

elektronische Zündung für Montesa -Rotorbefestigung mit Mutter M14, an rechter Motorseite montiert-

System 72 32 599 00 =>[€/€](#)
 System 77 34 599 00 =>[€/€](#)
 System 77 35 599 00 =>[€/€](#)
 System 77 35 599 HR =>[€/€](#)

Die Systeme sind mit [4 verschiedenen schweren Rotoren](#) erhältlich

- **72 32 599 00** with [rotor 1kg](#) (dimensions 112x42mm)
- **77 34 599 00** mit [rotor 1.4kg](#) (dimensions 112x46mm)
- **77 35 599 00** mit [rotor 2kg](#) (dimensions 128x 42mm)
- **77 35 599 HR** mit **Rotor 3kg** (dimensions 137x43mm)

BEMERKUNG: Es gibt verschiedene Versionen der Montesa. Der Hauptunterschied im Bezug auf die Zündung ist die Montage der Zündung rechts oder links am Motor sowie die Dicke des Kurbelwellenzapfens auf der Lichtmaschinen Seite (erkennbar auch an Größe der Befestigungsmutter M14 oder M18).



vollelektronische Zündung, **keine Lichtstromerzeugung**. Ersetzt die alte Magnetzündanlage Fliehkraftversteller, Unterbrecher, Zündspule. Keine Veränderungen am Motorgehäuse notwendig!

- System mit Lichtspulen, siehe [72 32 799](#)

Bild zeigt Version mit 2kg Rotor

Vorteile gegenüber dem alten System:

- alle Teile sind neu
- sehr stabile Zündung mit Hochenergiefunken
- besserer Start und bessere Verbrennung
- kein Verschleiß mehr am Unterbrecher

Dokumentation:

- [Einbauanleitung](#)
- [Schaltplan](#)
- [Teile im Lieferumfang \(mit 1,4kg-Rotor\)](#)
- [die Rotoren 1kg und 1,4kg nebeneinander](#)
- [der Rotor 2kg](#)

Fotos:

- [Blick auf das neue System an einer Montesa](#)
- [der neue \(1,1kg\) Rotor am Motorrad](#)
- [der 2kg Rotor an einem Motor](#)

Wenn Sie die originale Zündung einbauen und einstellen können und allgemeine mechanische Fertigkeiten besitzen können Sie auch ein VAPE System einbauen. Wenn Sie noch nie damit zu tun hatten lassen Sie das System besser von jemandem einbauen 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.](#) Beachten Sie die Hinweise auf der Informationsseite zum System. Vergewissern Sie sich, daß die dargestellte Konfiguration des Systems tatsächlich auch den Anforderungen Ihres Motors entspricht. Falsche Zündwerte z.B. können dem Motor durchaus schaden und/oder Verletzungen beim Antreten hervorrufen (Rückschlagen des Kickstarters). Besondere Vorsicht ist beim ersten Start nach dem Einbau geboten. Sollten Sie Fehlverhalten feststellen, prüfen und ändern Sie die Zündeneinstellung! Beim Einbau prüfen Sie sehr sorgfältig das keine bewegten Teile irgendwo schleifen was aus verschiedenen Gründen geschehen und zu schweren Schäden führen kann.

Bestimmungsgemäße Verwendung

Dieses System ist ausschließlich zum Ersatz originaler Zündanlagen in Old- und Youngtimer Motorrädern bestimmt, deren Motorcharakteristik nicht durch konstruktive Änderungen nachträglich beeinflusst wurde. Es ist kein Tuningsystem, es ändert die originale Motorcharakteristik nicht und es wird keine wesentlich höhere Motorleistung erzielt, wohl aber wird die Verkehrstüchtigkeit und -sicherheit des Fahrzeugs durch eine im Vergleich zu den betagten Originalanlagen größere allgemeine Ausfallsicherheit erzielt. Da mit unseren Anlagen keine wesentliche Änderung der Motorcharakteristik bewirkt wird, verschlechtert sich das Abgas- und Geräuschverhalten auch nicht. In den meisten Fällen dürfte sich das Abgasverhalten sogar verbessern, da eine vollständigere Verbrennung erfolgt. Bei bestimmungsgemäßer Verwendung wird die [Verwendung im Geltungsbereich der STVZO](#) nicht beeinträchtigt.

	<p>Das System ist nicht dazu geeignet im Rahmen von Sportveranstaltungen betrieben zu werden.</p> <p>Bei einer nicht bestimmungsgemäßen Verwendung erlischt die Gewährleistung. Zudem kann es dann sein, daß das System nicht die von Ihnen gewünschte Leistung bringt. Im schlimmsten Falle kann eine nicht bestimmungsgemäße Verwendung sogar zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen.</p> <p>Dies ist ein <u>Ersatzsystem und keine Kopie eines originales Materiales</u>. 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.</p> <p>Bei der Montage der Teile beginnen Sie <u>unbedingt mit der Montage der motorseitigen Teile</u> (Adapter, Stator, Rotor) um festzustellen ob dieses Material wirklich passt, bevor sie mit der Montage der außerhalb des Motors anzubringenden Teile beginnen. Meist ist es leider so, dass gerade mit der Montage der externen Teile begonnen wird und <u>diese Teile dabei sehr oft (unabgestimmt!) modifiziert werden</u>, was einen späteren Wiederverkauf durch uns unmöglich macht. <u>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</u></p> <p>Unsere Systeme sind <u>NICHT</u> auf Verwendung mit anderen elektronischen Komponenten (wie z.B. Navis, Handy etc.) geprüft und können an solchen Teilen unter Umständen Schaden anrichten. Eventuell vorhandene Drehzahlmesser werden nicht von dem System unterstützt. Ebenso werden eventuelle Schutzschalter oder Abgassteuerungen nicht unterstützt. Es kann zudem sein, daß Ihre originale Zündung aus rechtlichen Gründen eine Vorrichtung zur Begrenzung der Geschwindigkeit hatte. Das neue System hat keine solche Vorrichtung. Prüfen Sie daher vorher die Rechtslage.</p> <p>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.</p>
	<p><u>Wenn Sie Zugang zum Internet haben, sehen Sie sich diese Dokumentation besser online an.</u> 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>



System 1kg:
Diese Teile sollten Sie erhalten haben:

- Statoreinheit
- Rotor
- Rotormutter M18 bzw. M14
- Zündspule und -kabel
- Ausschaltkabel
- 2 Kabelbinder
- 3 Schrauben M5



Je nach Version alternativ einen der hier
gezeigten Rotoren

- 1kg
- 1,4kg
- 2kg



Je nach Version alternativ einen der hier
gezeigten Statoreinheiten

- für Montage auf linker Seite ([links im Bild](#))
- für Montage auf rechter Seite ([rechts im Bild](#))

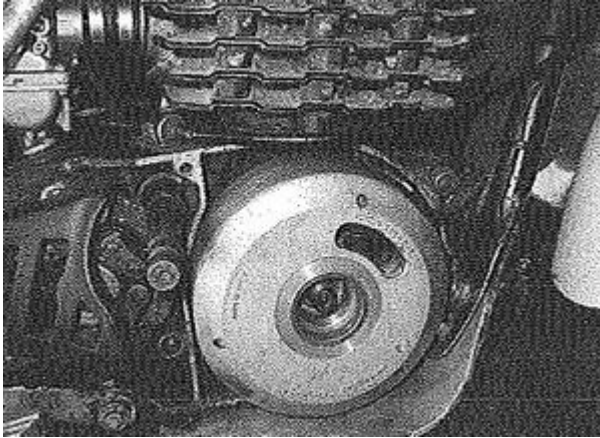


[Zum Abziehen des neuen Rotors](#) verwenden Sie bitte nur einen Abzieher M27x1,25. (Bestell-Nr.: 99 99 799 00)

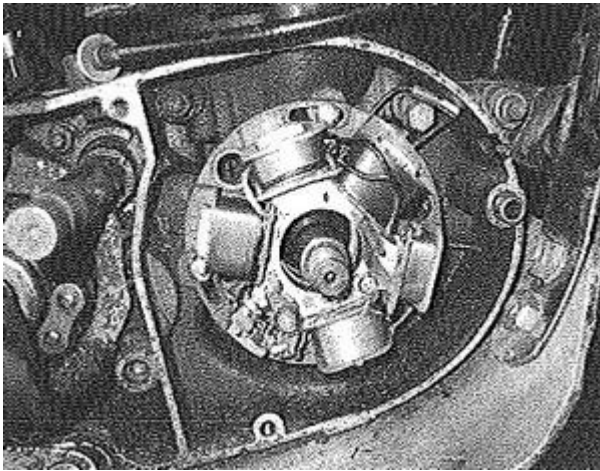
ACHTUNG: Bei Verwendung eines Klauenabziehers lösen sich die Magnete im Rotor!

Stellen Sie sicher, dass Ihre Montesa sicher steht, vorzugsweise auf einer erhöhten Montageplattform, und dass Sie guten Zugang zur Lichtmaschinen Seite des Motors haben.

Klemmen Sie die Batterie ab und nehmen Sie diese aus dem Motorrad heraus. Verabschieden Sie sich bitte an dieser Stelle von dem guten Stück, denn Sie werden von nun an ein 12 Volt Bordnetz haben und werden - sofern Sie eine Batterie einbauen wollen - eine 12 Volt Batterie benötigen. Technisch gesehen ist das System in der Lage ohne Batterie betrieben zu werden. Beachten Sie dabei bitte aber unsere [Hinweise zum Fahren ohne Batterie](#).



Entfernen Sie den originalen Rotor, verwenden Sie dazu einen passenden Abzieher.
Entfernen Sie die alte Spulenplatte und die Zündspule.



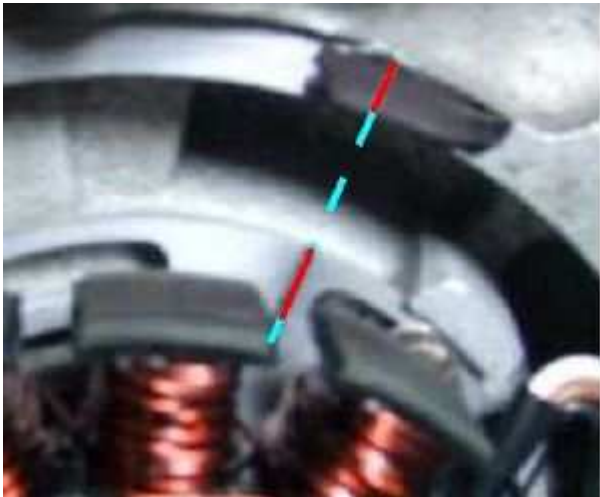
Nehmen Sie die Paßfeder auf dem Konus der Kurbelwelle mit einer Zange ab. Sie wird nicht mehr benötigt. Bitte nicht vergessen, sonst müssen Sie die Lima später noch einmal herausnehmen.

Diese [Paßfeder dient nicht der Befestigung des Rotors, das geschieht mit dem Konus](#). Diese Feder hatte die Aufgabe die korrekte Zündposition zu gewährleisten, aber auch das wird jetzt anders geregelt.



Sehen Sie sich die vormontierte Statorplatte an. Sie werden dort eine rote Markierung finden. Dies ist eine Zündmarkierung.

Fotos zeigen Versionen mit Licht



Diese Markierung ist nicht mehr gut sichtbar wenn der Rotor (Durchmesser 112mm bzw. 128mm bei den 2kg Rotoren) aufgesetzt wird. Daher sollten Sie die Markierung auf das Motorgehäuse übertragen wie hier im Bild gezeigt.

Bild zeigt anderen Motor



Setzen Sie die Statoreinheit auf den Motor, dort wo die alte Einheit verschraubt war und befestigen Sie diese dort mit den 3 Schrauben M5x16.

Fotos zeigen Versionen mit Licht



Sehen Sie sich jetzt den Rotor an, auf seinem Außenumfang finden Sie eine aufgelaserte (ältere Rotoren eingepresste) Markierung .

Es ist eventuell eine gute Idee diese Linie mit einem Faserschreiber deutlicher zu machen um sie dann am Motor besser sehen zu können. Auch das ist eine Zündmarkierung.

Überprüfen Sie noch einmal das Innere des Rotors auf Fremdkörper (Schrauben oder andere Metallteile), die während des Laufs Rotor und Stator beschädigen könnten.

Entfernen Sie die Zündkerze. Stecken Sie den Rotor lose auf die Kurbelwelle und überprüfen Sie, daß er sich frei über die Statorbasis drehen kann. Überprüfen Sie gleichzeitig, daß genügend Abstand zu den Halteschrauben der inneren Adapterplatte besteht.

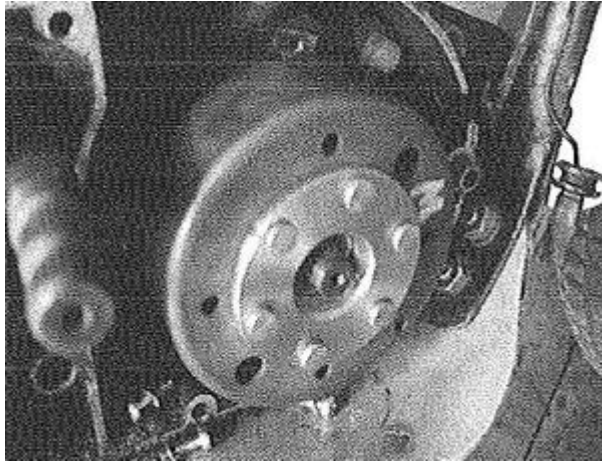
Bringen Sie den Kolben in die Position "Zündzeitpunkt". Das ist immer vor Erreichen des oberen Totpunktes. Bedenken Sie dabei die Drehrichtung des Motors.



Die Angabe des Zündpunktes in mm oder auch in Grad vor OT entnehmen Sie bitte Ihrem Handbuch. Sollten Sie keinen Wert finden, versuchen Sie es mit ca. 2.5mm und korrigieren dann entsprechend nach. Da das ganze per Kickstarter kompliziert ist, nutzen Sie den neuen Rotor zum Drehen der Kurbelwelle.

Ohne die Position der in Zündposition befindlichen Kurbelwelle zu verändern nehmen Sie den Rotor wieder ab und setzen ihn dann erneut so auf die Kurbelwelle, daß die Zündmarkierungen auf Statoreinheit und Rotor übereinander stehen.

(Foto zeigt anderen Motor!)



In der Position verschrauben Sie den Rotor sorgfältig mit der originalen Befestigungsmutter.

Überprüfen Sie noch einmal, daß er sich frei über die Statorbasis drehen kann.

Achten Sie die ganze Zeit darauf, nicht die Kurbelwelle zu bewegen oder den Rotor zu verdrehen, sonst stimmt die Zündung nicht und Sie müssen die gesamte Prozedur von vorne beginnen.

Schrauben Sie die Zündkerze wieder zurück in die Zylinder.

Befestigen Sie die neue Zündspule dort, wo auch die originale Spule befestigt war. Lassen Sie dabei zunächst eine der beiden Schrauben locker. Hier kommt ein Massekabel hin.



(Foto zeigt AC-Regler!)

Verbinden Sie die Kabel wie im [Schaltplan 73-599](#) angegeben, also:

Um den Kabeldurchgang durch enge Öffnungen zu erleichtern bzw. erst zu ermöglichen, wurden die Kontaktfahnen und der Stecker des zur neuen Zündspule führende Kabels von der neuen Lichtmaschine noch nicht auf die Kontaktfahnen am Kabelende gesteckt. Sie sollten den Stecker erst befestigen, wenn das Kabel endgültig durch die Motoröffnung geführt wurde. Dazu ...

	<p>... nehmen Sie den weiblichen Stecker der Zündspule mit den Kabelfarben gelb, rot, und braun.</p> <p>Stecken Sie die lose mitgelieferte 4er-Steckerhülse auf diesen Stecker und führen Sie die losen Kabel der Lichtmaschine (weiß, rot und braun) mit den Kontaktfahnen hinten in den Stecker ein. Achten Sie darauf, daß die Steckerfahnen in dem Steckergehäuse einrasten. Dabei ist strikt auf die korrekte Position dieser Kabel im Stecker zu achten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • weiß (mitunter gelb) von der Lichtmaschine kommt auf gelb von der Zündspule • rot kommt auf rot • braun auf braun
<p>Wenn Sie die Kabel wieder aus dem Steckergehäuse entfernen möchten (oder müssen), verwenden Sie am besten eine aufgebogene Büroklammer und drücken mit dieser die Widerhaken der Kontaktfahnen zur Seite, so das sich die Stecker lösen lassen.</p>	
<p>Bleibt das blaue (mitunter auch blau/weiße) Kabel der Zündspule - das Ausschaltkabel.</p> <p>* Hinweis: Bei Zündungsstörungen als erstes dieses Kabel abklemmen (Stecker ziehen). Meist geht die Fahrt dann weiter (näheres siehe Technische Hilfe)!</p>	<p>Wird es mit Masse verbunden, geht die Zündung aus!</p> <p>Diese Schaltungsvariante wird durch uns bei Fahrzeugen eingesetzt, die original bereits Magnetzündung (Polrad) hatten und damit auch durch Kurzschluß gegen Masse abschalteten.</p> <p>Diese Fahrzeuge verfügen am Zündschloß über eine Klemme (bei deutschen Fahrzeugen: Klemme 2), welche in Stellung "AUS" gegen Masse geschaltet wird. Mit dieser Klemme wird das blau/(weiß)e Kabel verbunden. Damit geht die Abschaltung der Zündung wie schon zuvor.</p>
<p>Das Hochspannungskabel (Zündkabel) ...</p> <p>* Bitte verwenden Sie keine "Nology Superkabel" ("hot wire"). Diese führen bei VAPE Anlagen zu Störungen und können zu Schäden an der Elektronik führen.</p>	<p>... schrauben Sie in die Zündspule ein und setzen die Gummikappe darüber. Das geht natürlich einfacher, wenn Sie das vor der Montage der Spule am Fahrzeug machen. Bitte benutzen Sie auch das mitgelieferte Zündkabel und kein altes, undefiniertes Kabel.</p>

Sie tun sich einen Gefallen, wenn Sie an dieser Stelle Ihrem Motorrad neue Zündkerzen und neue Kerzenstecker (vorzugsweise mit [1-2, Mehr als genug Störungen lassen sich auf "scheinbar gute" Kabel, Kerzen und Stecker \(darunter nagelneue\) zurückführen!](#)
[Verwenden Sie keine Zündkerzen mit innerem Entstörwiderstand. NGK \(z.Bsp.\) bietet solche mit "R" \("R" für Resistor\) codierte Zündkerzen an.](#)

Zum Abschluß - **und vor dem ersten Start** - bitte in Ruhe alle Befestigungen und Verkabelungen überprüfen.

* Sollte das System nicht gleich funktionieren, bitte unsere [Fehlersuchseite](#) konsultieren. Als ersten Schritt das blaue Kabel zwischen Relais und Zündspule trennen (Kontakt abziehen), im Ausschaltbereich verstecken sich die meisten Fehler.

WICHTIG: Bitte beachten Sie, daß bei einer etwaigen (früheren) **Regenerierung der Kurbelwelle** deren Lichtmaschinenzapfen überdreht und damit kürzer wurde. Dadurch kommt der Rotor tiefer und es kann zu einer Berührung zwischen Rotor (die Nieten sind der tiefste Punkt) und Statorspule kommen. Das Ergebnis ist ein zerstörter Stator und damit Zündausfall.
 * [Weitere Info dazu siehe \(online\) hier!](#)

Wichtige Sicherheits- und Betriebshinweise - UNBEDINGT komplett lesen und beachten !

Beachten Sie die vom Fahrzeughersteller und vom KFZ-Handwerk vorgeschriebenen Sicherheitshinweise und Auflagen. Der Einbau setzt Fachkenntnisse voraus.

Die auf dem Material aufgebrachten Zündmarkierungen dienen nur der Orientierung beim Einbau. Bitte prüfen Sie nach Einbau durch geeignete Methoden (Stroboskop) die Richtigkeit Ihrer Einstellung um Schäden am Motor oder Gefährdungen Ihrer Gesundheit auszuschließen. Für den Einbau und die korrekte Einstellung sind Sie allein verantwortlich.

Vorsicht Zündanlagen erzeugen Hochspannung, Lebensgefahr! Bei unseren Zündspulen bis 40.000 Volt! Das kann bei unvorsichtigem Umgang nicht nur empfindlich schmerzen, sondern vor allem für das Herz auch schädigend sein! Personen mit Herzschrittmachern sollten keine Arbeiten an Zündanlagen ausführen. Stets Sicherheitsabstand zur Elektrode und offenen

Hochspannungskabeln halten und beim Test den Kerzenstecker mit einem isolierenden Gegenstand fest auf Masse drücken um die Spannung sicher abzuleiten.

Zum Vergasersynchronisieren niemals einen Kerzenstecker ziehen! Zündkabel nie bei laufendem Motor bzw. Anlaßdrehzahl abziehen oder berühren. Fahrzeugwäsche nur bei Motorstillstand.

Wenn Ihrem VAPE Zündkabel mit daran befestigten Gummikerzensteckern beiliegen (welche keinen eingebauten Entstörwiderstand haben), verwenden Sie bitte zur Einhaltung der [Vorschriften des §55a der STVZO](#) (Fernentstörung zum Schutz des Rundfunk- und Fernsehempfangs in der Umgebung des Kfz durch Herabsetzung der Störfeldstärke) Kerzen mit eingebauten Widerstand dazu oder tauschen das/die Kabel gegen normale und [geschirmte](#)

[Kerzenstecker](#) (keinesfalls aber dürfen Sie aber entstörte Kerzen UND entstörte Kerzenstecker zugleich nutzen. Das würde zu Störungen, vor allem schwerem Starten des Motors führen). Der [Gesamtwiderstand der Kombination](#) Kerze-Kerzenstecker sollte 5kOhm nicht übersteigen.

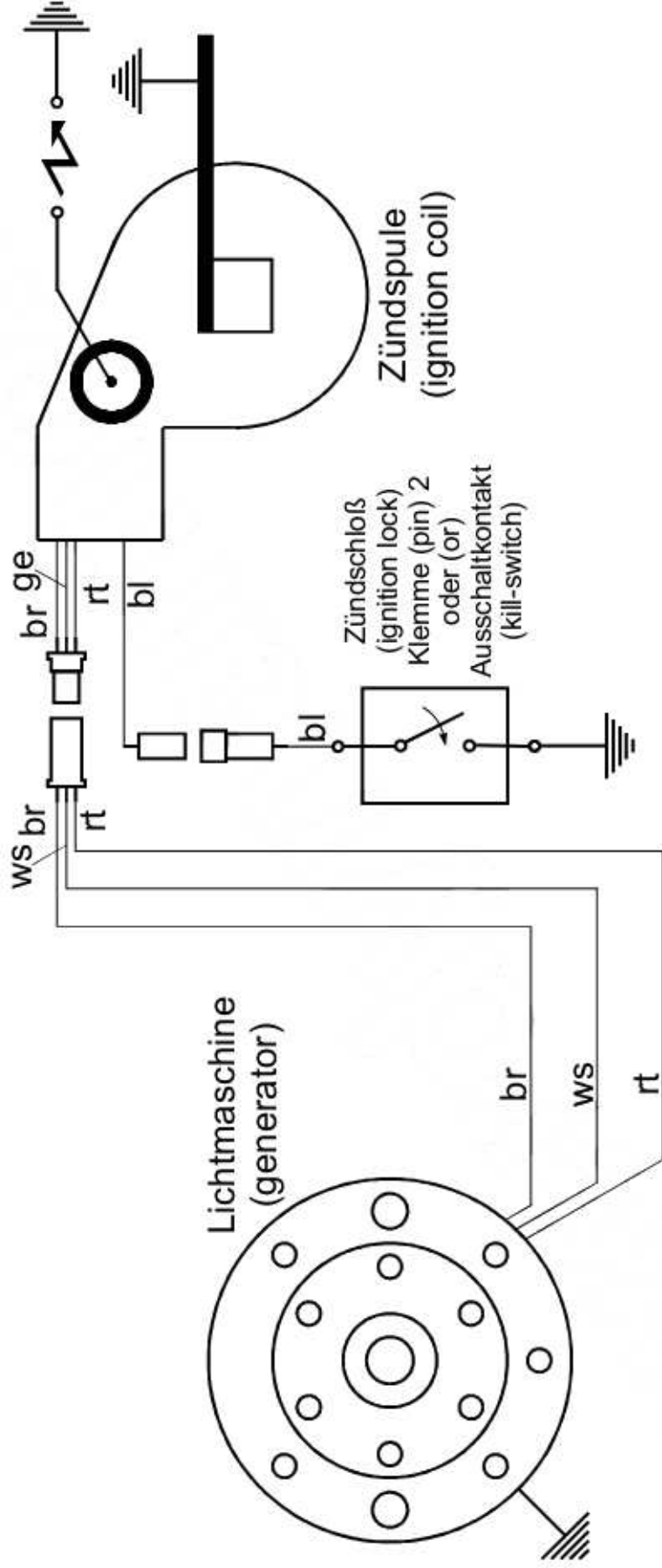
Denken Sie daran, daß Kerzenstecker altern und dabei ihren Widerstand erhöhen. Wenn ein Motor nur im kalten Zustand startet, ist mit sehr großer Sicherheit ein defekter Kerzenstecker

	oder defekte Kerze die Ursache. Nutzen Sie keine sogenannten zündverstärkenden Kabel (z.B. Nology).
#	Nach Einbau bitte unbedingt den Festsitz aller <u>Halteschrauben</u> prüfen. Lockern sich die Teile, kommt es zur Zerstörung. <u>Wir ziehen die Schrauben bei der Vormontage nur lose an!</u>
	Geben Sie der eben eingebauten Anlage erst einmal die Chance zu zünden, <u>bevor Sie anfangen alles durchmessen und prüfen zu wollen</u> . Beachten Sie dabei auch unsere Hinweise <u>wie man Funkenexistenz prüfen kann</u> . Unsere Teile sind alle vor Auslieferung geprüft. Sie können ohnehin kaum etwas daran messen. <u>Unterlassen Sie auf jeden Fall ein Vermessen der elektronischen Teile (darunter der Zündspule außer deren Hochspannungsausgang)</u> . Sie riskieren die Zerstörung und kommen dennoch nicht zu nutzbaren Ergebnissen!
#	Denken Sie daran, daß es auch häufig auch am <u>Vergaser, dem Ansauggummi</u> und vor allem auch den <u>Kerzensteckern und Zündkerzen</u> (leider auch komplett neuen) liegen kann, wenn der Motor nicht gleich läuft (in der Regel ist nach Lima-Einbau auch dessen Einstellung zu verändern). Wenn die Anlage nicht gleich läuft, prüfen Sie vor allem die Masseverbindungen, insbesondere zwischen Masse des Fahrwerks und dem Motorblock. Bevor Sie die Teile gleich wieder ausbauen und an uns zur Prüfung senden, sehen Sie in unserer <u>Wissensdatenbank</u> nach ob sich dort schon eine Antwort auf Ihr Problem findet. Wenn nicht, Nutzen Sie unser <u> Serviceticketsystem </u> um gezielt Hilfe anzufragen.
#	Wenn Sie eine Anlage mit Doppelzündspule haben, beachten Sie <u>einige Besonderheiten</u> dieser Spule. Die Zündung geht nur korrekt wenn beide Kerzen an der Spulen angeschlossen werden. Man kann also nicht mal eine Kerze abziehen um zu testen. Denn jeder Ausgang zieht sich über die Kerze des anderen Masse. Will man wirklich nur eine Seite testen, muss der andere Spulenausgang auf Masse gelegt werden.
#	Der Funken klassischer Unterbrecheranlagen hat mit ca. 10.000 Volt nur eine geringe Energie und sieht daher gelb und dick aus. Der Funken unserer Anlagen ist ein <u>Hochenergiefunken</u> mit bis zu 40.000 Volt und daher <u>sehr scharf gebündelt und blau</u> , was ihn schlechter sichtbar macht. Zudem wird der Funke <u>erst bei kickstartergetretenen Drehzahlen erzeugt</u> . Ein bloßes Durchdrücken des Kickstarterhebels per Hand bringt keinen Funken.
#	Die meisten unserer Anlagen sind Zündung und Lichtstromerzeuger in einem. Man erkennt dies an der Existenz eines Reglers. Am Regler können Sie, <u>außer der Spannung die der Regler abgibt</u> kaum etwas vermessen. Wenn Sie keinen Strom bekommen, prüfen Sie vor allem die Masseverbindungen und die Verkabelung vom Regler zum Zündschloß. gerne wird diese wichtige Verbindung beim Einbau gekappt und übersehen! Die meisten PD Systeme haben Gleichstromregler/Gleichrichter. Es gibt aber auch Wechselstromregler, <u>bei denen Besonderheiten zu beachten sind</u> .
#	Am Fahrzeug <u>nie elektrisch schweißen</u> ohne vorher alle elektronische Teile die Halbleiter beinhalten (Regler, Zündspule und Steuereinheit) komplett abgeklemmt zu haben. Stator und Rotor müssen nicht entfernt werden. Löten Sie nur mit Lötstationen die über Vorschalttransformatoren betrieben werden oder ziehen Sie den Netzstecker des LötKolbens vor dem Löten um

	Überspannungsschäden an den Teilen zu vermeiden. Niemals Kupferpaste an Steckverbindern oder Zündkerze einsetzen.
#	Elektronik ist empfindlich auf Verpolung. Prüfen Sie nach Eingriffen in das System stets den richtigen Anschluß der Batterie und die richtige Verkabelung. Verpolung und Kurzschlüsse zerstören den Regler und die Zündspule sofortig!. In der Regel kommt bei der Verkabelung immer Farbe auf Farbe . Ausnahmen sind in der Anleitung ausdrücklich erwähnt. Verpolungsschäden sind nicht von Gewährleistung gedeckt.
#	Achten Sie bei der Montage des Rotors bitte darauf, die Magneten nicht zu beschädigen . Vermeiden Sie direkte mechanische Einwirkung auf den Rotor. Für den Transport der Lima nie den Stator in den Rotor setzen , unsere Hinweise zum Versand (Verpackung) beachten.
#	Ölen Sie den Rotor außen leicht ein, er rostet sonst schnell in der aggressiven Umgebung (was nicht schädlich ist, aber unschön aussieht).
#	Nutzen Sie zum Abziehen des Rotors nie einen Klauenabzieher oder einen Hammer. Dadurch können sich die Magneten lösen. Stets nur einen Einschraubabzieher M27x1.25 (siehe Einbauanleitung).
#	Wenn ihr Fahrzeug längere Zeit nicht benutzt wird, sollten Sie die Batterie (wenn vorhanden) abklemmen um eine etwaige langsame Entladung über die Dioden des Gleichrichters zu verhindern. Sie werden aber auch bei abgeklemmter Batterie nach längerer Zeit deren Entladung bemerken, das ist normal.
#	Bitte beachten Sie diese Hinweise, aber lassen Sie sich zugleich auch nicht verunsichern. Vor Ihnen haben Tausende Kunden unsere Anlagen schon erfolgreich eingebaut. <i>Viel Erfolg und viel Spaß dann beim Fahren!</i>



Schaltplan 73-599 (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)