

## **Anleitung zum Einbau und Einstellung für den R&D Racing Digital Innenrotor für Piaggio und Minarelli 2-Takt Motoren**

Mit dem R&D Racing Innenrotor bietet STREETLIGHTS eine High-End Innenrotorzündung aus dem Hause PVL an. Im Gegensatz zur originalen Zündung bietet dieser Innenrotor eine extreme Leistungssteigerung durch die speziell entwickelten Zündkurven, sowie ein deutlich besseres Ansprechverhalten durch die reduzierte Schwungmasse auf der Kurbelwelle.

### **Ausbau der originalen Zündanlage**

Benötigtes Werkzeug:

- Schlagschrauber oder Blockierwerkzeug
- passender Polradabzieher
- passende Nuss für Schlagschrauber / Ratsche (Minarelli 17mm / Piaggio 18mm im Normalfall)
- Ratschkasten / Innensechskantset

Zum Ausbau der originalen Zündanlage muss zuerst der Wasserpumpendeckel / die Zündungsabdeckung entfernt werden. (Bei AC Motoren muss danach noch das Lüfterrad entfernt werden) Sobald diese entfernt ist, kann die Mutter vom Polrad mit Hilfe des Schlagschraubers oder eine Ratsche mit Blockierwerkzeug entfernt werden. Mit Hilfe des Polradabziehers kann nun das Polrad inklusive Lichtmaschine und Dichtung entnommen werden.

Nach dem Ausbau der originalen Zündanlage empfehlen wir das Motorgehäuse auf der Zündungsseite mit Bremsenreiniger zu reinigen

### **Einbau der Innenrotorzündung**

Benötigtes Werkzeug:

- Schlagschrauber oder Blockierwerkzeug
- passende Nuss für Schlagschrauber / Ratsche (Minarelli 17mm / Piaggio 18mm im Normalfall)
- Ratschkasten / Innensechskantset
- Messuhr oder Mikrometer zum Einstellen des Zündzeitpunktes

Zuerst wird die Grundplatte mit 2 (Minarelli) oder 3 Schrauben (Piaggio) mit etwas Schraubensicherung am Motorgehäuse befestigt. Danach kann der Stator auf die Grundplatte mit 3 Schrauben montiert werden und das Kabel vom Stator sauber verlegt werden. Hierbei bitte beachten, dass das Kabel nicht extrem geknickt wird und durch die Aussparung an der Grundplatte entlang läuft.

Jetzt kommt das Mikrometer / die Messuhr ins Spiel. Zuerst muss der obere Totpunkt gefunden werden. Danach wird der entsprechende Wert vor OT mit Hilfe des Mikrometers / der Messuhr eingestellt. Nun kann der Rotor in den Stator eingesetzt werden. Hier muss darauf geachtet werden, dass die Markierung auf dem Rotor mit der Markierung auf dem Stator fluchtet. Zu verwenden ist für die genannten Motoren die Markierung auf dem Stator bei dem der Pfeil nach rechts im

Uhrzeigersinn / Drehrichtung des Motors zeigt. Nun kann die Mutter angezogen werden und die korrekte Einstellung nochmals überprüft werden.

### **Wir empfehlen folgende Einstellungen des Zündzeitpunktes:**

#### **- Hub 39,2 - 39,3mm**

Pleuellänge: 80mm -> 3,20mm vor OT

Pleuellänge: 85mm -> 3,17mm vor OT

Pleuellänge: 90mm -> 3,13mm vor OT

#### **- Hub 43,0mm**

Pleuellänge: 80mm -> 3,57mm vor OT

Pleuellänge: 85mm -> 3,53mm vor OT

Pleuellänge: 90mm -> 3,49mm vor OT

#### **- Hub 44,0mm**

Pleuellänge: 80mm -> 3,68mm vor OT

Pleuellänge: 85mm -> 3,63mm vor OT

Pleuellänge: 90mm -> 3,59mm vor OT

#### **- Hub 45,0mm**

Pleuellänge: 80mm -> 3,78mm vor OT

Pleuellänge: 85mm -> 3,73mm vor OT

Pleuellänge: 90mm -> 3,69mm vor OT

### **Montage der Zündspule / CDI**

Bei der Montage der Zündspule ist darauf zu achten, dass diese fest an einer blanken Stelle am Rahmen montiert wird um einen sauberen Kontakt herzustellen. An lackierten oder rostigen Stellen kann der Kontakt gestört werden, wodurch es zu einer Fehlfunktion der Innenrotorzündung kommen kann.

Die mitgelieferte CDI mit 2 Zündkurven sollte an einer geschützten, vibrationsarmen Stelle am Fahrzeug montiert werden. Hier empfehlen wir auch die Verwendung von Gummipuffern zwischen Rahmen und CDI. Das schwarze Massekabel der CDI benötigt ebenfalls wie die Zündspule eine saubere Verbindung zum Rahmen.

Blaues Kabel der CDI: Wird an das blaue Kabel der Zündspule angeschlossen

Rotes Kabel der CDI: Hier kann ein Zündunterbrecher / Killswitch montiert werden

Grünes Kabel der CDI: Sobald dieses an Masse gelegt wird, wird die zweite Zündkurve aktiviert

Schwarzer Stecker der CDI: Wird mit dem Stecker vom Stator verbunden

Wir empfehlen beide Zündkurven auszutesten, da je nach Motor die ein oder andere Zündkurve besser laufen kann.

Das mitgelieferte einzelne Massekabel muss zwischen Rahmen und Motor montiert werden um eine Masseverbindung zwischen Motor und Rahmen herzustellen.