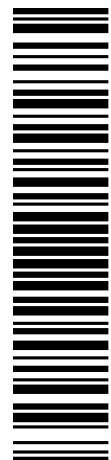


System 810779900**Vorteil gegenüber dem Originalsystem****Generator/Zündung für Honda MT250
1974-1976**

– Magnetbasierter Generator mit integrierter Halbleiterzündung. Leistung 12 V/150 W DC. Ersetzt das gesamte alte Magnetzündsystem. Halbleiterbasierte, wartungsfreie, elektronische Zündung. Es sind keine Änderungen am Motorgehäuse erforderlich. Kann mit oder ohne Batterie verwendet werden.



M810779900

- Alle Teile sind neu
- Höhere Lichtleistung
- Sehr stabile Zündung mit starkem Funken
- Besseres Starten, bessere Kraftstoffverbrennung
- kein Verschleiß mehr an den Kontakten

Montageanleitung für System 810779900

15.12.2025

- Wenn Sie eine serienmäßige Zündung einbauen und einstellen können und über grundlegende mechanische Kenntnisse verfügen, können Sie auch ein VAPE-System einbauen! Wenn Sie noch nie an Ihrer Zündung gearbeitet haben, lassen Sie dies besser von jemandem erledigen, 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 Verantwortung für Verluste, Schäden oder Kosten, die aus einer falschen Installation, einem unsachgemäßen Betrieb oder einer falschen Nutzung und Wartung resultieren oder in irgendeiner Weise damit zusammenhängen. Wir behalten uns das Recht vor, ohne vorherige Ankündigung Änderungen am Produkt, an den technischen Daten oder an den Montage- und Betriebsanweisungen vorzunehmen.

WICHTIG

- Bitte lesen Sie diese Anweisungen vollständig und sorgfältig durch, bevor Sie mit Arbeiten an Ihrem Motorrad beginnen.

Bitte beachten Sie, dass jede Veränderung des Materials sowie eigene Reparaturversuche, die nicht mit VAPE abgestimmt wurden, zum Verlust der Garantie führen können. Schneiden Sie keine Kabel ab. 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 wirklich zu Ihrem Motorrad passt. Falsche Zündeneinstellungen können Ihren Motor beschädigen und Sie beim Kickstart sogar verletzen (heftige Rückschläge). Seien Sie bei den ersten Testläufen vorsichtig. Ändern Sie die Einstellungen bei Bedarf auf sicherere Werte (weniger Vorzündung). Achten Sie bei der Montage sorgfältig darauf, dass der Rotor (Schwungrad) nicht die Statorwicklungen oder andere Teile berührt, was unter verschiedenen Umständen passieren und zu schweren Schäden führen kann.

Bestimmungsgemäße Verwendung

- Dieses System ist dafür vorgesehen, serienmäßige Lichtmaschinen/Generatoren und Zündsysteme in Oldtimer- und Klassikmotorrädern zu ersetzen, **deren Motoreigenschaften nicht nachträglich verändert wurden**. Dieses System ist kein Tuning-System und führt nicht zu einer signifikanten Steigerung der Motorleistung. Es verbessert jedoch die Verkehrssicherheit und den Komfort erheblich, indem es eine bessere Beleuchtung, eine bessere Funktion der Seitenblinker und der Hupe sowie im Vergleich zu den veralteten serienmäßigen Systemen eine höhere Zuverlässigkeit bietet. Da unser System die Motoreigenschaften nicht verändert, erhöht es weder die Emission von gasförmigen Schadstoffen noch den Geräuschpegel. In den meisten Fällen sollte die Schadstoffemission aufgrund der besseren Verbrennung sogar reduziert werden. Bei bestimmungsgemäßer Verwendung verstößt das System daher in der Regel nicht gegen die geltenden gesetzlichen Bestimmungen für Motorräder. (Bitte überprüfen 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 sein, dass Sie nicht die gewünschten Ergebnisse erzielen oder im schlimmsten Fall die gesetzliche Verkehrsauglichkeit verlieren.



- VAPE garantiert homologierte Produkte, die mit dem „E“-Zeichen im Ring gekennzeichnet sind (E8 speziell für die Tschechische Republik), und gewährleistet damit eine einheitliche Konformität der Produkteigenschaften mit den einschlägigen ECE-Homologationsvorschriften (insbesondere ECE R10.05).

Die Überprüfung wird regelmäßig von der zuständigen Behörde durchgeführt.

- Das Ladesystem ist nur für die Verwendung mit wiederaufladbaren 12-V-Blei-Säure-Batterien (6-V-Systeme 6 V) mit flüssigem Elektrolyt oder versiegelten Blei-Säure-Batterien, AGM, Gel geeignet. Es ist nicht für die Verwendung 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 Serienmaterials. Die Teile dieses Systems sehen daher anders aus und passen möglicherweise nicht ganz so gut (insbesondere die Zündspule und der Regler), sodass Sie einige Anpassungen vornehmen müssen.

- Beginnen Sie bei der Montage unbedingt mit der Montage der Motorteile, um sicherzustellen, dass diese wirklich passen, bevor Sie mit der Montage der externen Teile beginnen. In vielen Fällen montieren Kunden diese Teile zuerst und verändern sie dadurch oft unter Verletzung der Garantie, wodurch sie für den Wiederverkauf ungeeignet werden. Der Austausch alter Zündanlagen ist keine Frage des Kaufs eines Produkts aus dem Supermarktregal, da es sehr viele Typen, Versionen und möglicherweise unbekannte Nachrüstmodifikationen gibt, die viel Raum für Fehler bieten.

- Unsere Systeme wurden NICHT für die Verwendung mit elektronischen Geräten von Drittanbietern (wie GPS, Mobiltelefonen, LED-Beleuchtung usw.) getestet und können Schäden an solchen Teilen verursachen. Möglicherweise vorhandene elektronische Drehzahlmesser funktionieren mit dem neuen System nicht. Möglicherweise vorhandene Sicherheitsschalter und elektronische Ventilsteuerungen werden nicht unterstützt. Es kann sein, dass Ihr Motorrad ursprünglich mit einer Zündung ausgestattet war, die aus rechtlichen Gründen die Höchstgeschwindigkeit begrenzte. Das neue System verfügt nicht über eine solche Funktion, daher sollten Sie sich vorab über die rechtliche Situation informieren.

- Wenn Sie keine Erfahrung mit der Installation haben, lassen Sie diese von einem Fachmann oder in einer Fachwerkstatt durchführen. Eine unsachgemäße Installation kann das neue System und Ihr Motorrad beschädigen und möglicherweise sogar zu Verletzungen führen.

- Bevor Sie ein System bestellen, überprüfen Sie bitte, ob ein Abzieher für den neuen Rotor im Kit enthalten ist. Ist dies nicht der Fall, bestellen Sie ihn besser gleich mit. Verwenden Sie zum Abziehen des neuen Rotors niemals andere als die 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). Überprüfen Sie ihn vor der Montage immer auf Beschädigungen (bei Rotoren ohne Magnetplastifizierung versuchen Sie, die Magnete mit den Fingern zur Seite zu schieben). Nach einem Aufprall können sich die eingeklebten Magnete gelöst haben und haften nur noch durch die Magnetkraft am Rotor, sodass man dies nicht sofort bemerkt. Während des Motorbetriebs würde der Schaden erheblich sein. Bevor Sie den Rotor auf den Motor setzen, vergewissern Sie sich bitte, dass sich an seinen Magneten keine Metallteile wie kleine Schrauben, Muttern und Unterlegscheiben angesammelt haben. Auch dies würde zu schweren Schäden führen.

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

Sie sollten folgende Teile erhalten haben:



- Schwungrad
- vormontierte Stator-Einheit
- Zündspule
- Gleichrichter/Regler
- HT-Kabel mit Zündkerzenstecker
- Mutter, Schrauben und Klemmen für die Montage



- 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 Generator und der Zündspule und entfernen Sie diese Teile.

- Entfernen Sie den Passstift aus der Kurbelwelle. Sie benötigen ihn nicht mehr. Bitte vergessen Sie dies nicht, da Sie sonst später bei der Montage Probleme bekommen.

- **Anmerkung:** Dieser Passfeder hält Ihren Rotor nicht tatsächlich auf der Welle, dies wird durch den Konus gewährleistet. Er dient lediglich als Führung für die richtige Einstellung, die nun auf andere Weise erreicht wird.

- Sehen Sie sich den neuen Stator an.

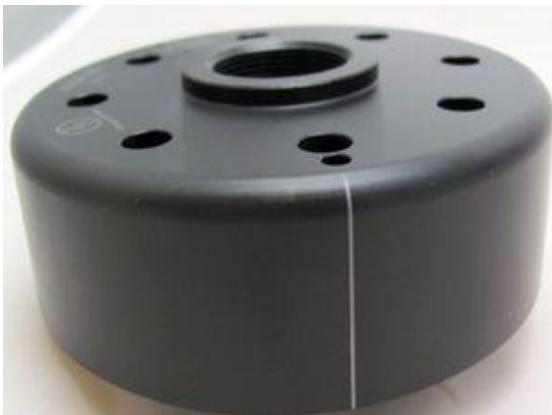
- Dort finden Sie eine kleine rote Linie (siehe roter Kreis). Dies ist eine Zündmarkierung.

- Hinweis: Das Gerät wird vormontiert geliefert. Es gibt keinen Grund, die Spule abzunehmen. Sie riskieren nur, die darunter liegenden Drähte zu beschädigen oder sie falsch wieder anzubringen.



- Setzen Sie die neue Statorbaugruppe anstelle Ihres alten Generators ein. Befestigen Sie die Platte mit den 2 mitgelieferten Schrauben M5x16.

- Achten Sie darauf, dass keine Kabel unter der Platte eingeklemmt werden.



- Sehen Sie sich den neuen Rotor an. An seinem Umfang finden Sie eine kleine eingeprägte Linie. Auch das ist eine Zündmarkierung.

- Sie ist zwar dauerhaft, aber nicht gut sichtbar, daher sollten Sie sie besser mit einem Markierungsstift hervorheben.



- Nehmen Sie die Zündkerze heraus und bringen Sie den Kolben in die **Zündposition**. Diese sollte je nach Motorrad zwischen 1 und 3,5 mm vor dem oberen Totpunkt liegen. Bitte konsultieren Sie hierzu das Handbuch.

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

- Beachten Sie, dass sich der Honda gegen den Uhrzeigersinn dreht. Sie müssen **den Rotor also im Uhrzeigersinn drehen, um nach dem oberen Totpunkt den Zündpunkt zu erreichen**.

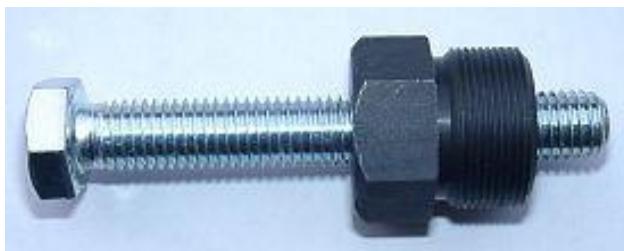


- Nehmen Sie den Rotor vorsichtig wieder ab, ohne die Position der Kurbel zu verändern, und setzen Sie ihn so wieder auf die Kurbel, dass die Markierung auf dem Rotor mit der Markierung auf dem Stator übereinstimmt. Befestigen Sie den Rotor in dieser Position vorsichtig mit der Originalmutter.

- Achten Sie darauf, die Position der Kurbel (Zündung) nicht zu verändern. Andernfalls müssen Sie diesen Vorgang wiederholen.

- Um eine ordnungsgemäße Befestigung zu gewährleisten, legen Sie die mitgelieferten Distanzstücke unter die Rotormutter:





- Um den neuen Rotor wieder zu lösen, benötigen Sie einen Abzieher M27x1,25 (Teilenummer 99 99 799 00).

Hinweis: Verwenden Sie niemals einen Klauezieher, einen Hammer oder ein anderes Werkzeug, das die Magnete abschütteln könnte.

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



- Befestigen Sie die Zündspule an einer geeigneten Stelle, vorzugsweise in der Nähe der Zündkerze.

- Drehen Sie das HT-Kabel zuvor in die Zündspule. Lassen Sie eine der Befestigungsschrauben locker, da Sie hier ein Erdungskabel anschließen müssen.

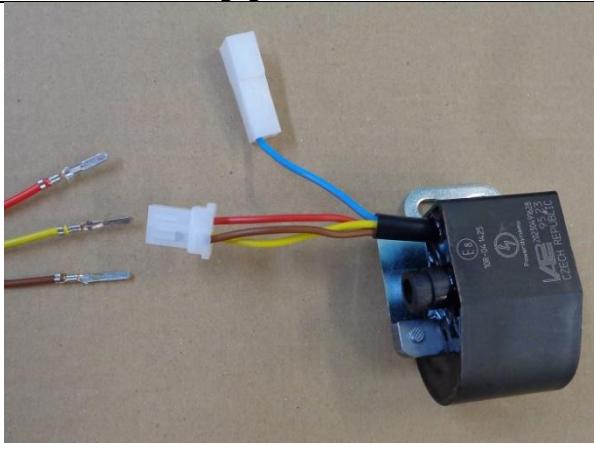


- Befestigen Sie den neuen Regler/Gleichrichter ebenfalls an einer geeigneten Stelle, beispielsweise im Rahmendreieck unterhalb des Tanks (gegen die Zündspule geschraubt) oder unterhalb des Sitzes oder der Seitenverkleidungen.

- Verlegen Sie die neuen Generatorenkabel entlang des Rahmens (mit den beiliegenden Kabelbindern) so, dass sie in der Nähe des Reglers bzw. der Zündspule enden. Achten Sie darauf, dass nichts eingeklemmt wird.

Verbinden Sie die Teile wie im Schaltplan 73ik_102 dargestellt:

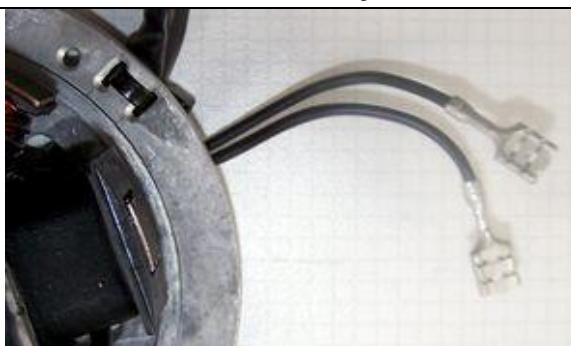
- Um das Herausführen der Kabel durch die oft kleinen Öffnungen im Motorgehäuse zu erleichtern, wurde der Kunststoffstecker der Generatorverkabelung, der zur Zündspule führt, nicht auf die Kabelklemme aufgesteckt. Sie sollten den Stecker erst dann aufstecken, wenn alles auf der Motorseite ordnungsgemäß installiert ist.



- Suchen Sie nach der Zündspule mit ihrem Buchsenstecker und den drei Kabeln (rot, braun und gelb).
- Stecken Sie das mitgelieferte 4-polige Steckergehäuse provisorisch auf diesen Stecker und führen Sie die drei Drähte (rot, braun und weiß) vom Generator ein. Achten Sie darauf, dass die Anschlüsse sicher im Gehäuse einrasten und dass Sie folgende Verbindungen herstellen:
 - rot mit rot
 - braun mit braun
 - gelb mit gelb

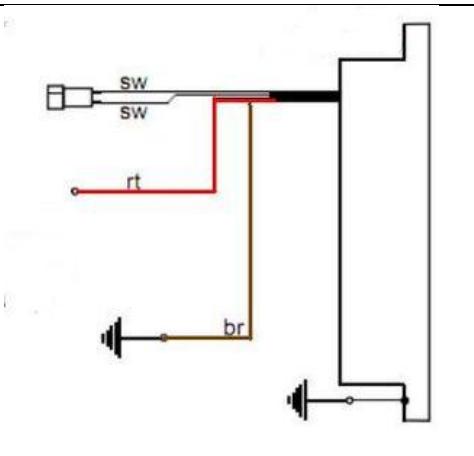
- Sollten Sie die Anschlüsse wieder aus dem Steckergehäuse herausnehmen müssen (oder wollen), führen Sie eine Büroklammer von vorne neben den Anschläßen ein und drücken Sie die kleine Nase zur Seite. Ziehen Sie dann das Kabel heraus.

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



- Die beiden schwarzen Kabel, die von der Stator-Spule 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! Ein durchgebranntes Reglerteil erkennt man meist an seinem stechenden Geruch.



- Die beiden schwarzen (sw) Drähte sind der Wechselstromeingang vom Generator (da es sich um Wechselstrom handelt, spielt es keine Rolle, welcher schwarze Draht mit welchem schwarzen Draht verbunden wird).
- Der rote (rt) Draht ist der 12-V-Gleichstromausgang Plus.
- Der braune (br) Draht ist die Masse, die intern mit dem Gehäuse verbunden ist.

Die beiden schwarzen Kabel, die vom Generator kommen sollte in das mitgelieferte doppelte Kunststoffsteckergehäuse eingeführt werden. Dieses Gehäuse wird mit dem Kunststoffstecker am Ende der beiden schwarzen Drähte am Regler verbunden. Es spielt keine Rolle, welcher schwarze Draht an welcher Seite ist, da es sich um Wechselstrom handelt.
Das braune Kabel vom Regler sollte entweder an den Minuspol der Batterie oder, wenn keine Batterie vorhanden ist, an eine gute Erdung angeschlossen werden.
Das rote Kabel vom Regler ... Achtung: Eine falsche Polarität beschädigt die Elektronik!	... sollte entweder an die 12-V-PLUS-Batterie oder, falls keine Batterie vorhanden ist, an die Verkabelung angeschlossen werden, die zu Ihren Verbrauchern führt (normalerweise der Hauptschalter-Eingangsstift).
<p>- Wenn Sie eine Batterie verwenden, stellen Sie sicher, dass zwischen Batterie und Fahrzeugstromkreis eine 10-A-Sicherung vorhanden ist.</p> <p>Es gibt KEINE Möglichkeit für eine Ladekontrollleuchte ohne Batterie, diese funktioniert ohnehin nicht. Der Regler verfügt über einen eingebauten Hochleistungskondensator zur Glättung der Spannung. Dadurch wird sichergestellt, dass Ihre Seitenblinker (Blinker) und die Hupe auch ohne Batterie ordnungsgemäß funktionieren.</p>	
<p>- Bleibt der blaue (manchmal blau/weiße) Draht an der Zündspule. Dies ist der Kill-Draht (Abschaltaufschaltung).</p> <p>Hinweis:</p> <p>- Sollten Sie Zündungsfehler feststellen, trennen Sie als erste Maßnahme dieses blaue Kabel. In vielen Fällen können Sie so wieder mobil werden</p>	
Schrauben Sie das Hochspannungskabel (Zündkabel) fest ... - Bitte verwenden Sie keine funkenverstärkenden Kabel wie „Nology Supercables“ oder „Hot Wire“. Diese stören das System und können es möglicherweise beschädigen.	<p>- Mit Masse verbunden – stoppt es die Zündung!</p> <p>Diese Art der Verkabelung wird bei Motorrädern verwendet, die ursprünglich bereits über eine Magnetzündung verfügten und daher durch Kurzschluss gegen Masse abgeschaltet wurden.</p> <p>Diese Fahrzeuge verfügen über ein Hauptschloss (oder teilweise über einen Kill-Schalter), das in der Position „OFF“ einen Stift mit Masse verbindet (deutsche Motorräder: Stift 2). Hier wird das blau/(weiß)e Kabel der Zündspule angeschlossen. Auf diese Weise funktioniert die Abschaltung wie zuvor.</p> <p>... in die Zündspule und ziehen Sie die Gummidichtung über, bevor Sie die Spule montieren (das erleichtert die Arbeit).</p> <p>- Bitte verwenden Sie das mitgelieferte Kabel und kein altes Kabel.</p>
<p>- Sie tun sich selbst einen Gefallen, wenn Sie Ihr Motorrad mit neuen Zündkerzen und Zündkerzensteckern (vorzugsweise zwischen 0 und 2 kOhm) ausstatten. Viele Probleme lassen sich auf „scheinbar gute“ (sogar völlig „neue“) Zündkerzen, Anschlüsse und Kabel zurückführen.</p> <p>- Verwenden Sie keine Zündkerzen mit internem Entstörwiderstand. NGK (z. B.) bot solche Zündkerzen mit der Kennzeichnung „R“ (für Widerstand) an.</p> <p>- Überprüfen Sie abschließend – vor dem Einbau der Batterie und vor dem ersten Kickstart – noch einmal sorgfältig alle Anschlüsse und Befestigungen anhand des Schaltplans. Überprüfen Sie die Batterie und die Glühbirnen auf die richtige Spannung (12 V).</p> <p>- Sollte etwas nicht funktionieren, konsultieren Sie bitte unsere Fehlerbehebungsanleitung auf unserer Homepage. Trennen Sie als ersten Schritt das blaue Kabel von der Spule und testen Sie erneut.</p> <p>- WICHTIG: Bei der Reparatur der Kurbelwelle wird häufig die Dynamowelle 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 eine Fehlzündung.</p>	

Wichtige Sicherheits- und Betriebshinweise

- Sicherheit geht vor! Bitte beachten Sie die allgemeinen Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften für die Reparatur von Kraftfahrzeugen (MVR) sowie die Sicherheitshinweise und -verpflichtungen des Herstellers Ihres Motorrads.

Die Markierungen auf dem Material dienen nur als allgemeine Orientierung 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 Ihrer Gesundheit zu vermeiden. Sie allein sind für die Installation und die Richtigkeit der Einstellungen verantwortlich.

- Zündanlagen erzeugen Hochspannung! Mit unserem Material bis zu 40.000 Volt! Dies kann bei unvorsichtiger Handhabung nicht nur schmerhaft, sondern auch ausgesprochen gefährlich sein. Halten Sie bitte einen Sicherheitsabstand zur Elektrode Ihrer Zündkerze und zu offenen Hochspannungskabeln ein. Wenn Sie die Zündfunkenbildung prüfen müssen, halten Sie den Zündkerzenstecker mit einem gut isolierenden Material fest und drücken Sie ihn fest auf einen festen Boden des Motorblocks.

Ziehen Sie niemals die Zündkerzenkappen ab, wenn der Motor läuft. Waschen Sie Ihr Fahrzeug nur bei stehendem Motor und ausgeschalteter Zündung.

- Sie sollten das HT-Kabel mit der festen Gummikappe (*die keinen Widerstand enthält*) als Teil des Bausatzes erhalten haben. Sie sollten eine Zündkerze mit eingebautem Widerstand verwenden (*oder die Kappe durch eine mit Widerstand ersetzen*), um die örtlichen Vorschriften (*Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit*) zu erfüllen.

- Verwenden Sie keine Zündkerzenkappe(n) mit Widerstand zusammen mit einer Zündkerze (oder Zündkerzen) mit Widerstand. Dies würde zu Problemen führen, insbesondere zu Schwierigkeiten beim Starten des Motors. Der Gesamtwiderstand von Kappe und Zündkerze zusammen sollte 5 kOhm nicht überschreiten.

- Denken Sie daran, dass Zündkerzen altern und dadurch ihren Widerstand erhöhen. Wenn ein Motor nur bei Kälte anspringt, ist dies sehr wahrscheinlich auf einen defekten Zündkerzenstecker oder eine defekte Zündkerze zurückzuführen. Verwenden Sie keine sogenannten Zündverstärkungskabel (z. B. Nology).

- Überprüfen Sie nach der Installation bitte die Festigkeit aller Schrauben, auch der vorinstallierten. Wenn sich Teile während des Betriebs lösen, kommt es unweigerlich zu Materialschäden. Wir montieren die Schrauben nur lose vor.

- Geben Sie dem neu installierten System Zeit, 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 die Messung der elektronischen Komponenten (wie Zündspule, Regler und Vorverstellungseinheit).** Sie riskieren dabei schwere Schäden an der inneren Elektronik. Sie werden ohnehin keine greifbaren Ergebnisse erzielen. Denken Sie daran, dass auch Ihr Vergaser, Ihre Zündkerzen und Zündkerzenstecker (auch wenn sie völlig neu sind) die Ursache für eine Fehlfunktion sein können. Die allgemeine Erfahrung mit unseren Systemen zeigt, dass der Vergaser auf niedrigere Einstellungen neu eingestellt werden muss. Sollte das System nach dem Zusammenbau nicht starten, trennen Sie zunächst das blaue (oder blau/weiße) Unterbrecherkabel direkt an der Zündspule (oder in einigen Fällen an der Vorverstelleinheit), um eine Fehlfunktion im Unterbrecherkreis 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 zuerst unsere Wissensdatenbank, bevor Sie das Material zur Überprüfung an uns zurücksenden.

- Der Funke klassischer, punktbasierter Zündsysteme hat mit etwa 10.000 Volt vergleichsweise wenig Energie und sieht daher gelb und dick aus (was ihn jedoch gut sichtbar macht). Der Funke unseres Systems ist ein hochenergetischer Funke mit bis zu 40.000 Volt und daher nadelförmig fokussiert und blau, wodurch er nicht so gut sichtbar ist. Außerdem entsteht der Funke nur bei Kickstarter-betriebenen Drehzahlen und nicht, wenn Sie den Kickhebel langsam mit der Hand nach unten drücken (wie es bei batteriebasierten Zündungen der Fall sein kann).

- Systeme mit Doppelauslass-Zündspulen weisen einige Besonderheiten auf. Bitte beachten Sie, dass während der Tests auf einer Seite die andere Seite entweder an eine eingebaute Zündkerze angeschlossen oder sicher geerdet sein muss. Andernfalls entsteht auf keiner Seite ein Funke. Außerdem können bei solchen offenen Auslässen lange und gefährliche Funken über die gesamte Spule sprühen.

- Führen Sie niemals Lichtbogenschweißarbeiten am Motorrad durch, ohne zuvor alle Teile, die Halbleiter enthalten (Zündspule, Regler, Vorverstellung), vollständig zu trennen. Stator und Rotor müssen nicht abgenommen werden. Das Gleiche gilt für Lötarbeiten. Trennen Sie den Lötkolben vom Stromnetz, bevor Sie elektronische Bauteile berühren! Verwenden Sie niemals Kupferkitt für Zündkerzen.
- Elektronik ist sehr empfindlich gegenüber falscher Polarität. Überprüfen Sie nach Arbeiten am System die korrekte Polarität der Batterie und des Reglers. Falsche Polarität führt zu Kurzschlüssen und zerstört den Regler, die Zündspule und die Vorverstellungseinheit. In der Regel erfolgt die Verkabelung immer Farbe zu Farbe. Fälle, in denen die Farbe zwischen den Kabeln wechselt, sind in unseren Anweisungen ausdrücklich erwähnt.
- Achten Sie beim Umgang mit dem neuen Rotor darauf, dessen Magnete nicht zu beschädigen. Vermeiden Sie direkte Schläge auf den Umfang des Rotors. **Legen Sie den Rotor beim Transport niemals über den Stator.** Beachten Sie unsere Informationen 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 sehr wahrscheinlich ein defekter Zündkerzenstecker und/oder eine defekte Zündkerze die Ursache. Überprüfen Sie bei Problemen auch die Hochspannungskabel. Verwenden Sie niemals HT-Kabel aus Kohlefaser und niemals sogenannte „Hot Wires“, die eine Erhöhung der Zündfunkenenergie versprechen.
- Es empfiehlt sich, den Rotor mit einer dünnen Ölschicht zu bedecken, um das Korrosionsrisiko zu verringern.
- Verwenden Sie niemals einen Klauenzieher oder einen Hammer, um den Rotor zu lösen. Dabei könnten sich die Magnete lösen. Wir bieten einen speziellen Abzieher zum erneuten Lösen des neuen Rotors an (siehe Montageanleitung)!
- Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, trennen Sie bitte die Batterie (sofern vorhanden), um einen Stromabfluss über die Dioden des Reglers zu verhindern. Allerdings entlädt sich auch eine abgeklemmte Batterie nach einiger Zeit.
- Bitte beachten Sie diese Hinweise, aber scheuen Sie sich gleichzeitig nicht vor der Installation. Denken Sie daran, dass vor Ihnen bereits Tausende andere Kunden das System erfolgreich installiert haben.

Viel Spaß beim Fahren Ihres Fahrrads mit seinem neuen elektrischen Herz!

VAPE Schaltplan 73ik102 (wiring diagram)

