

Einbauanleitung – MW-Technik Ignitron Zündung

1. Vorbereitung

- Lies die komplette Anleitung sorgfältig durch.
 - Prüfe, ob alle benötigten Teile und Zubehörkomponenten vorhanden sind.
-

2. Demontage der alten Zündung

- Entferne die alte Zündung vollständig.
 - Achte darauf, alle Kabel geordnet zu trennen und aufzubewahren, falls sie erneut genutzt werden können.
-

3. Montage der neuen MW-Ignitron-Zündung

- **Grundplatte und Stator vorbereiten:**
 - Nimm die Grundplatte der Ignitron-Zündung und den Stator.
 - Fädle den Kabelstrang in den dafür vorgesehenen Ausschnitt der Grundplatte ein.
 - Befestige den Stator mit einer Schraube an der Grundplatte.
- **Positionierung am Motor:**
 - Halte die Grundplatte zusammen mit dem Kabelstrang an der vorgegebenen Position am Motor von Hand fest.
 - Ist die Position und Kabelverlegung korrekt, fixiere die Grundplatte mit einer Schraube.
- **Weitere Befestigung:**
 - Demontiere den Stator nochmals kurz, um die restlichen Schrauben an der Grundplatte anzubringen.
 - Befestige anschließend den Stator erneut mit allen drei Schrauben.
 - **Hinweis:** Es wird empfohlen, einen mittelfesten Schraubenkleber zu verwenden, um eine dauerhafte und vibrationssichere Verbindung zu erzielen.
- **Rotor (Polrad) und Polradkeil:**
 - Setze den Polradkeil in die dafür vorgesehene Position ein.
 - Montiere anschließend den Rotor (Polrad).
 - **Hinweis:** Alle Polräder bei der MW-Ignitron Zündung sind Linksläufer (auch bei E50 Motoren).
 - Schraube den Stator mit der beiliegenden Mutter fest.
 - **Achtung:** Benutze niemals einen Schlagschrauber an der Kurbelwelle!
 - Das Anzugsdrehmoment sollte per Hand erfolgen (ca. 35–40 Nm).

✨ **Wenn's funkt, dann richtig – MW-Ignitron inside!**

Einbauanleitung – MW-Technik Ignitron Zündung

4. Elektronische Komponenten und Masseverbindung

- Montiere die CDI (Standard/schwarz, EVO/rot oder gelb) und schließe den Absteller (meist über das schwarze Kabel vom Moped) an.
 - Verbinde Kerzenkabel, Zündkerzenschuh und Zündkerze.
 - **Wichtiger Hinweis:** Lege ein separates Massekabel direkt vom Motorblock zum zentralen Massepunkt aller elektronischen Bauteile.
 - Rahmenmasse allein reicht nicht aus und kann zu Störungen oder Beschädigungen an der Elektronik führen.
-

5. Spannungsregler und Messung

- Die Zündung liefert je nach Drehzahl eine Wechselfspannung von ca. 6 bis 30 V AC (gelbes Kabel vom Stator kommend)
 - Wähle einen passenden Spannungsregler (mit AC- oder DC-Ausgang), um die Spannung zu regulieren.
 - **Wichtig:** Vor dem Anschließen an die Fahrzeugelektronik den Ausgang des Reglers (gelber AC- oder roter DC-Ausgang) mit einem Multimeter messen.
 - Stelle dabei sicher, dass der Multimeter auf AC- bzw. DC-Messung eingestellt ist.
-

6. Feinabstimmung und Start

- Nach der Montage, alle Anschlüsse und die Verkabelung nochmals prüfen.
 - Starte den Motor und kontrolliere den Zündzeitpunkt – dieser ist Hub abhängig und in der Einbauanleitung vermerkt.
 - Vergewissere dich, dass alle Komponenten stabil sitzen und korrekt verbunden sind.
-

7. Tipps aus der Praxis:

- Widerstandskerzenstecker UND ggf. Widerstandszündkerze verwenden – aber nicht doppelt gemoppelt mit zu viel Ohm (z. B. 5 k Ω Kerze + 5 k Ω Stecker = 10 k Ω → kann Zündspannung zu stark abschwächen).
- Idealbereich liegt oft bei 3–5 k Ω gesamt.
- **Was passiert ohne Widerstand?**
- Funken können "unsauber" sein.
- Du riskierst **Störungen an elektrischen Komponenten**, besonders bei Nachrüstungen mit LED-Licht oder digitalen Tachos.
- In manchen Fällen kann ein fehlender Widerstand sogar **CDIs beschädigen**, wenn diese empfindlich reagieren.

✨ **Wenn's funkt, dann richtig – MW-Ignitron inside!**