Schaltplan MVT-Premium *by @_kuestenkek*

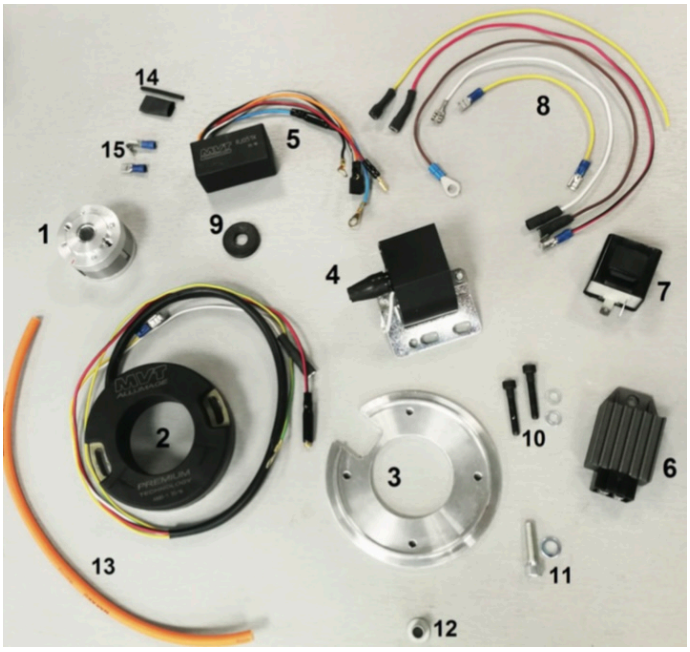
1. Demontage alter Zündung
2. Legende MVT-Premium
3. Montage MVT-Premium Gen. 2 von SH-Tuning
4. Verkabelung MVT-Premium
5. Verkabelung auf Licht über Batterie (ohne Frontscheinwerfer)
6. Bettgeflüster und Quellen

Demontage alter Zündung:

- Öffnen Sie zuerst beide Seitendeckel des Herzkastens und entfernen Sie diese, genauso wie Tank und den Deckel vor der Lichtmaschine
- Entfernen Sie zunächst die Batterie.
- Lösen Sie nun die Befestigungsmutter des Polrades Ihrer alten Zündung mit geeignetem Werkzeug.
- Lösen Sie das Polrad mithilfe eines Polradabziehers.
- Entfernen Sie danach die Haltekrallen und die Grundplatte, zuletzt den Halbmond.
- Demontieren Sie ebenso Zündanlage, Regler, Blinkgeber und alles andere der alten Zündung.

Legende MVT-Premium:

1. Rotor
2. Stator
3. Grundplatte
4. Zündspule
5. CDI
6. Gleichrichter
7. Blinkgeber
8. Anschlusskabel
9. Unterlegscheibe Rotor
10. Schraube M5x30mm mit Unterlegscheibe
11. Schraube M6x25mm mit Unterlegscheibe
12. Distanzhülse
13. Zündkabel
14. Schrumpfschlauch
15. Kabelschuh



www.sh-tuning.de / kuestenkek

Montage MVT-Premium Gen. 2 von SH-Tuning:

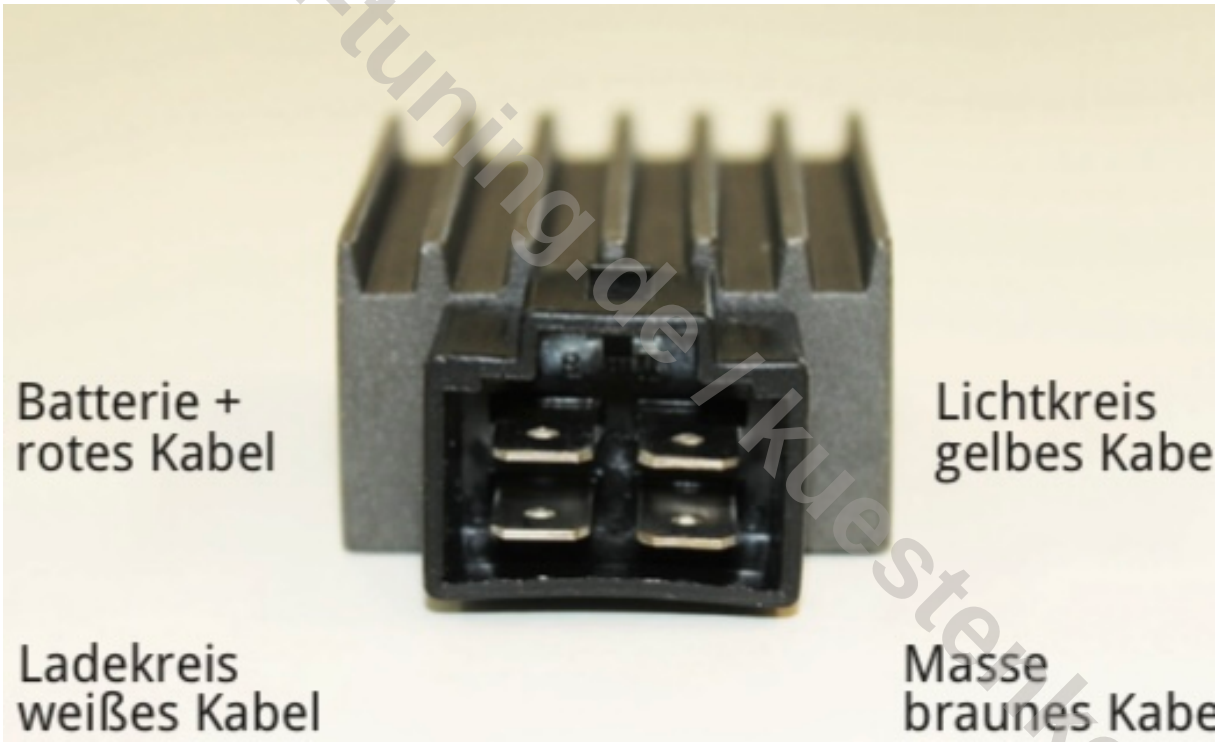
- Montieren Sie den Stator mithilfe der beigelegten Schrauben an die Grundplatte. Beachten Sie hierbei die Ausparung der Grundplatte für die Kabel des Stators.
- Befestigen Sie beides nun am Platz der alten Zündung erstmal nur leicht.
- Entfernen Sie die Zündkerze aus dem Zylinderkopf und ersetzen Sie diese durch eine Zündmessuhr.
- Ermitteln Sie mithilfe dieser nun den oberen Totpunkt des Kolbens. Legen Sie dazu den zweiten oder dritten Gang ein und drehen Sie das Rad im Uhrzeigersinn bis zum Wendepunkt der Einstelluhr.
- Drehen Sie von dort aus 1,5 Umdrehungen zurück und montieren sie den Rotor der MVT-Premium. Die Strichmarkierung am Rotor sollte mit der LINKEN des Stators übereinstimmen..
- Befestigen Sie nun den Rotor mit der beigelegten Unterlegscheibe und einer Mutter.
- Überprüfen Sie die Strichmakierungen und korrigieren Sie gegebenenfalls, indem Sie den Stator leicht drehen.
- Sitzt alles wie es soll? Dann ziehen Sie alle Schrauben fest an.

- Biegen Sie den Befestigungsarm des alten Blinkgebergehäuses gerade und schieben Sie den Blinkgeber auf dieses.
- Stecken Sie zudem die CDI in das Gehäuse, sodass die Kabel nach oben rausschauen.
- Verschrauben Sie nun das Gehäuse zusammen mit der Zündspule und dem schwarzem Kabel der CDI an den Rahmen.
- Den Gleichrichter können Sie im Herzkasten befestigen.

www.sh-tuning.de / kuestenkek

Verkabelung MVT-Premium:

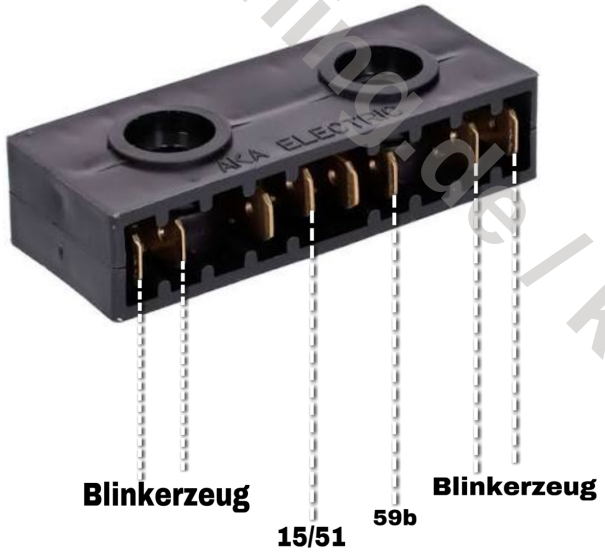
- Verlegen Sie die Kabel des Stators in den Herzkasten
- Verbinden Sie zunächst das gelbe Kabel des Stators mit dem beigelegten gelben Kabel und legen Sie es mit dem Doppelflaschstecker an das Zündschloss (59).
- Das grün/gelbe Kabel des Stators wird an Masse im Herzkasten befestigt.
- Verbinden Sie das weiße Kabel des Stators mit dem Gleichrichter.
- Das rot/schwarze Kabel wird mit dem rot/schwarzem Kabel der CDI verbunden.
- Das blaue, übrig bleibende Kabel dient für einen Begrenzer.
- Stecken Sie das orangene Kabel der CDI an die Zündspule.
- Verlängern Sie das weiß/schwarze Kabel der CDI mit dem beigelegten weißen Kabel und führen Sie es zum Zündschloss (2).
- Das mitgelieferte rote Kabel verbinden Sie mit dem Zündschloss (15/51) und dem Gleichrichter.
- Das braune mitgelieferte Kabel verbinden Sie mit Masse im Herzkasten und dem Gleichrichter.
- Zur Kontrolle ein Bild vom Gleichrichter mit Kabelsteckplätzen.



www.sh-tuning.de / kuestenkek

Verkabelung auf Licht über Batterie:

- Verkabeln Sie nach dem beigelegten Schaltplan.
- Entfernen Sie alle anderen, nicht eingezeichneten Brücken. Sie benötigen nur die Brücke von Zündschloss 57 zu 57a und von Zündschloss 15/51 zu 59b.
- Es empfiehlt sich ein Kabel von der 15/51 zum Leitungsverbinder der Blinker zu führen und mit einem der acht mittleren Kontakten zu verbinden. Sie können nun an den anderen 7 Kontakten Bremslicht, Blinkgeber, und Hupe und Brücke anschließen.
  Beachten Sie dabei, dass das rote Kabel vom Gleichrichter ZUERST an die 15/51 muss. Nutzen Sie daher am besten den zweiten Kontakt der 15/51 für diese Methode.
  Beachten Sie bei diesem Weg bitte, dass die mittleren vier Kontaktstecker miteinander gebrückt sind. Ist das nicht der Fall, oder sind nur jeweils 2 pro Seite gebrückt, können sie diese entweder via Lötverfahren oder durch einfache Kabelbrücken miteinander verbinden. Dies gewährleistet, dass alle vier Kontakte rechts und links Strom bekommen.



www.sh-tuning.de / kuestenkek

Quellen:

- Racing-Planet
- Eigene Ressourcen