

System 71 13 499 00

=> [€/€](#)

Lichtstromerzeuger & Impulserzeugung für Yamaha RD
(lange Welle) zur Nutzung mit fremden Zündsystemen
(Ignitech oder Zeeltronics PDCI oder PDCIS, nicht PCDI
Geräte)

Wir bieten dies auf Grund zahlreicher Anfragen nach Material für die RD an welches eine Ignitech oder Zeeltronics Zündung treiben kann.

Wir garantieren die korrekte Funktion der Lichtstromerzeugung des Alternators und der Impulse des Sensors. Nicht in unserer Verantwortung jedoch ist der Anbau und die Funktion der Zündungsteile und deren Zusammenspile mit unserer Anlage. Ebenso können wir keinen Support für die Zündungsseite geben.



Bitte vergewissern Sie sich vor Bestellung welche Ausführung Sie benötigen. Bei RD kann es schnell zu Konfusion über die dort verwendeten Kurbelwellen kommen. ([Details dazu hier](#))



Dies ist kein komplettes Zündsystem. Nur Alternator zur Erzeugung von Lichtstrom mit nominal 12VDC (13.8V) sowie 2 Impulse je Umdrehung von einem [VAPE Sensor S01](#) ausgelöst über [2 gerade Geberzeichen](#).

Ersetzt originalen Alternator und Regler. Liefert Impulse von Sensor S01. Keine Veränderungen am Gehäuse notwendig.

**Vorteile gegenüber
den alten Systemen**

- alle Teile sind neu
- stabile Lichtstromerzeugung (12V/150W DC)

Dokumentation:

- [Einbauanleitung](#)
- [Schaltplan](#)
- [Teile im Lieferumfang \(Foto\)](#)

Wenn Sie Ihre originale Lichtmaschine aus- und einbauen können und allgemeine mechanische Fertigkeiten besitzen, können Sie das VAPE System auch einbauen. Wenn Sie noch nie damit zu tun hatten, lassen Sie das besser von jemandem tun der sich damit auskennt.

VAPE kann die Einhaltung dieser Anleitung, als auch die Bedingungen und Methoden bei Installation, Betrieb, Verwendung und Wartung dieses Systems nicht überwachen. Eine unsachgemäße Ausführung der Installation kann zu Sachschäden oder gar Personenschäden führen. Wir übernehmen keinerlei Verantwortung und Haftung für Verluste, Schäden oder Kosten, die sich aus fehlerhafter Installation, unsachgemäßem Betrieb sowie falscher Verwendung und Wartung ergeben oder in irgend einer Weise damit zusammenhängen. Wir behalten uns das Recht vor, ohne vorherige Mitteilung, Änderungen bezüglich Produkt, technischer Daten oder Montage- und Betriebsanleitung vorzunehmen.



WICHTIG:

Lesen Sie unbedingt erst die komplette Anleitung sorgfältig durch bevor Sie mit dem Einbau beginnen.

Denken Sie daran, daß [unabgestimmte Veränderung, auch Reparaturversuche, an den Teilen zum Verlust der Gewährleistungsrechte führen können. Das betrifft auch das Abschneiden von Kabeln, was sehr oft zum Verlust der verpolungssicheren Stecker und in der Folge zu materialzerstörenden Kurzschlüssen oder Verpolungen führt.](#) Beim Einbau prüfen Sie sehr sorgfältig das der [Rotor nicht an der Statorspule oder anderswo schleift](#), was aus verschiedenen Gründen geschehen und zu schweren Schäden führen kann.

Bestimmungsgemäße Verwendung

Dieses System ist **ausschließlich** zum Ersatz originaler Lichtanlagen in Old- und Youngtimer Motorrädern bestimmt. Da es nur Stromerzeuger ist, ändert es die Motorcharakteristik nicht. Meist wird jetzt mehr Strom zur Verfügung gestellt als bei der originalen Anlage, womit sich die Verkehrstüchtigkeit und -sicherheit des Fahrzeugs durch bessere Beleuchtung, deutlicheres Blinken, eine stets kräftige Hupe und im Vergleich zu den betagten Originalanlagen größere allgemeine Ausfallsicherheit erhöht.

Das System ersetzt nicht Ihre Zündung. Diese muss entweder komplett eigenständig als Magnetzündler ausgeführt sein oder aber es muss eine Batterie im System sein welche die Zündung versorgt. **Ohne Batterie ist nicht gewährleistet das ihre Zündung funktioniert.** Das Ladesystem ist grundsätzlich **nur zur Verwendung mit wiederaufladbaren 12V (6V systems 6V) Blei-Säure Batterien mit flüssigem Elektrolyt oder verschlossenen Bleiakkumulatoren , AGM, Gel geeignet.** Es ist [nicht geeignet für eine Nutzung mit Nickel-Cadmium, Nickel-Metal-Hydride, Lithium-Ionen oder anderen Arten von wiederaufladbaren oder nicht aufladbaren Batterien.](#)

Die Lichtmaschine ist nicht für den Betrieb mit elektronischen Zündungen dritter Anbieter getestet, kann damit funktionieren, muss

aber nicht und könnte sogar zu Beschädigungen führen. Die Batterie wird durch die VAPE Lichtmaschine gut geladen.

Dies ist ein [Ersatzsystem und keine Kopie eines originales Materiales](#). Die Teile des Systems sehen daher auch anders als die originalen Teile aus und vor allem Zündspule und Regler werden eventuell andere Befestigungspunkte haben die Anpassungen durch Sie erfordern.


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

Unsere Systeme sind NICHT auf Verwendung mit anderen elektronischen Komponenten (Navis, Handy, LED Leuchten, auch nicht eventuell eingesetzten elektronischen Zündungen anderer Hersteller) geprüft und können an solchen Teilen unter Umständen Schaden anrichten. Eventuell vorhandene Drehzahlmesser werden nicht von dem System unterstützt. Wir bieten aber eine [Drehzahlmesserlösung an](#). Ebenso werden eventuelle Schutzschalter (z.B. Anlaßwiederhol Sperre) Nicht unterstützt. Ob im Zusammenhang mit der von Ihnen genutzten Zündung ein Betrieb ohne Batterie möglich ist kann nicht gesagt werden. Wenn es Batteriezündungen sind, ist in der Regel dann auch die Existenz einer Batterie notwendig, die durch die Anlage dann aber auch gut geladen wird.

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

Bevor Sie ein System bestellen, überprüfen Sie bitte ob der von uns empfohlene [Rotorabzieher](#) im Lieferumfang enthalten ist. Wenn nicht, bestellen Sie ihn am Besten gleich mit! Bei Beschädigung des Rotors durch Verwendung anderer Werkzeuge und Hilfsmittel, erlischt der Gewährleistungsanspruch! Denken Sie auch an neue [Glühlampen](#), [Sicherungen](#), Hupe, [Blinkgeber](#) usw.

Der Rotor ist auf Schlageinwirkung (z.B. auch während des Transports) äußerst empfindlich. Prüfen Sie in jedem Fall vor Einbau unbedingt den Rotor auf etwaige Beschädigungen. Wenn es sich um einen Rotor handelt, bei dem die Magnete nicht vergossen sind, prüfen Sie den Festsitz der Magnete indem

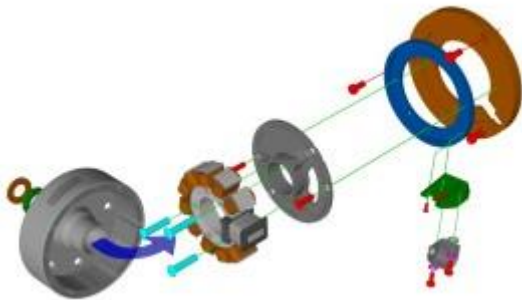
	<p>Sie mit den Fingern versuchen diese seitlich wegzuschieben. Nach Stoßeinwirkung könnten einige der eingeklebten Magnete lose geworden sein und sich nur noch durch ihre Magnetkraft halten. Dies würde im Betrieb zu ernststen Schäden an der Anlage führen. Gleichzeitig bitte die Magnete des Rotors auf Fremdkörper (z.B. Schrauben oder andere metallische Gegenstände) überprüfen.</p>
	<p>Wenn Sie Zugang zum Internet haben, sehen Sie sich diese Dokumentation besser online an. Dabei können Sie die die meisten Bilder durch Anklicken vergrößern und Sie erhalten mehr und eventuell aktuellere Information. Systemliste unter: http://www.powerdynamo.biz</p>



You should have received those parts:

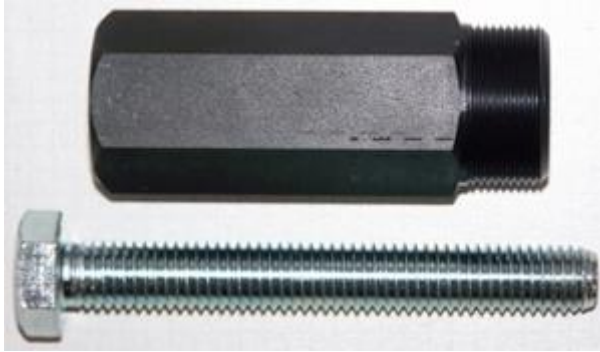
- stator unit (pre-assembled)
- stator adapter plate
- rotor with 2 long trigger signs (not sloped)
- rotor puller (extra long, not shown in picture, but see below)
- regulator/rectifier
- fastening screws and cable binder
- 2 shims, 1 bush for rotor fastening

This is the overview of the engine mounted parts.



The stator unit (adapter plates and coil) **arrives in one piece and does not need to be taken apart.** It is placed as one unit onto the engine (older versions consisted of different plates which had to be placed individually)

INFO pictures in this instruction, if viewed online, may be enlarged by clicking onto them



To disengage your new rotor again, only use the supplied long puller M27x1,25 (part-no.: 71 69 999 99).

Note: Never use a claw puller, a hammer or any other device, that will shake the magnets off.

Make sure your motorcycle rests securely, preferably on an elevated work bench and that you have good access to the dynamo side of the engine.

Disconnect your battery and take it out of the motorcycle. Note that you will install a 12 volts system, so you will either need a 12 volt battery or you use the option of driving without. You will still have to replace all light bulbs to 12 volt ones. The horn may stay at 6 volts. For driving without battery, please observe our [information on driving without battery](#).



Disconnect all wires to the old magneto, points, regulator, rectifier, CDI and ignition coils and take those parts off.



Take the woodruff key from the crank pin. It will not be needed anymore and prevent assembly. If you forget this right at start, you will have to take the whole new unit off again to get access to the key.

No worry over this lost woodruff. [Details see \(online\) here](#)



Check whether there is still a small dowel at the circumference of the dynamo seat. This is part of the old alternator arrangement preventing the customer from installing the original unit wrong side up.

If the dowel is still there, it **has to be removed** (it can be pulled with a pair of pliers).

If the pin is left untreated, the new plate will not be sitting level to engine and that will cause the new rotor to touch the coils, leading to [total destruction of the material](#).



Place the stator unit onto the engine. Pickup module showing to about 5 o'clock

(picture shows older version, in new one there are no unused screw holes)

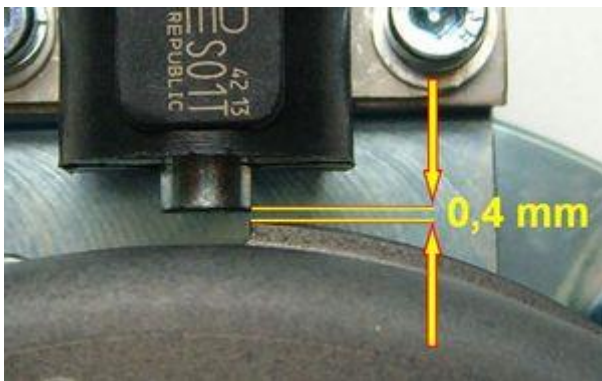


The stator assembly is fastened by 3 supplied socket head screws M6x12. As the one of them near the pickup is obscured by the pickup holder, the holder has been opened a little so that the allen key can be applied. There is no need to take the sensor (pickup) holder off.



Have a look at the new rotor.

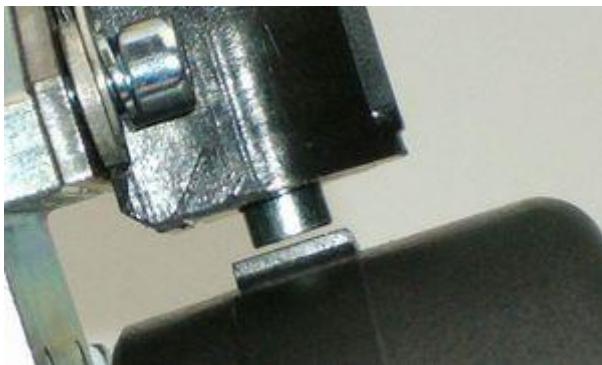
You will find on its circumference 2 straight protrusions (noses). They serve for impulse with the option to take passing time for calculating engine speed.



Put the rotor on but do not tighten it yet. Then turn the rotor slowly by hand and check clearance between the sensor and one of the rotor noses. This has to be ca. 0.4-0.5mm.

You may adjust the gap by loosening the 2 holder screws of the sensor and shifting it a little.

Do not forget to tighten the 2 holder screws of the sensor carefully. If loose, the sensor will get into contact with the rotor and will be destroyed.



Check that the metal pin of the sensor runs about middle of the trigger sign on the rotor. The more it is outside, the harder starting is.



Ignition timing is done by setting the rotor in a certain position to the sensor.

How to do this in which position depends on your 3rd party material. You should observe the instructions there.



Tighten the rotor with the stock nut, not forgetting the supplied washer and bush as the threading is quite long. To undo the rotor use a puller M27x1,25. With that the work on the engine is finished. Put the spark plugs back.

f