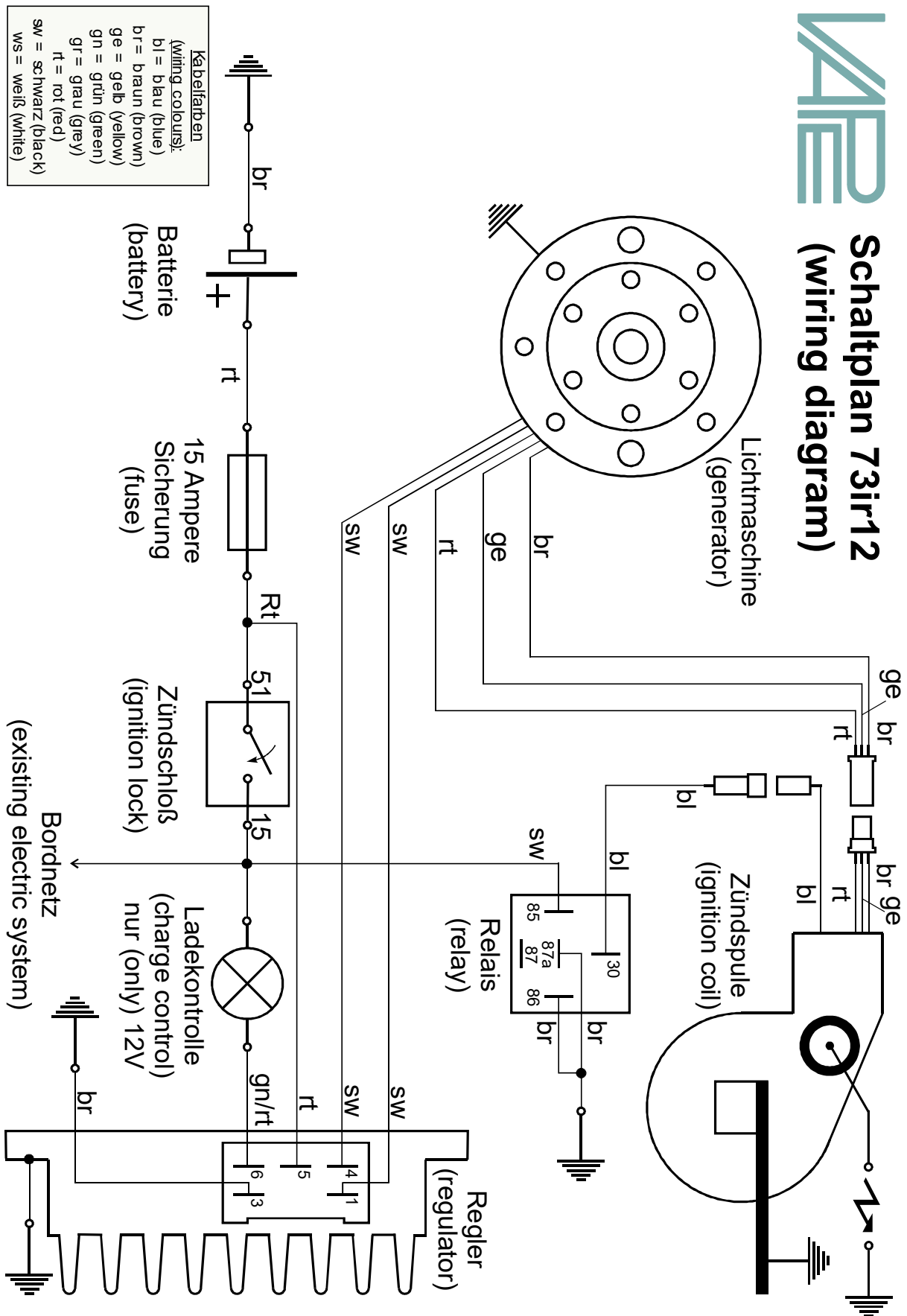
- Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, trennen Sie bitte die Batterie (sofern vorhanden), um ein Entladen durch die Dioden des Reglers zu verhindern. Allerdings entlädt sich auch eine abgeklemmte Batterie nach einer Weile von selbst.

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

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



Schaltplan 73ir12 (wiring diagram)



NAE Schaltplan Regler 102
(wiring diagram regulator)

