

System 7711599HR (nur Zündung, keine Lichtspulen)
- HEAVY ROTOR 1,2 kg



Vorteil gegenüber dem ursprünglichen System:

Magnetzündler / elektronische Zündung für Rotax 124GS, 124MC, 174GS (SWM) Motoren mit dem kleineren Konus (M16 Mutter), auch passend für Puch Frigero 125

- Lichtmaschine auf Magnetobasis mit integrierter Festkörperzündung.
- Speziell für den Einsatz im Gelände entwickeltes System
- Ausgang 12V/100W DC. (599 Racing System ohne Beleuchtungsunterstützung) Ersetzt den Serienmagneten und alle Zündungsteile
- Um den neuen Rotor wieder abzuziehen, benötigen Sie einen Abzieher mit Innengewinde M27x1,25 (Teil 72 98 999 99).

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



Montageanleitung für systém 7711599HR	15.7.2024
<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, Gel 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 entstehen, 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.** Durch Anklicken erhalten Sie größere und bessere Bilder und möglicherweise aktualisierte Informationen. Systemliste unter <http://www.powerdynamo.biz>



Rennversion (nur Zündung):

- vormontierte Statoreinheit
- schwerer Rotor (Schwungrad)
- elektronische Zündspule (Kondensator)
- Hochspannungskabel mit angespritztem Stecker
- Bits & pieces
- Abzieher

- Um Ihren neuen Rotor wieder zu lösen, verwenden Sie ausschließlich einen Abzieher mit Innengewinde M27x1,25 (Teile-Nr.: 72 98 999 99 im Lieferumfang enthalten). - **Hinweis:** Verwenden Sie niemals einen Klauenabzieher, einen Hammer oder ein anderes Gerät, das die Magnete abschüttelt.



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

- Nehmen Sie die Abdeckung der Lichtmaschine ab und entfernen Sie den serienmäßigen Motoplat-Stator von der Abdeckung.

Schrauben Sie das serienmäßige Schwungrad ab (bewahren Sie die Mutter auf, sie wird wiederverwendet) und entfernen Sie das Schwungrad.

- Nehmen Sie die Zündspule ab und trennen Sie alle Kabel zwischen Stator und Zündspule.

- 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.

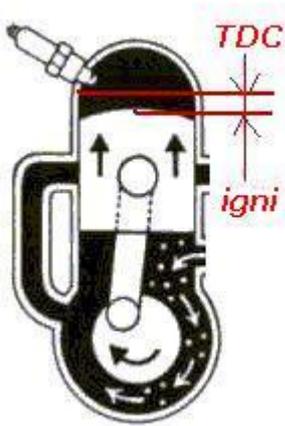
- **Bemerkung:** Diese Scheibenfeder hält den Rotor nicht wirklich auf der Welle, das übernimmt der Konus. Er führt lediglich zur richtigen Einstellung, die nun auf andere Weise erreicht wird.



- Nehmen Sie die Zündkerze heraus.

- Setzen Sie das neue Schwungrad auf die Welle. Befestigen Sie es noch nicht. Es muss noch eingestellt werden.





- Stellen Sie die Kurbelwelle (ggf. mit Hilfe des provisorisch montierten neuen Schwungrads) in die Zündposition. Diese sollte bei Typ 366 (370cc) und Typ 406 (399cc) 2,5 mm BTDC (20-Grad +/- .2-Grad), bei Typ 244 und 280 (248cc und 277cc) sowie Typ 124 (124cc) und Typ 174 (173cc) 1,3mm (15-Grad +/- .1-Grad) betragen.

- Sie können das provisorisch eingestellte neue Schwungrad als Drehgriff verwenden.



- Wenn die Zündposition gefunden ist, lösen Sie das Schwungrad vorsichtig wieder, ohne die Position des Kurbels zu verändern.

- Setzen Sie dann das neue Schwungrad so ein, dass die Markierung auf dem Umfang mit der Mitte des nach vorne gerichteten Befestigungslochs des Deckels übereinstimmt. (wie auf dem Bild hier gezeigt).

- Befestigen Sie das Schwungrad vorsichtig mit der Originalmutter. Achten Sie darauf, dass Sie die Kurbelstellung nicht verändern.

- Schrauben Sie die neue Statorspule von ihrem Sockel ab (3 Schrauben M4), um Zugang zu den Schraubenlöchern am Sockel zu erhalten. Achten Sie darauf, die Lackisolierung nicht zu beschädigen.

- Achten Sie darauf, dass die kleine rote Markierung auf dem Sockel mit der Strebe im Deckel übereinstimmt, die in Richtung des Schraubenlochs im Deckel verläuft, das wie unten gezeigt in Fahrtrichtung zeigt.

- Achten Sie darauf, dass Sie die Platte gut befestigen. Setzen Sie die Statorspule zurück. Achten Sie darauf, dass keine Drähte zwischen Stator und Platte eingeklemmt werden (wenn der Stator eher weich einrastet, ist es wahrscheinlich, dass Sie einen Draht erwischt haben. Wenn er mit einem kleinen Klickgeräusch einrastet, ist alles in Ordnung.



- 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.

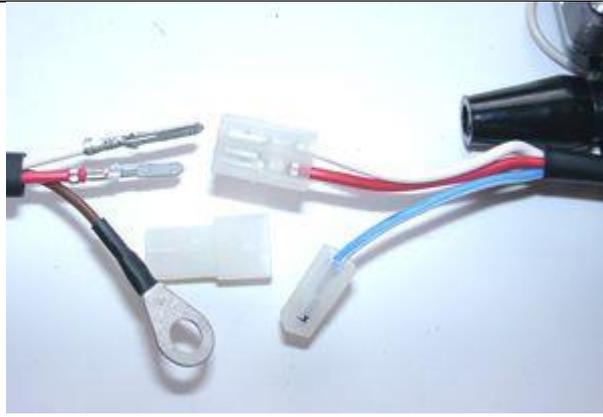
- Sie müssen nun die Zündspule und den Regler am Rahmen des Motorrads befestigen. Das Rennsystem hat keinen Regler.



- Die Verkabelung für das Rennsystem ist einfacher, aber im Grunde die gleiche wie für das Beleuchtungssystem, nur dass der Regler nicht vorhanden ist. Noch existieren die 2 schwarzen Drähte, die vom Stator (zum Regler) laufen.

Schließen Sie die Teile wie im Schaltplan 71ik-599 dargestellt an:

- 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 beiden Drähten (rot und weiß).

- Stecken Sie das mitgelieferte 2-polige Steckergehäuse auf diesen Stecker und führen Sie die beiden Drähte (rot und weiß) vom Generator ein. Achten Sie darauf, dass die Klemmen sicher im Gehäuse einrasten und dass Sie anschließen:

- weiß bis weiß
- rot bis rot

- 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.

- Das braune Kabel der neuen Lichtmaschine mit der runden Ösenklemme muss direkt an den Halterahmen der Zündspule (Masse) geschraubt werden.

Achtung: Nichtbeachtung ist die häufigste Ursache für Zündprobleme! Ohne diese direkte Verbindung funktioniert die Anlage nicht oder nicht lange ohne Probleme. Bitte verlassen Sie sich nicht auf den Rahmen als Massepunkt. Lack, Öl und Schmutz verhindern oft einen guten Kontakt!

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

Anmerkung:

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

Angeschlossen an Masse - die Zündung wird unterbrochen!

- Diese Art der Verkabelung wird bei Motorrädern verwendet, die ursprünglich bereits über eine Magnetzündung verfügten und daher durch Kurzschluss gegen Masse abgeschaltet wurden.

- Diese Fahrzeuge haben bauartbedingt eine Hauptsicherung (oder einen Killschalter), der in der AUS-Stellung einen Pin mit Masse verbindet (bei deutschen Motorrädern: Pin 2). Der blaue/(weiße) Draht der Zündspule wird hier angeschlossen. Auf diese Weise funktioniert die Abschaltung wie bisher.

Schrauben Sie das Hochspannungskabel (Zündkabel) ...

- Bitte **verwenden Sie keine** funkenverstärkenden Kabel, wie z.B. "Nology supercables" oder "hot wire". Dies würde das System stören und möglicherweise beschädigen.

... in die Zündspule und ziehen Sie die Gummidichtung vor der Montage der Spule über (das ist einfacher).

- Bitte verwenden Sie das mitgelieferte Kabel und nicht irgendein altes Kabel.

- 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 Entstörwiderstand. NGK (z.B.) bietet solche Zündkerzen mit einem "R" (für Resistor) gekennzeichnet an.

- 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).

- 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.

- **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.

Wichtige Sicherheits- und Bedienungshinweise

- 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.

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.

- Zündanlagen erzeugen Hochspannung! Bei unserem Material sogar bis zu 40.000 Volt! Das kann bei unvorsichtigem Umgang nicht nur schmerzhaft, sondern geradezu gefährlich 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.

Ziehen Sie die Zündkerzenstecker niemals bei laufendem Motor ab. Waschen Sie Ihr Fahrzeug nur bei abgestelltem Motor und ausgeschalteter Zündung.

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

- 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.

- 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).

- Prüfen Sie nach der Installation den festen Sitz aller Schrauben, auch der vorinstallierten. Wenn sich Teile während des Betriebs lösen, kommt es unweigerlich zu Schäden am Material. Wir montieren die Schrauben nur lose vor.

- 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. 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 entsteht der Funke nur bei Kickstarter-Geschwindigkeiten und nicht durch langsames Herunterdrücken des Kickhebels mit der Hand (wie bei batteriebetriebenen Zündungen).

- 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 den Versteller. Die Verdrahtung erfolgt in der Regel immer Farbe an Farbe. Fälle, in denen die Farbe zwischen den Drähten springt, sind in unseren Anleitungen 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 71-599 (wiring diagram)

Kabelfarben (wiring colours):	
bl	= blau (blue)
br	= braun (brown)
ge	= gelb (yellow)
gn	= grün (green)
gr	= grau (grey)
rt	= rot (red)
sw	= schwarz (black)
ws	= weiß (white)

