

System 810879900



Vorteil gegenüber dem ursprünglichen System:

Lichtmaschine/elektronische Zündung für OGAR 4 250ccm 1946

- Lichtmaschine auf Magnetbasis mit integrierter vollelektronischer Zündung. Ausgang 12V/100W DC.

Festkörperzündung mit eigener Stromversorgung innerhalb des Systems. Ersetzt alte Lichtmaschine, Punkte, Kondensator, Zündspulen. Sie können ohne Batterie fahren, wenn Sie wollen. Es sind keine Änderungen am Motorgehäuse erforderlich.

- Das Gewicht des neuen Schwungrads beträgt 3,2 kg.

- alle Teile sind neu
- mehr Lichtleistung
- sehr stabile Zündung mit stabilem Funken
- besseres Anfahren, bessere Kraftstoffverbrennung
- keine Abnutzung mehr an Weichen
- kein empfindlicher Fliehkraftregler



| | |
|---|------------------|
| Montageanleitung für das System 810879900 | 18.7.2024 |
| <p>- Wenn Sie eine serienmäßige Zündung einbauen und einstellen können und über grundlegende mechanische Fähigkeiten verfügen, können Sie einen VAPE einbauen! Wenn Sie noch nie an Ihrer Zündung gearbeitet haben, lassen Sie es besser von jemandem machen, der sich damit auskennt.</p> | |
| <p>- VAPE kann weder die Einhaltung dieser Anweisungen noch die Bedingungen und Methoden der Installation, des Betriebs, der Verwendung 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 unsachgemäßen Installation, einem unsachgemäßen Betrieb oder einer unsachgemäßen Verwendung und Wartung resultieren oder in irgendeiner Weise damit zusammenhängen. Wir behalten uns das Recht vor, ohne vorherige Ankündigung Änderungen am Produkt, den technischen Daten oder der Montage- und Betriebsanleitung 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 jede Veränderung des Materials sowie eigene Reparaturversuche, die nicht mit VAPE abgestimmt sind, zum Verlust der Garantie führen können. Schneiden Sie keine Drähte ab. Dies führt zu einem Verlust des Verpolungsschutzes und hat oft Schäden an der Elektronik zur Folge. Bitte beachten Sie auch die Informationen auf der Informationsseite zu diesem System. Vergewissern Sie sich, dass das, was Sie gekauft haben, auch wirklich zu Ihrem Motorrad passt. Falsche Zündeneinstellungen können Ihren Motor beschädigen und Sie beim Kickstarten sogar verletzen (heftige Kickbacks). Seien Sie bei den ersten Testläufen vorsichtig. Ändern Sie bei Bedarf die Einstellungen auf sicherere Werte (weniger Vorlauf). Achten Sie bei der Montage sorgfältig darauf, dass der Rotor (Schwungrad) nicht die Statorspulen oder etwas anderes berührt, was durch verschiedene Umstände passieren und zu schweren Schäden führen kann.</p> | |
| <p>Bestimmungsgemäße Verwendung</p> | |
| <p>- Dieses System ist für den Ersatz von serienmäßigen Lichtmaschinen und Zündanlagen in Oldtimern und klassischen Motorrädern vorgesehen, deren Motorcharakteristik nicht nachträglich verändert wurde. Dieses System ist kein Tuning-System und bringt keine signifikante Steigerung der Motorleistung. Es erhöht jedoch die Verkehrssicherheit und den Komfort erheblich, indem es eine bessere Beleuchtung, eine bessere Funktion der Seitenblinker und der Hupe und, im Vergleich zu den veralteten Seriensystemen, eine höhere Zuverlässigkeit bietet. Da unser System nicht in die Motoreigenschaften eingreift, erhöht es nicht die Emission von gasförmigen Schadstoffen und Lärm. In den meisten Fällen sollte der Schadstoffausstoß aufgrund der besseren Verbrennung sogar reduziert werden. Bei bestimmungsgemäßer Verwendung verstößt das System daher in der Regel nicht gegen den bestehenden Rechtsstatus des Motorrads. (Bitte prüfen Sie Ihre örtlichen gesetzlichen Bestimmungen!) Diese Anlage ist nicht für den Einsatz bei Wettbewerbsveranstaltungen geeignet. Bei nicht bestimmungsgemäßer Verwendung erlischt Ihre Garantie und es kann durchaus sein, dass Sie nicht die gewünschten Ergebnisse erzielen oder schlimmstenfalls die Straßenzulassung verlieren.</p> | |
| <p> - VAPE garantiert homologierte Produkte, die mit dem "E"-Zeichen im Ring gekennzeichnet sind (E8 speziell für die Tschechische Republik), und gewährleistet damit eine durchgängige Konformität der Produkteigenschaften mit den einschlägigen ECE-Homologationsvorschriften (insbesondere ECE R10.05). Die Prüfung wird regelmäßig von der zuständigen Behörde durchgeführt.</p> | |
| <p>- Das Ladesystem ist nur für wiederaufladbare 12V (6V-Systeme 6V) Blei-Säure-Batterien mit flüssigem Elektrolyt oder versiegelte Blei-Säure-Batterien, AGM, geeignet. Es ist nicht geeignet für die Verwendung mit Nickel-Cadmium, Nickel-Metall-Hydrid, Lithium-Ionen oder andere Arten von wiederaufladbaren oder nicht wiederaufladbaren Batterien.</p> | |
| <p>- Es handelt sich um ein Ersatzsystem und nicht um eine Kopie des Originalmaterials. Die Teile in diesem System daher anders aussehen und könnte anders passen (insbesondere Zündspule und Regler) erfordern einige Anpassung durch Sie.</p> | |
| <p>- Beginnen Sie bei der Montage unbedingt mit der Montage der Motorteile, um zu sehen, ob diese wirklich passen, bevor Sie mit der Montage der Außenteile beginnen. In vielen Fällen bauen die Kunden diese zuerst ein und verändern sie dadurch oft unter Verletzung der Garantie, was sie für einen erneuten Verkauf untauglich macht. Der Austausch alter Zündanlagen ist keine Sache, die</p> | |

man aus dem Supermarktregal nimmt, da es sehr viele Typen, Versionen und möglicherweise unbekannte Modifikationen auf dem Nachrüstmarkt gibt, die viel Raum für Fehler bieten.

- Unsere Systeme sind **NICHT für die Verwendung mit elektronischen Geräten von Drittanbietern (wie z.B. GPS, Mobiltelefone, LED-Beleuchtung usw.) getestet und können Schäden an solchen Teilen verursachen.** Möglicherweise funktionieren vorhandene elektronische Tachometer nicht mit dem neuen System. Möglicherweise werden vorhandene Sicherheitsschalter und elektronische Ventilsteuerungen nicht unterstützt. Es kann sein, dass Ihr Motorrad ursprünglich mit einer Zündung ausgestattet war, die aus rechtlichen Gründen die Höchstgeschwindigkeit begrenzt hat. Das neue System verfügt nicht über eine solche Möglichkeit, prüfen Sie also vorher Ihre rechtliche Situation.

- Wenn Sie keine Fachkenntnisse für den Einbau haben, lassen Sie ihn von einem Fachmann oder in einer Fachwerkstatt durchführen. Ein unsachgemäßer Einbau kann das neue System und Ihr Motorrad beschädigen und möglicherweise sogar zu körperlichen Schäden führen.

- Bevor Sie ein System bestellen, prüfen Sie bitte, ob ein Abziehwerkzeug für den neuen Rotor im Kit enthalten ist. Wenn nicht, bestellen Sie es besser gleich mit. Verwenden Sie zum Abziehen des neuen Rotors niemals etwas anderes als das empfohlene Abziehwerkzeug. Schäden am Rotor, die durch die Verwendung anderer Werkzeuge oder Methoden entstanden sind, sind nicht von der Garantie abgedeckt.

- Der Rotor ist empfindlich gegenüber Stößen (auch beim Transport). Bitte prüfen Sie vor der Montage immer auf Beschädigungen (bei Rotoren ohne Magnetplastifizierung versuchen Sie, die Magnete mit den Fingern zur Seite zu drücken). Nach dem Aufprall könnten sich die eingeklebten Magnete gelöst haben und allein durch die Magnetkraft am Rotor haften, so dass man es nicht sofort merkt. Bei laufendem Motor wäre der Schaden erheblich. Bevor Sie den Rotor auf den Motor setzen, vergewissern Sie sich bitte, dass seine Magnete keine Metallgegenstände wie kleine Schrauben, Muttern und Unterlegscheiben aufgenommen haben. Auch das würde zu schweren Schäden führen.

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



Sie sollten diese Teile erhalten haben:

- Rotor / Befestigungsmutter
- vormontierte Statoreinheit
- Regler/Gleichrichter
- CDI-Zündspule / ht-Kabel
- Relais mit Kabeln
- Zubehör



- Sie können den neuen Rotor mit einem Abzieher abziehen 72 98 799 99 **Nicht im Lieferumfang enthalten.**

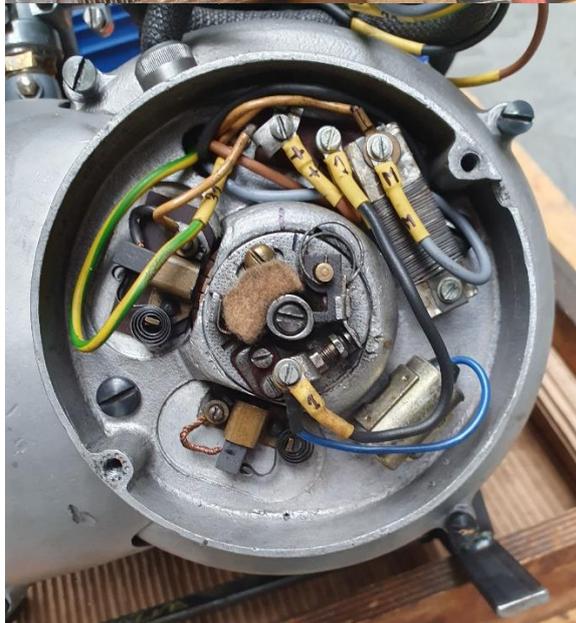
- **Hinweis:** Verwenden Sie niemals einen Klauenzieher, einen Hammer oder ein anderes Gerät, das die Magnete abschütteln könnte.

- Stellen Sie sicher, dass Ihr Motorrad sicher steht, vorzugsweise auf einer erhöhten Werkbank, und dass Sie guten Zugang zur Lichtmaschinenenseite des Motors haben. Lösen Sie die Kabel von Ihrer alten Lichtmaschine und entfernen Sie sie. Ziehen Sie den Rotor ab.



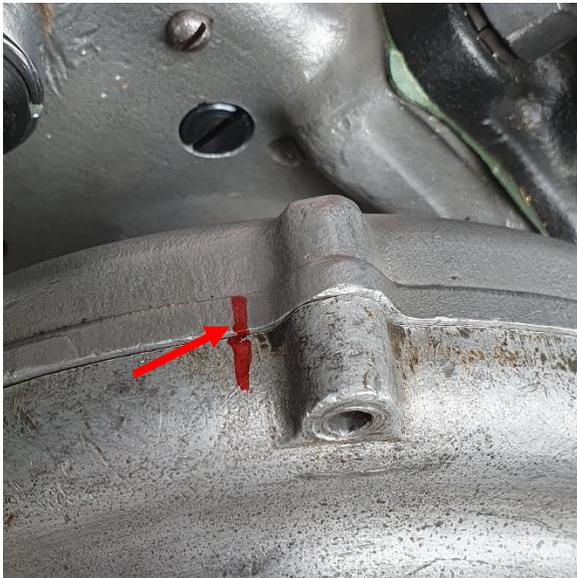
- Nehmen Sie den Scheibenfederschlüssel von der Kurbel. Sie brauchen ihn nicht mehr. Bitte vergessen Sie das nicht, sonst haben Sie später bei der Montage Probleme.

- **Bemerkung:** Diese Scheibenfeder hält den Rotor nicht wirklich auf der Welle, das übernimmt der Konus. Er führt lediglich zur richtigen Einstellung, die nun auf andere Weise erreicht wird.

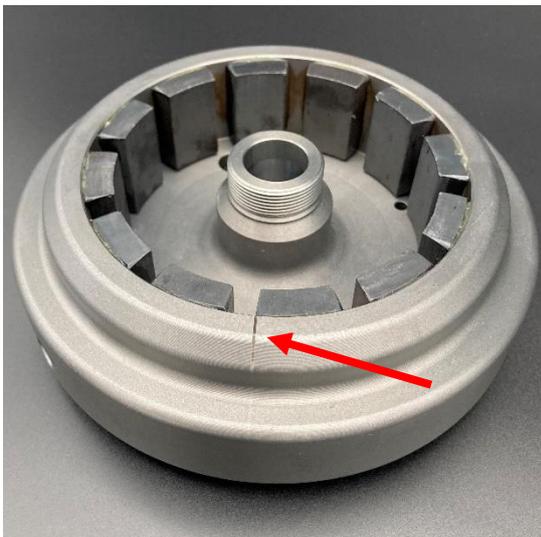




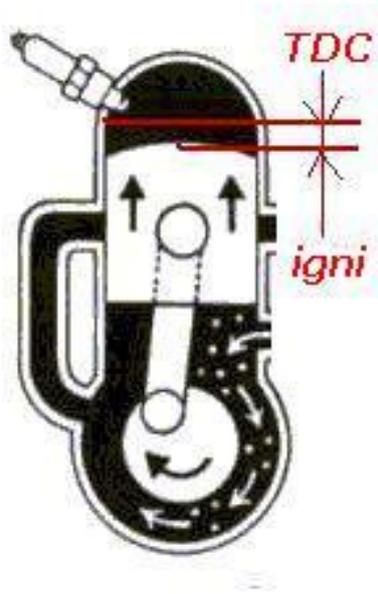
- Schrauben Sie die mitgelieferte Statoreinheit in den Kurbelgehäusedeckel.
- Ziehen Sie das Kabel durch das Loch im Deckel und verschrauben Sie es nach dem Aufsetzen der Grundplatte mit 2xM6x20 Schrauben und 2x M6 Muttern inkl. Unterlegscheiben.
- Auf der Duraluminium-Grundplatte befindet sich eine kleine Fräslinie, die die Steuermarke darstellt. Übertragen Sie diese Linie auf die Wände des Kurbelgehäusedeckels.



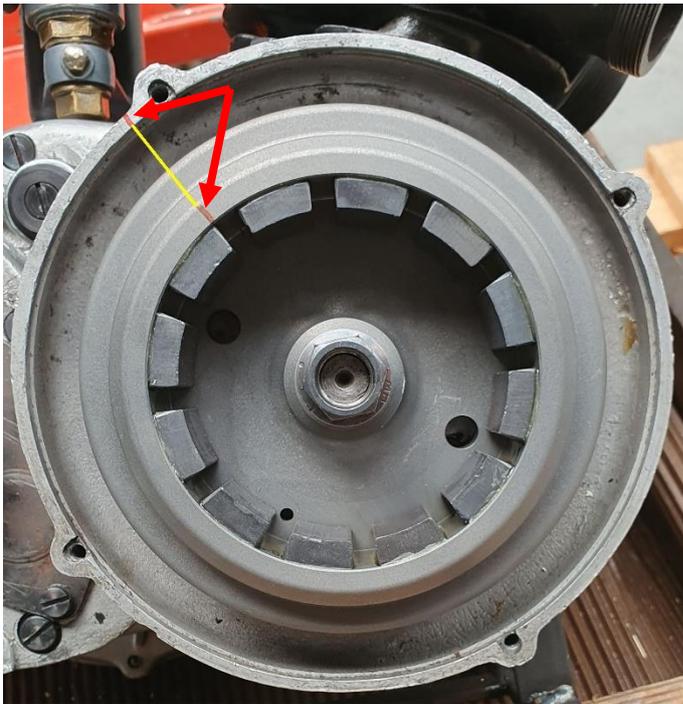
- Setzen Sie die Motorabdeckung auf den Block.
- Die Markierung auf dem Deckel wird auf den Motorblock übertragen.



- Schauen Sie sich den neuen Rotor an. Sie werden auf der Unterseite eine gelaserte Markierung finden
- Dies ist die Steuermarkierung auf dem Rotor



- Nehmen Sie die Zündkerze heraus.
- Stellen Sie die Kurbelwelle (ggf. mit Hilfe des provisorisch eingebauten neuen Schwungrads) in Zündposition.
- Sie können das provisorisch eingestellte neue Schwungrad als Drehgriff verwenden.



- Sobald der Kolben in Position ist, ziehen Sie den Rotor vorsichtig nach unten.
- Setzen Sie dann das neue Schwungrad so ein, dass die Markierung auf der Unterseite mit der Markierung auf dem Kurbelgehäuse übereinstimmt (wie auf dem Bild hier).
- Befestigen Sie das Schwungrad vorsichtig mit der mitgelieferten Mutter. Achten Sie darauf, dass Sie die Kurbelstellung nicht verändern.



- Die Einstellung des Zündzeitpunkts wird mit Hilfe des Fensters im Deckel überprüft.

- Die Markierung auf der Basispalte zeigt auf die Linie auf dem Rotor.

- Jetzt ist alles vorbereitet. Sie können den Deckel wieder aufsetzen. Setzen Sie die Zündkerze wieder ein. Vergewissern Sie sich, dass die Magnete des Schwungrads keine Fremdkörper (Unterlegscheiben, Schrauben usw.) erfasst haben.

- Setzen Sie die Zündkerze wieder ein.

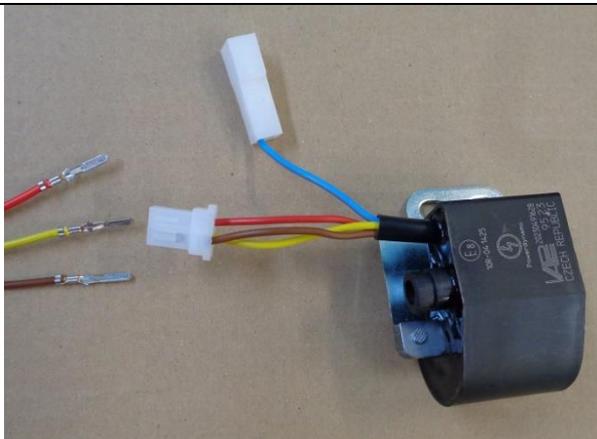
- Befestigen Sie den neuen Gleichrichter/Regler und die neue Zündspule an einer geeigneten Stelle. Befestigen Sie die Verkabelung am Rahmen.

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 DC-Regler mit eingebautem Rauchkondensator (73 00 799 50) verwenden Sie zusätzlich den Schaltplan **reg_102**:

- Um den Kabelaustritt durch die oft kleinen Öffnungen im Motorgehäuse zu erleichtern, wurde der Kunststoffstecker der Lichtmaschinenverkabelung, der zur Zündspule führt, nicht auf den Kabelanschluss gesteckt. Sie sollten den Stecker erst dort anbringen, wenn alles ordnungsgemäß auf der Motorseite installiert wurde.



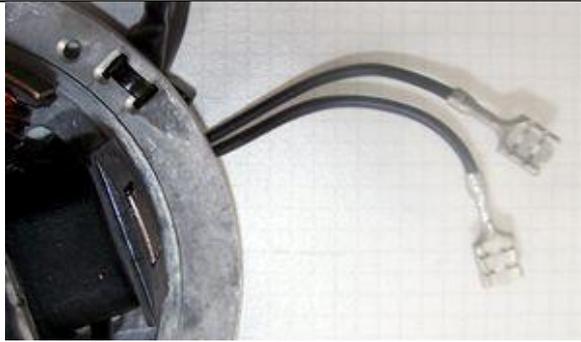
- Suchen Sie die Zündspule mit der Steckerbuchse und den drei Drähten (rot, braun und gelb).

- Setzen Sie das mitgelieferte 4-polige Steckergehäuse auf diesen Stecker und stecken Sie die drei Drähte (rot, braun und weiß) vom Generator ein. Achten Sie darauf, dass die Klemmen sicher im Gehäuse einrasten und dass Sie anschließen:

- rot bis rot
- braun bis braun
- gelb bis gelb

- Sollten Sie die Klemmen wieder aus dem Steckergehäuse herausbekommen müssen (oder wollen), führen Sie eine Büroklammer von vorne neben die Klemmen und drücken Sie den kleinen Widerhaken zur Seite. Ziehen Sie dann den Draht heraus.

Anschluss der Powerdynamo-Lichtmaschine an den Beleuchtungskreislauf (über den Regler):

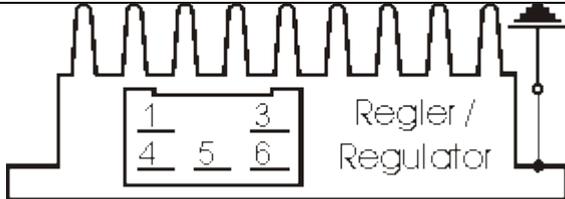


- Die 2 schwarzen Drähte, die von der Statorspule ausgehen, führen die Spannung für Licht, Hupe, Blinker usw. Sie haben nichts mit der Zündung zu tun.
- Diese Spannung (zwischen 10 und 50 Volt Wechselstrom) muss jedoch stabilisiert (geregelt) und für die meisten Anwendungen in Gleichstrom (DC) umgewandelt werden, da es sich in erster Linie um Wechselstrom (AC) handelt.

- Hierfür bieten wir 2 verschiedene Regler an:

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

Regler Typ 1: mit Standard-Gleichstromregler (95 22 699 06), verwenden Sie den Schaltplan 73ir12:



- Der neue Regler/Gleichrichter hat einen kompakten Stecker mit 6 Positionen, von denen eine nicht verwendet wird. Eine zu diesem Stecker passende Buchsenabdeckung wird mitgeliefert. In diese Steckerbuchse müssen Sie die folgenden Drähte einführen (die mit Klemmen versehen sind, die in den Stecker einrasten):

- Die beiden schwarzen Kabel, die von der Lichtmaschine ...

... an die Pins 1/4 des neuen Reglers anschließen (von dort führen ebenfalls schwarze Drähte ins Innere des Gerätes). Es spielt keine Rolle, welcher Draht an welchen der beiden Anschlüsse (1/4) angeschlossen wird, da sie Wechselstrom führen.

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

... verbindet Pin 3 der Reglereinheit (von dort geht ebenfalls ein braunes Kabel ins Innere der Einheit) mit dem Minuspol der Batterie oder (falls Sie ohne Batterie fahren) mit Masse (Chassis).

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

Passen Sie auf sich auf:

Falsche Polarität führt zu Schäden an der Elektronik!

... wird an Pin 5 des neuen Reglers angeschlossen (von dort geht ebenfalls ein rotes Kabel ins Innere des Gerätes). Hier kommt Ihre geregelte positive Spannung heraus, die Sie an Batterie-Plus anschließen, oder (falls Sie ohne Batterie fahren) an die Spannungseingangsklemme des Hauptschalters (Zündschloss, deutsche Motorräder: Pin 51/30).

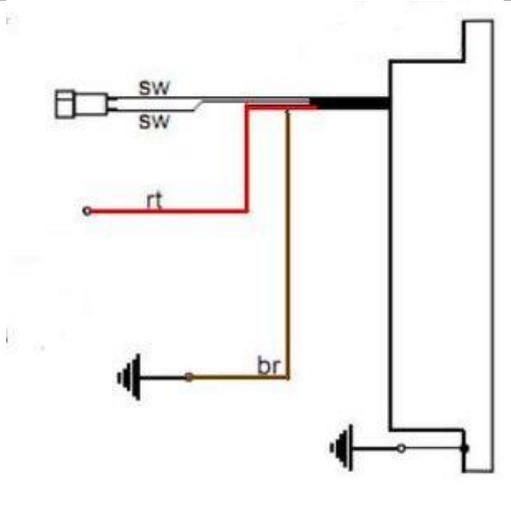
- Vergewissern Sie sich, dass Sie eine **15-A-Sicherung** zwischen Batterie und Fahrzeugstromkreis haben.

- Der grün/rote Draht an Pin 6 des neuen Reglers ...

... ist für die Ladekontrollleuchte. Sie schließen dort das Kabel an, das früher von der Kontrollleuchte zum Originalregler lief.

- Klar, dass diese Kontrolle nur bei vorhandener Batterie funktioniert. Sollten Sie ohne Batterie fahren und das Kabel trotzdem anschließen, werden Sie sehen, dass die Leuchte auch dann leuchtet, wenn die Lichtmaschine Spannung erzeugt. Also ohne Batterie, nicht anschließen.

Regler Typ 2: mit Gleichstromregler mit eingebautem Schwimmerkondensator (73 00 799 50), zusätzlich den Schaltplan **reg_102** verwenden:



- die 2 schwarzen (sw) Drähte sind der Wechselstromeingang von der Lichtmaschine (da es sich um Wechselstrom handelt, spielt es keine Rolle, welches Schwarz mit welchem Schwarz verbunden ist)
- das rote (rt) Kabel ist der 12V DC Ausgang plus
- der braune (br) Draht ist geerdet und intern mit dem Gehäuse verbunden

- Bleibt das blaue (manchmal blau/weiße) Kabel an der Zündspule. Dies ist das Abschaltkabel.

Angeschlossen an Masse - die Zündung wird unterbrochen!

- Anmerkung:

Sollten Sie Probleme mit der Zündung haben, trennen Sie als erste Maßnahme dieses blaue Kabel. In vielen Fällen können Sie so wieder mobil werden

Abschalten über separaten KILLSCHALTER
(beim Fahren ohne Batterie):

Das Relais wird nicht eingebaut. Das blaue(/weiße) Kabel der Zündspule wird mit einem KILLSCHALTER verbunden, der gegen Masse schließt (ein Knopf am Lenker). Oder Sie montieren ein Zündschloss, das in der AUS-Stellung gegen Masse schließen kann.

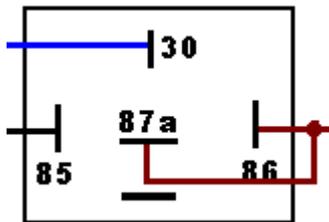
Batteriemethode:

Verbinden Sie das braune Relaiskabel mit guter Masse. Führen Sie das längere schwarze Kabel vom Relais zu dem Kabel, das zuvor zu einem Pin geführt hat, der Spannung führt, wenn der Schalter eingeschaltet ist (bei deutschen Motorrädern: Pin 15), und schließen Sie es dort an.

Verbinden Sie das blaue Kabel von Pin 30 des Relais mit dem blauen(/weißen) Kabel an der neuen Zündspule.

Sollte Ihre Batterie unterwegs versagen, klemmen Sie einfach das blaue Kabel ab, und Ihr Motorrad läuft wieder (es bleibt nur nicht mehr durch Ausschalten stehen).

Verdrahtung des Relais (falls



verwendet):

- Das braune Kabel mit dem Ringkabelschuh von den Stiften 87a und 86 geht auf Masse.
- Das schwarze Kabel von Pin 85 führt zu einer Hauptschalterklemme, die im eingeschalteten Zustand Spannung führt.

| | |
|---|--|
| <p>Schrauben Sie das Hochspannungskabel (Zündkabel) ...</p> <p>- Bitte verwenden Sie keine funkenverstärkenden Kabel, wie z.B. "Nology supercables" oder "hot wire". Dies würde das System stören und möglicherweise beschädigen.</p> | <p>... in die Zündspule und ziehen Sie die Gummidichtung vor der Montage der Spule über (das ist einfacher).</p> <p>- Bitte verwenden Sie das mitgelieferte Kabel und nicht irgendein altes Kabel.</p> |
| <p>- Sie tun sich selbst einen Gefallen, wenn Sie Ihrem Motorrad neue Zündkerzen und Zündkerzenstecker gönnen (vorzugsweise solche zwischen 0-2kOhm). Viele Probleme sind auf "scheinbar gute" (sogar ganz "fabrikneue") Zündkerzen, Anschlüsse und Kabel zurückzuführen. - Verwenden Sie keine Zündkerzen mit einem internen Entstörowiderstand. NGK (z.B.) bietet solche Zündkerzen mit einem "R" (für Resistor) gekennzeichnet an.</p> | |
| <p>- Abschließend - und vor dem Einbau der Batterie und vor dem ersten Kickstart - überprüfen Sie bitte noch einmal sorgfältig alle Anschlüsse und Passungen anhand des Schaltplans. Prüfen Sie Batterie und Glühbirnen auf korrekte Spannung (12 V).</p> <p>- Sollte etwas nicht funktionieren, konsultieren Sie bitte unsere Anleitung zur Fehlerbehebung auf unserer Homepage. Trennen Sie als ersten Schritt das blaue Kabel von der Spule und testen Sie es erneut.</p> | |
| <p>- WICHTIG: Bei der Kurbelwellenreparatur wird die Dynamowelle oft bearbeitet und kürzer gemacht. Die Folge ist ein tiefer sitzender Rotor, der nun möglicherweise mit seinen Nieten die Statorspule berührt. Die Folge ist ein zerstörter Stator und ein Ausfall der Zündung.</p> | |

| Wichtige Sicherheits- und Bedienungshinweise |
|--|
| <p>- Sicherheit geht vor! Bitte beachten Sie die allgemeinen Sicherheits- und Gesundheitsvorschriften für die Kraftfahrzeugreparatur (MVR) sowie die vom Hersteller Ihres Motorrads angegebenen Sicherheitshinweise und Verpflichtungen.</p> <p>Die Einstellmarkierungen auf dem Material dienen nur zur allgemeinen Orientierung bei der Erstmontage. Bitte überprüfen Sie nach dem Einbau mit geeigneten Mitteln (Stroboskop) die korrekte Einstellung, um Schäden am Motor und möglicherweise auch an Ihrer Gesundheit zu vermeiden. Sie allein sind für den Einbau und die Richtigkeit der Einstellungen verantwortlich.</p> |
| <p>- <u>Zündanlagen erzeugen Hochspannung!</u> Bei unserem Material sogar bis zu 40.000 Volt! Das kann bei unvorsichtigem Umgang nicht nur schmerzhaft, sondern geradezu <u>gefährlich</u> sein. Bitte halten Sie einen Sicherheitsabstand zu den Elektroden Ihrer Zündkerze und zu offenen Hochspannungskabeln. Sollten Sie den Zündfunken testen müssen, halten Sie den Zündkerzenstecker mit etwas gut isolierendem Material fest und drücken Sie ihn fest auf den festen Boden des Motorblocks.</p> <p>Ziehen Sie die Zündkerzenstecker niemals bei laufendem Motor ab. Waschen Sie Ihr Fahrzeug nur bei abgestelltem Motor und ausgeschalteter Zündung.</p> |
| <p>- Sollten Sie das HT-Kabel mit der festen Gummi Kappe (<i>die keinen Widerstand enthält</i>) als Teil des Bausatzes erhalten haben, müssen Sie eine Zündkerze mit eingebautem Widerstand verwenden (<i>oder die Kappe durch eine mit einem Widerstand ersetzen</i>), um den örtlichen Gesetzen zu entsprechen (<i>Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit</i>).</p> <p>- Verwenden Sie nicht gleichzeitig einen Zündkerzenstecker, der einen Widerstand enthält, UND eine Zündkerze, die einen Widerstand enthält. Dies würde zu Problemen führen, insbesondere zu Schwierigkeiten beim Starten des Motors. Der Gesamtwiderstand von Kappe und Zündkerze zusammen sollte 5kOhm nicht überschreiten.</p> <p>- Denken Sie daran, dass Kerzenkerzen altern und der Widerstand zunimmt. Wenn ein Motor nur bei kaltem Motor anspringt, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass ein defekter Zündkerzenstecker oder eine defekte Zündkerze die Ursache ist. Verwenden Sie keine sogenannten zündverstärkenden Kabel (z. B. Nology).</p> |
| <p>- Prüfen Sie nach dem Einbau <u>den festen Sitz aller Schrauben, auch der vormontierten</u>. Wenn sich Teile während des Betriebs lösen, kommt es unweigerlich zu Schäden am Material. Wir montieren die Schrauben nur lose vor.</p> |
| <p>- Geben Sie dem neu installierten System eine Chance, zu funktionieren, bevor Sie beginnen, Werte zu prüfen und zu testen oder, schlimmer noch, Änderungen daran vorzunehmen.</p> |

Unsere Teile sind vor der Auslieferung an Sie geprüft worden. Sie werden ohnehin nicht viel überprüfen können. **Verzichten Sie auf jeden Fall darauf, die elektronischen Bauteile (wie Zündspule, Regler und Versteller) zu messen. Sie riskieren hier schwere Schäden an der inneren Elektronik. Sie werden ohnehin keine greifbaren Ergebnisse von dem Vorgang erhalten.** Denken Sie daran, dass auch Ihr Vergaser, Ihre Zündkerzen und Zündkerzenstecker (selbst wenn sie ganz neu sind) der Grund für eine Fehlfunktion sein können. Die allgemeine Erfahrung mit unseren Systemen ist, dass der Vergaser auf niedrigere Einstellungen umgestellt werden muss. Sollte das System nach dem Zusammenbau nicht anspringen, trennen Sie zunächst das blaue (oder blau/weiße) Unterbrecherkabel direkt an der Zündspule (oder in einigen Fällen an der Verstelleinheit), um eine Fehlfunktion in der Unterbrecherschaltung auszuschließen. Prüfen 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 Knowledge Base, bevor Sie das Material zur Überprüfung an uns schicken.

- Der Funke klassischer, punktbasierter Zündsysteme hat mit etwa 10.000 Volt vergleichsweise wenig Energie und sieht daher gelb und fett aus (was ihn allerdings gut sichtbar macht). Der Funke unseres Systems hat mit bis zu 40.000 Volt eine hohe Energie und ist daher nadeldünn, fokussiert und blau gefärbt, was ihn nicht so gut sichtbar macht. Außerdem erhält man den Funken nur bei Kickstarter-Geschwindigkeiten und nicht durch langsames Herunterdrücken des Kickhebels mit der Hand (wie es bei batteriebetriebenen Zündungen der Fall ist).

- Systeme, die eine Zündspule mit zwei Ausgängen verwenden, weisen einige Besonderheiten auf. Bitte beachten Sie, dass bei Tests auf einer Seite die andere Seite entweder mit einer eingebauten Zündkerze verbunden oder sicher geerdet sein muss. Sonst gibt es auf beiden Seiten keinen Funken. Auch bei solchen offenen Ausgängen können lange und gefährliche Funken über die ganze Spule fliegen.

- Führen Sie niemals Lichtbogenschweißarbeiten am Motorrad durch, ohne alle Teile, die Halbleiter enthalten, vollständig abzuklemmen (Zündspule, Regler, Zündversteller), wobei Stator und Rotor nicht abgenommen werden müssen. Das Gleiche gilt für Lötarbeiten. Trennen Sie den LötKolben vom Netz, bevor Sie die Elektronik berühren! Niemals Kupferspachtel an Zündkerzen verwenden.

- Die Elektronik reagiert sehr empfindlich auf falsche Polarität. Prüfen Sie nach Arbeiten an der Anlage die richtige Polung der Batterie und des Reglers. Falsche Polung führt zu Kurzschlüssen und zerstört den Regler, die Zündspule und die Zündverstellung. Die Verdrahtung erfolgt in der Regel immer Farbe an Farbe. Fälle, in denen die Farbe zwischen den Drähten springt, sind in unserer Anleitung ausdrücklich erwähnt.

- Achten Sie bei der Handhabung des neuen Rotors darauf, dass die Magnete nicht beschädigt werden. Vermeiden Sie direkte Schläge auf den Umfang des Rotors. **Stülpen 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 5kOhm. Verwenden Sie besser solche mit 1 oder 2 kOhm. Bedenken Sie, dass Zündkerzenstecker altern und sich dadurch ihr Innenwiderstand erhöht. Sollte ein Motor nur im kalten Zustand anspringen, ist mit großer Wahrscheinlichkeit ein defekter Zündkerzenstecker und/oder eine defekte Zündkerze die Ursache. Überprüfen Sie bei Problemen auch die Hochspannungskabel. Verwenden Sie niemals Kohlefaser-Hochspannungskabel oder so genannte "heiße Drähte", die versprechen, den Zündfunken zu erhöhen.

- Es ist ratsam, den Rotor mit einer dünnen Ölschicht zu bedecken, um die Korrosionsgefahr zu verringern.

- Verwenden Sie niemals einen Klauenzieher oder einen Hammer, um den Rotor zu lösen. Seine Magnete könnten sich dabei lösen. Wir bieten einen speziellen Abzieher an, um den neuen Rotor wieder auszurasten (siehe Montageanleitung)!

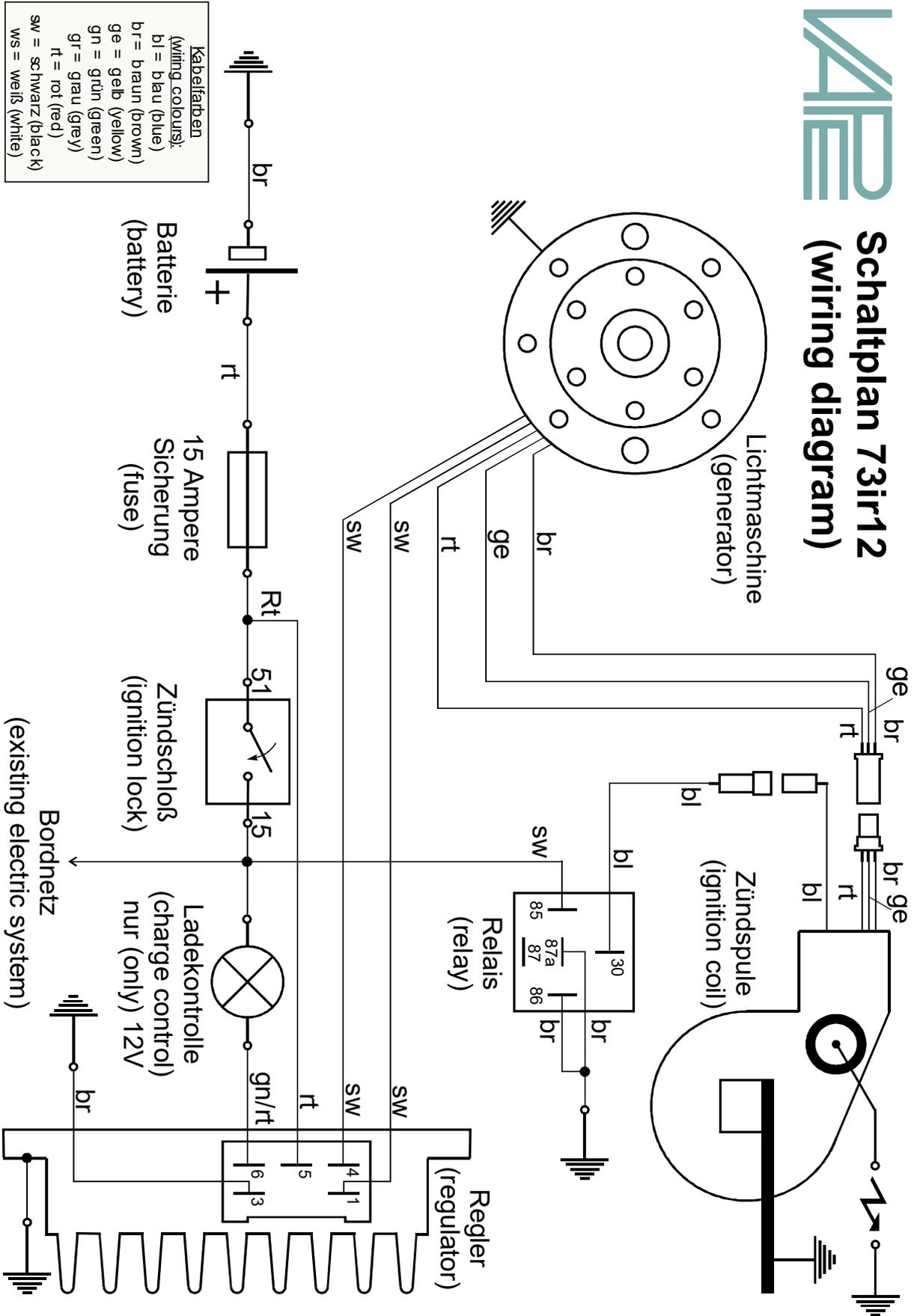
- Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, klemmen Sie bitte die Batterie ab (so vorhanden), um zu verhindern, dass Strom durch die Dioden des Reglers fließt. Aber auch eine abgeklemmte Batterie entlädt sich nach einiger Zeit von selbst.

- Bitte beachten Sie diese Hinweise, aber haben Sie gleichzeitig keine Angst vor dem Installationsprozess. Denken Sie daran, dass vor Ihnen schon tausende andere Kunden das System erfolgreich installiert haben.

Viel Spaß beim Fahren mit dem neuen elektrischen Herz!



Schaltplan 73ir12 (wiring diagram)



VAPE Schaltplan Regler 102 (wiring diagram regulator)

