

**WICHTIG:** Lesen Sie unbedingt erst die komplette Anleitung durch bevor Sie mit dem Einbau oder der Veränderung der Teile beginnen

**WICHTIG:** Bitte prüfen Sie, ob Sie eine jener ersten JAWA haben, bei denen der Pluspol der Batterie auf Masse (Rahmen) liegt. Wenn ja, müssen Sie das System umpolen. Masse wird nun mit dem Minuspol der Batterie verbunden und Plus geht auf die Klemme 30 des Zündschlosses. Wenn Sie das nicht beachten wird die Elektronik in der Zündspule und im Regler zerstört!

Für Perak und andere JAWA/CZ mit Ampermeter bitte [Zusatzinformation](#) lesen

Für die Montage	werden	Sie	folgende	Werkzeuge	benötigen:
Kreuzschlitzschraubendreher		H2	(Befestigungsschrauben		M6)
Kreuzschlitzschraubendreher		H1	(Sensorbefestigungsschrauben)		
Imbusschlüssel	4		(Befestigung		Spulenpaket)
Steckschlüssel	11		(Rotorschraube		)

Zur Demontage Ihres alten Rotors werden Sie eine Abziehschraube M8x90 benötigen  
 Zum Abziehen des neuen Rotors wird ein Abzieher M27x1,25 benötigt  
 Wir bieten [diese Werkzeuge](#) an.

### allgemeiner Hinweis für die Verkabelung:

Die Schaltung unseres Systems ist bei allen JAWA/CZ gleich. Die Besonderheiten bei der Anbindung an die Motorradelektrik mit Ampermeter/Tankschloß werden in unserer [Zusatzinformation](#) für die "Perak" erläutert.

Die Erfahrung zeigt, das im Verlaufe der Jahre bei nahezu jedem Motorrad Veränderungen an der Verkabelung vorgenommen wurden. Demzufolge können Kabelfarben, ja selbst Kabel als solche an Ihrem Fahrzeug abweichend sein. Bitte sehen Sie sich im Zweifelsfalle den Originalplan für Ihre JAWA oder CZ an, die wir auf unserer Homepage anbieten.

1) Zunächst überprüfen sie bitte gegen die [Packliste](#), ob alle Teile vollständig sind. Beachten Sie, dass der Spulenkörper nur lose auf der Grundplatte angeschraubt ist, da Sie diesen zur Montage am Kurbelgehäuse nochmals entfernen müssen (Sie bekommen sonst die Befestigungsschrauben nicht montiert). Beachten Sie ferner, dass der Sensor nur lose angeschraubt ist, da er eingestellt werden muss.

2) 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 benötigen ab jetzt eine Batterie 12 Volt oder Sie fahren ganz ohne Batterie. Die Anlage lässt das zu. Sie können dann lediglich nicht die normale Abschaltung über das Zündschloß benutzen. Siehe unsere [Hinweise zum Fahren ohne Batterie](#) bzw. zur Zündabschaltung, die dieser Anleitung beiliegen.

3) Wählen Sie eine Ihnen genehme Methode der [Zündungsabschaltung](#). Es gibt 2 Varianten, jede mit Ihren Vorteilen und Nachteilen

#### Option a), Relaismethode (durch uns vorgesehen und im Lieferumfang)

**Vorteil:** Die Zündabschaltung geht wie zuvor ohne Änderungen

**Nachteil:** Man kann nicht ohne funktionierende Batterie fahren. Für den Notfall auf der Strasse kann das System jedoch auch mit defekter Batterie gestartet und gefahren werden, indem die Verbindung vom Ausschaltrelais zur Zündspule abgeklemmt wird:

#### Option b) Stoppschaltermethode

**Vorteil:** Das Motorrad kann ohne Batterie gefahren werden. Es gibt kein Relais welches versagen könnte.

**Nachteil:** Sie müssen einen zusätzlichen **Stoppsschalter**, vorzugsweise am Lenker anbringen. Wir bieten diesen Schalter an. Das Fahrzeug kann auch ohne Zündschlüssel angekickt werden.

**Trick:** man kann (er er vorhanden ist) den Lichthupenknopf als **Killschalter umfunktionieren**.

4) Klemmen Sie das auf Klemme 15 der Zündspule(n) gehende weiße (in den ersten Modellen auch blaue) Kabel ab.

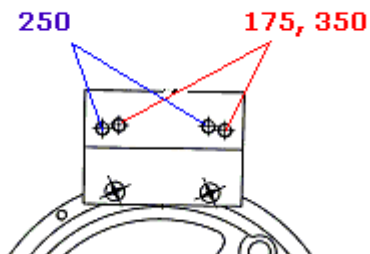
4a) Relais Methode:  
Merken Sie sich das Kabel, hier wird noch ein Abzweig montiert (mit Schnellverbinder)

4b) Stoppschalter Methode:  
Das ehemals in Klemme 15 gehende weiße Kabel bleibt isoliert (!) unangeklemmt liegen.

5) Lösen sie nun alle Kabel an Ihrer alten Lichtmaschine, dem Regler und das restliche Kabel der Zündspule. und entfernen Sie diese Teile. Den alten Rotor bekommen Sie mit Hilfe einer Abziehschraube M8x90 ab. Prüfen Sie, ob das weiße Kabel vom Leergangschalter mit in den Kabelbaum von der Lichtmaschine in Richtung Zentralkabelbaum hoch geht. Wenn ja werden Sie dieses Kabel zwangsläufig mit entfernen und dann neu ziehen müssen.

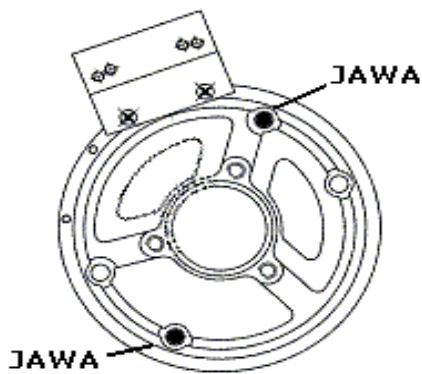
Achten Sie auf das grüne Kabel welches am Regler (Klemme 61, bzw. Klemme D) war. Dies geht zur Ladekontrolle und wird bei unseren 12 Volt Typen auch wieder am Regler angeschlossen. Bei den 6 Volt Anlagen bleibt das Kabel (isoliert!) ungenutzt liegen.

6) Prüfen Sie zunächst die Aufschraubposition des Sensors auf der seitlichen eckigen Platte. Hier gibt es 2 Befestigungsmöglichkeiten.



- \* Für die **175er und die 350er** wird der Sensor nach rechts geschoben montiert (wir montieren so vor)
- \* Für die **250er** wird der Sensor nach links geschoben montiert
- \* Für die **125er** und die 250er 2 Zylinder **CZ (Typ 471)** ist die Sensorposition gleichgültig, hier wird bei gezogenem Paßstift über den Rotor eingestellt (siehe weiter unten)

Schrauben Sie den Spulenkörper von der Grundplatte und ziehen Sie den Spulenkörper etwas von der Platte weg, so dass die Befestigungslöcher zugänglich werden. Achten Sie darauf nicht die Lackisolierung der Spulen zu beschädigen. Setzen sie nun die aus zwei Teilen (ein Stahlring und eine Aluminiumplatte) bestehende Statorplatte Ihrer neuen MZ-B-Tronics anstelle der früheren Lichtmaschine auf das Kurbelgehäuse. Der Sensor weist dabei nach ca. 10 Uhr links oben, der Spulenkörper hängt locker am Kabel. Stellen Sie sicher, dass sie die für die JAWA bestimmten Löcher verwenden und befestigen Sie die Platte mit den beiden Senkkopfschrauben M 6x30 (CZ and Perak 6x40).



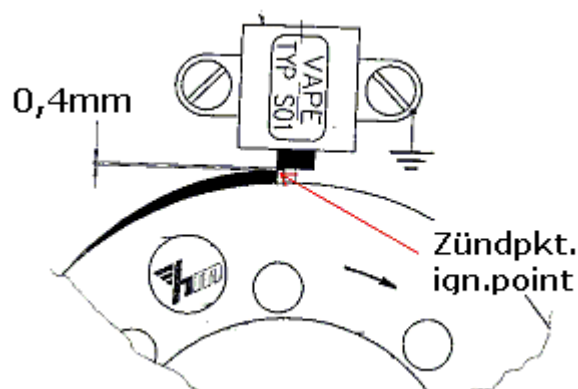
Bitte nehmen Sie auf keinen Fall (außer der Entfernung des Stiftes) mechanische Veränderungen am Motorgehäuse vor. Lassen Sie auch keinesfalls den Stahlring weg, auch wenn Sie kurzzeitig (und garantiert fälschlich) der Meinung sein sollten Sie müssten dies tun um die Grundplatte aufzusetzen. Sie sitzen dabei dem Irrtum auf die Platte ganz auf den Boden setzen zu müssen, sie muss aber, wie die alte Lima auch, in der weiter oben gelegenen Halterung sitzen.

7) Setzen Sie den Spulenkörper wieder auf die Platte, so dass die Kabel sauber durch die Plattenöffnung gehen können und nicht eingeklemmt werden. Achten Sie darauf dass der Arretierbund der Alu-Platte exakt im Innenring des Spulenkörpers zu sitzen kommt. Wenn der Spulenkörper verkantet sitzt, besteht die akute Gefahr einer Zerstörung durch Rotorkontakt. Verschrauben Sie den Spulenkörper wieder mit den 3 Innensechskantschrauben M6x30.

8) Stecken sie nun den Rotor auf die Kurbelwelle. Achten sie auf dessen Arretierung am Paßstift der Kurbelwelle. Prüfen Sie bitte, ob der Rotor nach unten zur Grundplatte frei läuft und nicht auf dieser schleift. **Bei Motoren 125 Kubik und bei der CZ471** müssen Sie den Paßstift vor dem Einbau der neuen Lima entfernen, da Sie sonst die Zündung nicht richtig eingestellt bekommen. Keine Angst, der Stift hat keine Halte- sondern nur eine Führungsfunktion. Nach Einbau des Stators und vor Aufsetzen des Rotors entfernen Sie dann die Zündkerze(n), bringen den (bei der 471, einen, egal welchen) Kolben in Zündposition und stecken dann den Rotor so auf wie in der nachfolgenden Zeichnung gezeigt. Ohne dabei die Stellung der Kurbelwelle zu verändern.

Verschrauben sie den Rotor mit der Schraube M6x30 sicher. Vergessen sie bitte nicht die Unterlegscheibe. Zum erneuten Lösen des Rotors verwenden Sie einen Abzieher.M27x1,25 (Simson).

9) Drehen sie den Rotor von Hand durch (zur Leichtgängigkeit Kerze entfernen). Prüfen sie den Abstand zwischen dem Sensor und einer der zwei Steuernasen des Rotors. Dieser muss ca. 0,4 mm betragen. Sie können den Abstand nach Lösen der beiden Halteschrauben des Sensors durch Verschieben regulieren.



Ziehen Sie zum Schluss die beiden Halteschrauben des Sensors gut an. Bei lockeren Schrauben kann der Sensor auf den Rotor rutschen und wird zerstört! Es

# Buy Now to Create PDF without Trial Watermark!!

ist eine gute Idee hin und wieder den Festsitz dieser Schrauben zu überprüfen.

Wenn Sie eine Einzylinder JAWA haben, wundern Sie sich bitte nicht darüber, dass Ihr Rotor zwei, um 180 Grad versetzte Steuernasen hat. Die zweite Nase ist für die Zweizylinder-JAWA vorgesehen. Ihr Eintopf quittiert die Bruderschaft des Systems durch eine unbedenkliche Leerzündung am unteren Totpunkt.

10) Befestigen sie den elektronischen Gleichrichter/Regler ihrer MZ-B- Tronics, an einer geeigneten Stelle, z.B. an der **inneren Außenseite des Werkzeugkastens**. Wenn Sie die Relaisoption nutzen, befestigen Sie das Relais an einer geeigneten Stelle, **am besten im Batteriefach** neben der Batterie. Sie benötigen einen Massepunkt in der Nähe.

11) Befestigen sie die neue elektronische Zündspule an der Stelle an der die alte Zündspule war. Bei JAWA Motorrädern (Rahmen eckiges Profil) haben wir einen Haltewinkel an der Zündspule vormontiert, der eine (mehr oder weniger) problemlose **Anbringung der neuen Spule an der Befestigungsbohrung der alten originalen Spule** ermöglicht. Um diese Variante zu nutzen, muss die Spule mit den Kabelausgängen nach vorn montiert werden. Leider variiert hier oft die Höhe dieser Bohrung, so dass sie nicht immer ganz für unseren Winkel passt. Für die Einzylinder CZ (zeichnen sich durch rundes Rahmenprofil aus) liefern wir eine andere Zündspule, die eine integrierte Halterung passend für die originale Aufnahme besitzt

12) Verbinden Sie die Kabel wie im **Schaltplan**. angegeben. Also,

- \* Verbinden Sie den Stecker des neuen kabelstückes von der Lichtmaschine mit dem dazu passenden Stecker der Zündspule. Prüfen Sie das dabei rot auf rot, weiß auf braun und gelb auf gelb sitzen.
  - \* die beiden schwarzen Kabel vom neuen Generator kommen auf die Klemmen 1 und 4 des neuen Gleichrichters. Es ist dabei egal welches Kabel auf welche Klemme kommt, da hier Wechselstrom eingespeist wird.
  - \* das neue weiße Kabel mit der Ringöse an einer Seite auf die Klemme 3 des Reglers/Gleichrichters und mit der Ringöse auf den Minuspol der Batterie.. Achtung, nicht verpolen! Achtung, daran denken, Minus muss auf Masse!
  - \* das neue rote Kabel mit der Ringöse an einer Seite auf die Klemme 5 des Reglers/Gleichrichters und mit der Ringöse auf den Pluspol der Batterie. Achtung, nicht verpolen!
  - \* bleibt das blaue Kabel von der Zündspule
- Relaismethode                      Klemmen Sie das braune **Kabel des Relais** mit der Ringöse auf Masse. Führen Sie das längere schwarze Kabel des Relais zu dem früher zur Zündspule Klemme 15 gehenden weißen Kabel und verbinden Sie beide Kabel mit einem der roten Schnellverbinder (Kabel nebeneinander einlegen, Verbindungsplatte mit einer Zange fest eindrücken und Isolierklappe schließen). Verbinden Sie das blaue von Klemme 30 des Relais kommende Kabel mit dem blauen der Zündspule. Dieses Kabel wäre im Notfall eines Batterieversagens unterwegs abzuziehen, um weiterfahren zu können. (Der Motor lässt sich dann aber nicht abschalten)
- Schaltermethode                      Das blaue Kabel der Zündspule wird mit dem **Ausschalter**, der gegen Masse schließt, verbunden. Das weiße, früher an die Klemmen 15 der Zündspule gehenden Kabel wird als nun totes Kabel sorgfältig gegen Masse isoliert und bleibt frei.
- \* zum Anschluss der Ladekontrolle (nur bei 12 Volt Version                      Das grün/rote Kabel des neuen Reglers ist für den Anschluß der Ladekontrolle und wird an das grüne, früher an Klemme 61 (oder D) des alten Realers gehende Kabel (das zur Ladekontrolle

möglich) geht) verbunden. Bei der 6 Volt Version des Reglers existiert kein grün/rotes Kabel für den Kontrollanschluss.

- \* Zum Abschluß - **vor Einbau der Batterie 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.

## # wichtige Sicherheits- und Betriebshinweise !!!

- # Zündanlagen erzeugen Hochspannung ! Bei unseren Zündspulen bis 40.000 Volt ! Das kann bei unvorsichtigem Umgang nicht nur empfindlich scherzen, sondern für empfindliche Herzen auch schädigend sein ! Daher stets Sicherheitsabstand zur Elektrode und offenem Hochspannungskabeln halten und beim Test den Kerzenstecker mit einem isolierenden Gegenstand fest auf Masse drücken um die Spannung sicher abzuleiten.
- # Nach Einbau bitte unbedingt die Halteschrauben des Stators und (so vorhanden) des Sensors auf Festsitzen prüfen. Lockern sich die Teile kommt es zur Zerstörung. Wir ziehen die Schrauben bei der Vormontage nur lose an !
- # Geben Sie der eben eingebauten Anlage erst einmal die Chance zu zünden, bevor Sie anfangen alles durchzumessen und zu prüfen ob es auch wirklich geht oder noch schlimmer gleich Veränderungen vornehmen ohne erst einmal die Anlage zum Laufen zu haben. Unsere Teile sind alle vor Auslieferung geprüft. Sie können ohnehin kaum etwas daran messen. Unterlassen Sie auf jeden Fall ein Vermessen der Zündspule und der Steuereinheit. Sie riskieren die Zerstörung und kommen dennoch nicht zu nutzbaren Ergebnissen! Denken Sie daran, daß es auch am Vergaser und vor allem auch den Kerzensteckern liegen kann wenn der Motor nicht gleich läuft (in der Regel ist nach Lima einbau auch dessen Einstellung auch zu verändern). Wenn die Anlage nicht gleich läuft, prüfen Sie vor allem Masseverbindungen, ziehen Sie dann zumindest testhalber ein neues Massekabel von unserem Regler direkt zum Motor.
- # Der Funke klassischer Unterbrecheranlagen hat mit ca. 10 000 Volt nur eine geringe Energie und sieht daher gelb und dick aus. Der Funke unserer Anlagen ist ein Hochenergiefunke mit bis zu 40.000 Volt und daher sehr scharf gebündelt und blau, was ihn schlechter sichtbar macht. Zudem wird der Funke erst bei kickstartergetretenen Drehzahlen erzeugt. Ein bloßes Durchdrücken des Kickstarterhebels per Hand bringt keinen Funken.
- # Bei Anlagen mit Doppelzündspulen muß beim Funkentest einer Seite der andere Kerzenstecker gesteckt oder das Kabel auf Masse gelegt werden. Es kommt sonst kein Funke!
- # am Fahrzeug nie elektrisch schweißen ohne alle Elektronik komplett abgeklemmt zu haben
- # 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, die Zündspule und ggf die Steuereinheit. In der Regel kommt bei der Verkabelung immer Farbe auf Farbe. Ausnahmen sind in der Anleitung ausdrücklich erwähnt.
- # Achten Sie bei der Montage des Rotors bitte darauf, die Magneten nicht zu beschädigen. Vermeiden Sie direkte mechanische Einschläge direkt auf die Magneten sowie auf dem Umfang der Rotortrommel. Für den Transport der Lima nie den Stator in den Rotor setzen.
- # Nutzen Sie keine Kerzenstecker mit einem Widerstand von mehr als 5 Kilo-Ohm. Besser sind 1 oder 2 KOhm. Denken Sie daran. das Kerzenstecker altern und dabei ihren

