## Dyna S - Einbauanleitung

- 1. Lichtmaschinendeckel und Benzintank entfernen.
- 2. Unterbrecherplatte entfernen, inklusive der Kondensatoren und der Kabel, die zu den Zündspulen führen.
- 3. Entferne den Fliehkraftregler von der Nockenwelle und entferne den Unterbrechernocken vom Fliehkraftregler.
- 4. Halte den Fliehkraftregler so, daß der Richtungspfeil **OBEN** liegt und nach rechts zeigt. In dieser Position haltend, installiere den magnetischen DYNA S Rotor (Impulsgeber) auf dem Fliehkraftregler mit dem Magnet zur linken Seite zeigend.
- 5. Den Fliehkraftregler wieder auf der Nockenwelle montieren
- 6. Führe das DYNA S Kabel durch die Kabeldurchführung im Lichtmaschinendeckel bis zu den Zündspulen.
- 7. Verbinde den schwarzen Draht mit der Zündspule des linken Zylinders und den weißen Draht mit der Zündspule des rechten Zylinders.
- 8. Benütze die mitgelieferte Verbindungsklemme und befestige den separaten roten Draht (im Bausatz mitgeliefert) mit dem orangenen Draht von einer der Spulen. Verbinde den roten DYNA S Draht mit dem soeben installierten roten Draht.
- 9. Verfahre mit der Zündeinstellung wie im Werkstatthandbuch beschrieben. Die DYNA S kann wie die Unterbrecherzündung eingestellt werden, am besten mit einer 12 Volt Testlampe oder Impulslampe.
- 10. ACHTUNG Inbusschlüssel gut aufbewahren (Zollmaß).

## DYNA S Test für das Zündungs- System - Inspektion

Überprüfe den Dyna S Rotor (Impulsgeber) - er darf die Pickups oder Anschlusskabel nicht berührt. Drehe den Rotor (möglicherweise ist hier aber der Fliehkraftregler gemeint) in die Position für die geringste Vorzündung (Stellung bei hoher Drehzahl) und laß los. Er sollte zurück schnappen. Überprüfe dies bei kaltem und warmgefahrenem Motor. Markiere nach korrekter Zündeinstellung die Position der Dyna S Zündgrundplatte gegenüber dem Motorgehäuse – dies geht am besten mit einem dünnen Edding oder einer Reißnadel. Entferne danach die Dyna S Zündgrundplatte noch einmal und prüfe, dass der Fliehkraftregler nicht an der Platte schleift.

Inspiziere die Anschlußkabel auf verbrannte oder abgeklemmte Teilstücke. Ziehe vorsichtig an allen Verbindungen und Heftendungen. Überprüfe, ob die Anschlüsse der Zündspulen fest und sauber sind. Installiere die Split lock washers, (Federringe zur Sicherung der Muttern an den Schrauben).

Entferne jetzt die Zündkabel und inspiziere sie auf zerstörte Enden oder rissige Isolationen. Befestige einen Ohmmeter an jedem Ende und überprüfe die Zündkabel vorsichtig mittels Ziehen und Drehen auf eventuelle Schäden. Bei stark schwankender Anzeige sind die Zündkabel zu ersetzen. Achte aber darauf, daß die Messleitungen des Ohmmeters das Zündkabel während des Test immer sauber kontaktieren! Überprüfe die Zündkerzen. Ersetze die schlechten - versuche sie nicht zu reinigen!

## Spannungsprüfung

Überprüfe zuerst den grundlegenden Zustand der Zündspulen. Diese sollten jeweils minimal 3 Ohm haben (bitte beachten: der Eigenwiderstand der Messleitungen muss vom angezeigten Wert abgezogen werden. Im Zweifel das Manual des Ohmmeters konsultieren).

Ersetze Zündspulen, deren Wicklung unterbrochen (Wert im Kiloohmbereich) oder die kurzgeschlossen (Wert unter 3 Ohm) sind, vor dem nächsten Schritt.

Drehe den Motor händisch soweit durch, dass das Magnet am Rotor weg von den Pickups zeigt.

Schalte die Zündung ein und messe die Spannung zwischen Masse (Motorgehäuse) und dem Pluspol jeder der Zündspulen (+).

Werte von ungefähr 1 Volt weniger als die Spannung der Batterie sind normal (Einfluss des Kabelwiderstandes des Kabelbaumes).

Wenn die Spannung viel tiefer ist, überprüfe einen Spannungsabfall über irgendwelche Knöpfe, Verbindungen, Trennschalter, etc. die Strom zu den Spulen führen.

Lass die Zündung nicht länger als 5 Minuten laufen, während du diesen Test durchführst - die Zündspulen könnten überhitzen und beschädigt werden.

Messe die Spannung zwischen dem Minuspol jeder Zündspule (-) und Masse.

Es sollte zwischen 0,8 und 1,4 Volt angezeigt werden, wenn das Magnet des Impulsgebers von den Pickups wegzeigt.

Drehe den Motor händisch, bis der Magnet zum Sensor hin zeigt (der Sensor befindet sich hinter erhabenen Markierung des Pickupgehäuses).

Die Spannung sollte bis zur ungefähren Batteriespannung hoch gehen. Das zeigt, dass das Modul an und ausschaltet und wahrscheinlich OK ist.

Wenn die Spannung niedrig bleibt, überprüfe, ob der Abstand zwischen dem Rotor und dem Sensor zwischen 0,025" und 0,040" ist (das sind Inches/Zoll, Vorsicht! 1 Inch/Zoll = 2,54cm! **Umgerechnet ergibt das 0,9mm bzw. 1,5mm!).** Ein Abstand größer als 0,040" (1,5mm) kann verursachen, dass der Pickup nicht schaltet.

Die Spannung wird auch niedrig bleiben, wenn die Batterie nicht mehr in Ordnung ist und zuwenig Leistung liefert.

Wenn die Spannung die ganze Zeit hoch ist, überprüfe ob die Zündgrundplatte eine saubere Masseverbindung hat (verschmutzte Montagepunkte) und ob am Pickup Spannung anliegt.

Wenn das alles OK ist könnte der Pickup defekt sein!