

Teilenummer 786179900



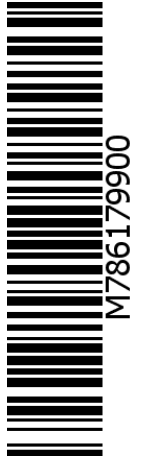
Vorteil gegenüber dem Originalsystem:


Generator/Zündanlage für Yamaha CS3 / CS5 / RD200, passt nicht für RD200, System hat keine Dynastart-Funktion, Motor muss mit Kickstarter gestartet werden!

- Magnetgenerator mit integrierter Halbleiterzündung. Leistung 12 V/180 W DC. Ersetzt das komplette alte Magnetzündsystem. Halbleiterzündung, wartungsfrei, elektronisch.

- Es sind keine Änderungen am Motorgehäuse erforderlich.

- alle Teile sind neu
- hohe Lichtleistung
- sehr stabile Zündung mit kräftigem Funken
- besseres Startverhalten, bessere Verbrennung



Montageanleitung für System 786179900	15.6.2026
<p>- Wenn du eine serienmäßige Zündanlage einbauen und einstellen kannst und über grundlegende mechanische Kenntnisse verfügst, kannst du auch eine VAPE einbauen! Wenn du noch nie an deiner Zündanlage gearbeitet hast, solltest du das lieber jemandem überlassen, der sich damit auskennt.</p>	
<p>- 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</p>	
<p>WICHTIG</p>	
<p>- Bitte lesen Sie diese Anleitung vollständig und sorgfältig durch, bevor Sie mit den Arbeiten an Ihrem Motorrad beginnen</p> <p>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.</p>	
<p>Bestimmungsgemäßer Gebrauch</p> <p>- 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.</p>	
<p> - 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.</p>	
<p>- 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.</p>	
<p>- 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.</p>	

- **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 Fachkenntnisse 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 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>



Sie sollten diese Teile erhalten haben

- Stator-Basisbaugruppe
- Rotor (Schwungrad) mit zwei fehlenden Magneten
- doppelte elektronische (Kondensator-)Zündspule
- Hochspannungskabel mit Gummistecker
- Gleichstromgleichrichter/-regler
- Befestigungsschrauben und Kabelbinder



- Um Ihren neuen Rotor wieder abzunehmen, benötigen Sie einen Abzieher M27x1,25 (Teilenummer: 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 Motorrad sicher auf seinem Ständer steht, vorzugsweise auf einer erhöhten Werkbank, und dass Sie guten Zugang zur Generatorseite des Motors haben.

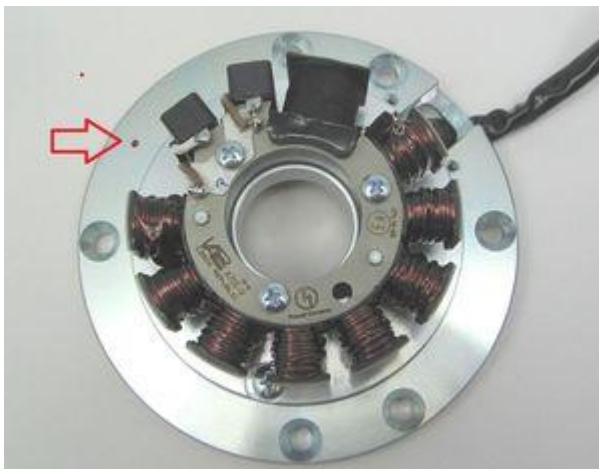


- Trennen Sie alle Kabel vom alten System und entfernen Sie diese Teile.
- Achten Sie auf das blaue Kabel, das im Magnetzündungskabelbaum verläuft. Dieses dient für den Leerlaufschalter und muss wieder angeschlossen werden.
- Hier sehen Sie das serienmäßige Dynastart-System:



- Entfernen Sie die Passfeder von der Kurbelwelle. Sie wird nicht mehr benötigt. Bitte vergessen Sie dies nicht, da es sonst später bei der Montage zu Problemen kommen kann.

- **Anmerkung:** Diese Passfeder hält Ihren Rotor nicht auf der Welle, dies übernimmt der Konus. Sie dient lediglich als Führung für die richtige Einstellung, die nun auf andere Weise erreicht wird



- Sehen Sie sich den neuen Stator an.
- Dort finden Sie eine kleine rote Markierung etwas links von den schwarzen Spulen (hier rot eingekreist). Dies ist eine Zündmarkierung.
- Es gibt keinen Grund, die Spule abzunehmen. Sie riskieren nur, die darunter liegenden Drähte zu beschädigen oder sie falsch wieder einzubauen.



- Setzen Sie die neue Statorbaugruppe an die Stelle Ihres alten Magnetzünders ein. Befestigen Sie die Platte mit den 2 Schrauben M5. Verwenden Sie keine anderen Schrauben!

- Achten Sie darauf, dass sich unter der Grundplatte kein Sicherungsbolzen befindet, der einen geraden Sitz verhindert!



- Sehen Sie sich den neuen Rotor an. An seinem Umfang finden Sie eine kleine, eingelasserte (bei älteren Rotoren: eingeprägte) Linie. Auch das ist eine Zündmarkierung. Sie ist zwar haltbar, aber nicht gut sichtbar, daher sollten Sie sie am besten mit einem Filzstift markieren, vorzugsweise auf der Oberseite des Schwungrads.



- Die Markierungen auf Rotor und Basis sind im Zündmoment aufeinandergestimmt und dienen somit als Zündzeitpunktmarkierungen.

- Entferne die Zündkerzen und bringe den Kolben in **die Zündposition**. Schau in deinem Handbuch nach oder versuche es 3 mm vor dem oberen Totpunkt (BTDC).

- Sie können den Kolben bewegen, indem Sie den Rotor locker auf die Kurbelwelle setzen und ihn drehen. Überprüfen Sie, ob er sich über dem Statorfuß frei bewegen lässt.

- Bitte beachten Sie, dass sich die Yamaha gegen den Uhrzeigersinn dreht. Sie müssen **den Rotor also im Uhrzeigersinn drehen, um den Zündpunkt zu erreichen, nachdem Sie den oberen Totpunkt (OT) erreicht haben.**



- Nehmen Sie den Rotor vorsichtig wieder ab, ohne die Position der Kurbelwelle zu verändern, und setzen Sie ihn so wieder auf die Kurbelwelle, dass die Markierung am Rotor mit der Markierung am Stator übereinstimmt. Befestigen Sie den Rotor in dieser Position vorsichtig mit der mitgelieferten neuen Rotorschraube.

- Achten Sie darauf, die Kurbelwellenposition (Zündposition) nicht zu verändern. Andernfalls müssen Sie diesen Vorgang wiederholen.

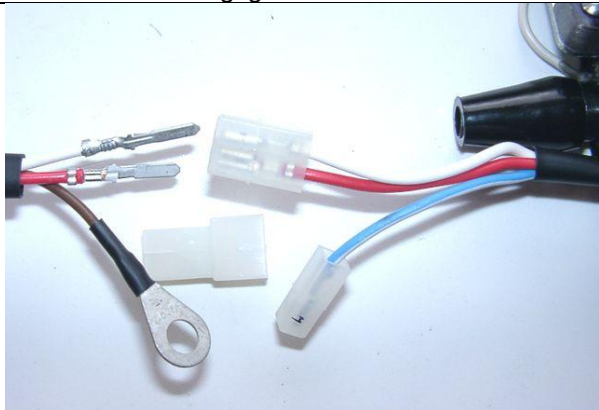
- Die Arbeiten am Motor sind abgeschlossen. Schrauben Sie die Zündkerzen wieder ein.



- Befestigen Sie nun die Zündspule und den Regler am Rahmen des Motorrads.

Verbinden Sie die Teile wie im Schaltplan 72ir_102 dargestellt:

- 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 beiden Kabeln (rot und weiß).

- Stecken Sie das mitgelieferte 2-polige Steckergehäuse auf diesen Stecker und führen Sie die beiden Kabel (rot und weiß) vom Generator ein. Achten Sie darauf, dass die Kontakte fest im Gehäuse sitzen und dass Sie folgende Verbindungen herstellen:

- Weiß mit Weiß
- Rot an Rot

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

- Das braune Kabel des neuen Generators mit der Rundaugenklemme muss an den Halterungsrahmen der Zündspule (Masse) geschraubt werden. Diese Verbindung ist sehr wichtig. Bitte verlassen Sie sich nicht auf den Rahmen als Masseverbindung. Lack, Öl und Schmutz verhindern oft einen guten Kontakt!

	<p>- Der neue Regler/Gleichrichter hat 4 Drähte</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 schwarze, die in einem Kunststoffstecker enden, für den Wechselstromeingang von den 2 schwarzen Generator-Kabeln • 1 roter mit einem Kunststoffstecker der den Pluspol liefert • 1 brauner mit einem Kunststoffstecker, der Masse (Minus) ist
<p>- Die beiden schwarzen Kabel, die vom Generator kommen ...</p>	<p>... sollte zunächst in das mitgelieferte doppelte Kunststoffsteckergehäuse gesteckt werden. Dieses Gehäuse wird mit dem Kunststoffstecker am Ende der beiden schwarzen Kabel am Regler verbunden. Es spielt keine Rolle, welches schwarze Kabel auf welcher Seite liegt, da es sich um Wechselstrom handelt.</p>
<p>- Das braune Kabel vom Regler ...</p>	<p>... sollte entweder an den Minuspol der Batterie oder, falls keine Batterie vorhanden ist, an eine gute Masse angeschlossen werden.</p>
<p>- Das rote Kabel vom Regler ...</p> <p style="text-align: center;">Achtung: Eine falsche Polarität beschädigt die Elektronik!</p>	<p>... sollte entweder an den Pluspol der 12-V-Batterie angeschlossen werden oder, falls keine Batterie vorhanden ist, an die Leitung, die zu den Verbrauchern führt (normalerweise der Eingangspin des Hauptschalters).</p>
<p>- Wenn Sie eine Batterie verwenden, stellen Sie sicher, dass zwischen Batterie und Fahrzeugstromkreis eine 15-A-Sicherung vorhanden ist.</p>	
<p>- Es gibt KEINE Möglichkeit für eine Ladekontrollleuchte ohne Batterie; dies würde ohnehin nicht funktionieren. Der Regler verfügt über einen eingebauten Hochleistungskondensator zur Spannungsglättung. Dadurch wird sichergestellt, dass Ihre Blinker und die Hupe auch ohne Batterie ordnungsgemäß funktionieren.</p>	

<p>- Bleibt noch das blaue (manchmal blau-weiße) Kabel an der Zündspule. Dies ist das Kill-Kabel (Abschaltkabel).</p> <p>- Wenn er mit Masse verbunden wird, wird die Zündung unterbrochen!</p> <p style="text-align: center;">Hinweis:</p> <p>- Sollten Zündausfälle auftreten, trennen Sie als erste Maßnahme dieses blaue Kabel. In vielen Fällen können Sie so wieder weiterfahren</p>	<p>- <u>Schalten Sie das Fahrzeug über einen separaten Kill-Schalter aus</u> <u>(beim Fahren ohne Batterie):</u> 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.</p> <p>- <u>Anschluss an die Batterie:</u> 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).</p>
--	---

<p>Relaisverkabelung (falls verwendet):</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 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.
--	--

<p>Schrauben Sie das Hochspannungskabel (Zündkabel) fest ...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bitte verwenden Sie keine zündverstärkenden Kabel wie „Nology Supercables“ oder „Hot Wire“. Dies stört das System und kann es möglicherweise beschädigen. 	<p>... in die Zündspule und ziehen Sie die Gummidichtung darüber, bevor Sie die Spule montieren (das geht so leichter).</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 der Kennzeichnung „R“ (für Resistor) an.

		<ul style="list-style-type: none"> - Bei unseren Doppelausgangsspulen führen beide Enden der Sekundärseite zu den Zündkerzen. - Der typische Widerstand zwischen den beiden Ausgängen beträgt 6,2 kOhm. Beide Ausgänge feuern gleichzeitig ab (wie bei vielen Doppelsystemen üblich). Die Funken sind jedoch um 180 Grad phasenverschoben, was sich bei einer Stroboskopbeleuchtung bemerkbar machen kann.
--	--	--

- Die Zündung funktioniert nur dann einwandfrei, wenn beide Zündkerzenanschlüsse verbunden sind. Sie dürfen nicht eine Seite prüfen, während die andere offen ist (d. h. nicht auf der montierten Zündkerze sitzt). 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 Zündkerzenstecker (Widerstände) mit niedrigem Widerstand und stellen Sie sicher, dass diese in Ordnung sind. Messen Sie im Zweifelsfall den Widerstand an einem **heißen** Stecker (wärmen Sie ihn vor der Messung auf).

- 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 auf keiner Seite ein Funke. Wenn du wirklich nur eine Seite testen möchtest, verbinde das Hochspannungskabel der anderen Seite mit Masse (erde es), dann funktioniert es. Manchmal sucht eine Zündspule, der die Masse auf der anderen Seite fehlt, nach einem Ersatz – was zu einem heftigen Funkenüberschlag zum Chassis führt.

- 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 einem gut isolierenden Material um und drücken Sie ihn fest auf eine feste Stelle des Motorblocks.

Ziehen Sie niemals an Zündkerzenkappen, 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 Vorversteller). 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 blauweiße) 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 Vorstellvorrichtung. 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 72ir102 (wiring diagram)

