

# 12 Volt - Kit XT 500

Herzlichen Glückwunsch zu dieser weisen Entscheidung.

Wir haben den 12 Volt-Kit im Jahre 1993 nochmals grundlegend überarbeitet, um Ihnen den Einbau noch problemloser zu gestalten.

Die Erfahrung zeigte, daß die komplette Neuanfertigung des Kabelbaums so manchen Schrauber überforderte und dies auch Ursache einiger Flüchtigkeitsfehler war. Deshalb liefern wir nun nur noch die preisgünstigere Ausführung, die die Verwendung des Originalkabelbaums voraus setzt und zudem in Windeseile eingebaut ist. Sollte Ihr Kabelbaum nicht mehr in Ordnung sein, so können Sie diesen unter der Art.Nr.:2058316 schnell und preiswert über uns beziehen.

## **Bitte beachten:**

Wenn Sie ohne Batterie fahren möchten, müssen Sie beiliegenden Elektrolytkondensator (ElKo) in jedem Fall eingebaut haben. Fahren ohne Batterie und ohne ElKo führen zur Zerstörung des Regler /Gleichrichters !!!

Der ElKo: Er sorgt dafür, daß dem Regler/Gleichrichter stets eine volle Batterie vorgetäuscht wird und dieser selbst bei total entladener Batterie voll öffnet (Regler/Gleichrichter würde sich sonst ab ca.2000 U/Min. zum Selbstschutz automatisch abschalten).

## **Lieferumfang:**

- **Batterie**
- **Regler/Gleichrichter**
- **H4-Scheinwerfer**
- **H4-Stecker**
- **H4-Birne**
- **Elektrolytkondensator (ElKo)**
- **Blinkrelais**
- **4 Blinkerbirnen**
- **Rücklichtbirne**
- **7 Armaturenbirnen**
- **nützliches Montagematerial**

## **Zeichenerklärung:**



= Abzweiger



= Masse



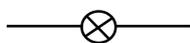
= isolieren (totlegen)



= Originalkabel (vom Original-Kabelstrang)



= Schalter oder Kontakt



= Birne



= verbinden



Wunderlich

Copyright by Wunderlich

Das Kopieren, Vervielfältigen oder Weiterverarbeitung in jedweder Form ist nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung der Wunderlich GmbH erlaubt.

# **Jetzt gehts los !**

## **1. Umbau der Lichtmaschine**

Arbeitsfolge:

- a.) Lichtmaschinendeckel entfernen
- b.) Polrad abziehen

**Achtung !** Abzieh-Gewinde für Polrad ist Linksgewinde.  
Vor Ansetzen des Abziehers unbedingt alle  
(meist Federring und fette U-Scheibe) Scheiben hinter der  
Polradmutter herausnehmen (sonst zerreißt den Abzieher) !!!  
Falls Polrad fest sitzt, dieses erhitzen.

Hinter dem Polrad sitzen zwei Spulen. Die rechte ist für Zündung, welche nicht bearbeitet wird. Die linke ist für die Stromversorgung und wird wie folgt bearbeitet:

- a.) am oberen Ende befindet sich ein Draht, der am Eisenkern festgelötet ist.  
Diesen Draht ablten.
- b.) am Ende blankkratzen
- c.) mit beiliegendem Kabel verlöten (gut isolieren, darf nicht mehr mit Masse oder Spulenkern in Verbindung treten !!)
- d.) dieses neue Kabel parallel zum Originalstrang (am besten an diesen mit Isolierband festpappen), durch den Gummiblock am LiMa-Gehäuse (mit Nagel kleines Loch bohren) bis zur Steckverbindung (Verbindet LiMa mit Bordnetz) im Rahmendreieck führen.
- e.) Alle Kabel an der LiMa nochmals überprüfen (dürfen in gar keinem Fall das Polrad oder Masse berühren), Polrad aufsetzen und befestigen.
- f.) LiMa-Deckel montieren (auf intakte Dichtung achten)

**Siehe dazu auch Zeichnung auf folgender Seite.**

## **2. Zwölf-Volt Bauteile installieren**

Aus Sicherheitsgründen zuerst die Batterie entfernen.

- a.) Tank, Sitzbank und Scheinwerfereinsatz samt Stecker und Birnen entfernen.
- b.) H4-Einsatz mit Birnen einbauen.
- c.) alle Birnen (Armaturen, Blinker und Rücklicht) gegen 12 Volt-Exemplare austauschen).
- d.) Hupe gegen beiliegendes Teil austauschen

..... °

= Originalkabel (vom Original-Kabelstrang)

### 3. Arbeiten im Bereich des Rahmendreiecks

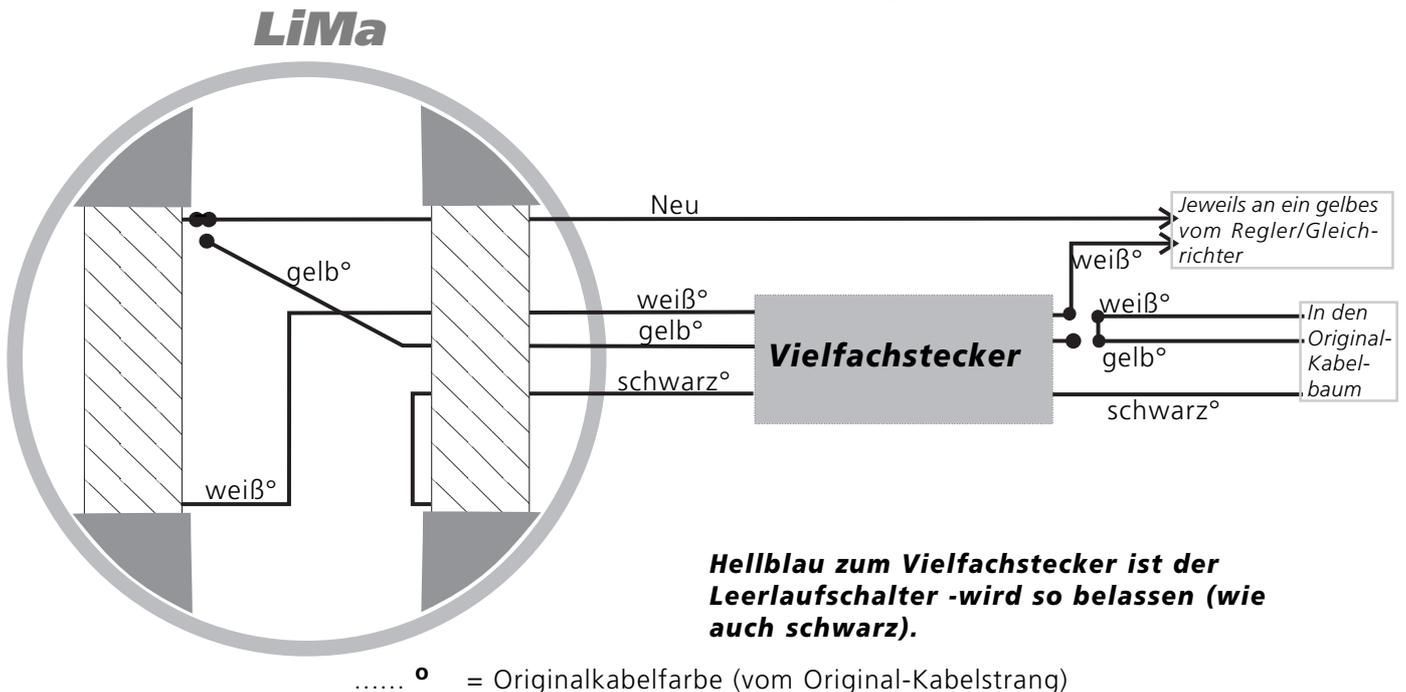
- a.) Regler (viereckiges Blechgehäuse oder verripptes Alugehäuse) und Gleichrichter (flaches schwarzes Kästchen mit angegossener Steckzunge und Steckschuh) ausbauen. Sitzen links neben der Batterie.
- b.) Schwarzes<sup>o</sup> Kabel, das zum alten Regler führte, an Masse belassen.
- c.) Gelb/weiß<sup>o</sup> des alten Reglers einzeln isolieren und stilllegen.
- d.) Weiß<sup>o</sup> und rot<sup>o</sup> des alten Gleichrichters miteinander verbinden und gut isolieren.
- e.) neuen Regler links neben Batteriekasten festziehen.
- f.) Das darüberliegende Blinkrelais tauschen. Neues Relais mit z.B. Schaumstoff umwickeln, damit es fest in der Original-Gummihalterung sitzt. Diese hat eine andere Schaltung als das Original >siehe Anschlußbelegung in Zeichnung " 1 a ". Falls es nicht funktionieren sollte, Anschluß von 49 und 49a tauschen (31 muß in jedem Fall an Masse !).
- g.) Neue Batterie mit Batteriesäure füllen (aus Sicherheitsgründen nicht im Lieferumfang) und einbauen

### 4.) Verkabelung am LiMa-Strang:

(Der Vielfach-Stecker unter der Batterie, der die LiMa mit dem Bordnetz verbindet -vorher schon erwähnter Stecker, bis zu dem das neue Kabel gelegt wurde)

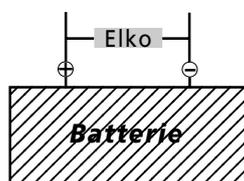
- a.) Gelb<sup>o</sup> nach (von LiMa Richtung Kabelbaum gesehen) Vielfachstecker kurz abkneifen/isolieren.
- b.) Weiß<sup>o</sup> hinter Vielfachstecker abkneifen und mit gelb des neuen Reglers verbinden(& isolieren).
- c.) Beide übriggebliebenen Enden von weiß<sup>o</sup> und gelb<sup>o</sup> miteinander verbinden
- d.) Das neu gezogene Kabel aus der LiMa mit dem anderen, gelbem, Kabel des neuen Regler/Gleichrichters verbinden.
- e.) Rot des neuen Regler/Gleichrichters zusammen mit dem Original-Plus-Kabel an +Batterie.
- f.) Schwarz des neuen Regler/Gleichrichters zusammen mit dem Original-Masse-Kabel an -Batterie.

Damit es nochmals nachvollziehbar wird, eine hübsche **Zeichnung zu Punkt 4:**



### Elko:

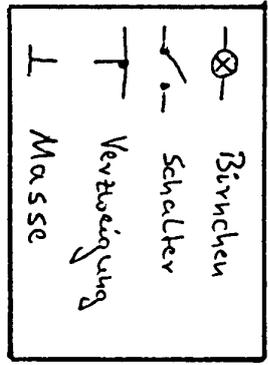
Zu guter Letzt wird noch der Elko parallel ins Netz eingebunden:



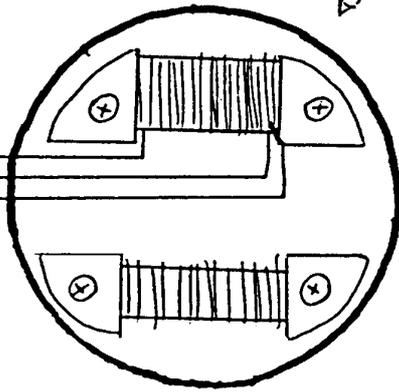
Der Minus-Pol des Elko ist immer mit "-" oder "0" gekennzeichnet.

# Der Gesamt Schaltplan: 1a

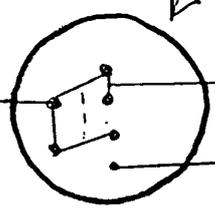
(ohne Zündstromkreis)



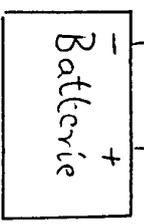
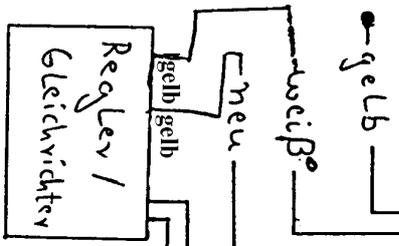
LiMa



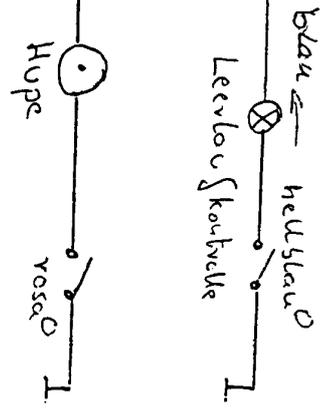
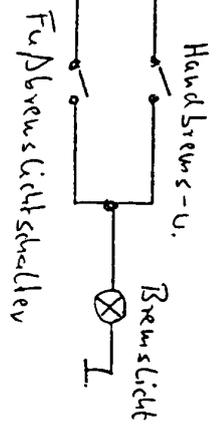
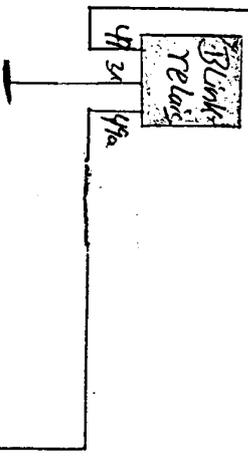
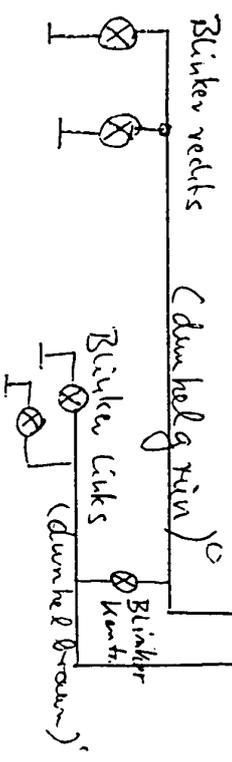
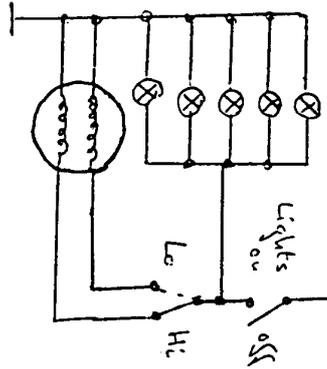
Zündschloß



Sicherung



H4 - Scheinwerfer,  
Rücklicht, Standlicht,  
Tachobeleuchtung



... = Originalfarbe vom Original-Kabelbaum

# Der Zündstromkreis: 1b

