



PowerBlock

*Ignition
Systems*

Montageanleitung für GUZZI Induktive auf LiMa

MG_PB_5F_08

7. Überarbeitung

(c)Sep.2005

06. Jul. 2011

Stückliste:

Zündbox
Pickup mit zwei Schrauben
Rotor mit sechs Distanzscheiben
Kabelbinder
Zündspulen
Zündkabel

Die PowerBlock-Zündanlage ist konventionellen Zündungen weit überlegen, da in der Regel die doppelte Zündspannung, doppelte Zündenergie sowie die doppelte Funkenbrenndauer erzielt wird. Die Verstellung der Zündzeitpunkte wird mit einem High-Speed-MicroProzessor digital, mit 16bit Auflösung (65536 Punkte) , für jede einzelne Umdrehung optimal berechnet. Die Signal-Aufarbeitung sowie die Endstufenansteuerung werden ebenfalls digital durchgeführt, um eine maximale Leistungsfähigkeit bei minimalsten Verlusten zu erzielen. Die nötige Einschaltzeit der Zündspulen wird digital berechnet um eine max. Strom einsparung zu erzielen. Der Leistungsbedarf der Zündanlage (Modul+Z-Spule) beträgt ca. 17W bei 1000 U/min u. ca. 67W über 5000 U/min

Die volle Performance unserer PowerBlock-Zündungen wird nur mit SILENT HEKTIK Zündspulen möglich sein, weil die Zündkurven für die entsprechenden Zünd-Energien sowie Spannungen abgestimmt wurden, und die Schließwinkelkurven auf die technischen Details der Spulen zugeschnitten sind.

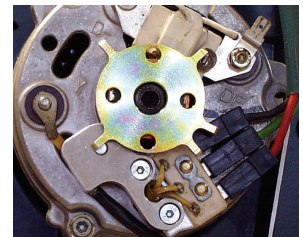
Bei ungeeigneten oder mangelhaften Zündspulen erlischt nicht nur die GARANTIE, sondern es werden sich mangelnder Durchzug, mangelnder Kaltstart oder vielleicht Zündaussetzer einstellen.

SICHERHEITSMASSNAHMEN & BEMERKUNGEN

Vorsicht Hochspannung, **Lebensgefahr !**

Um Verletzungen von Personen oder Zerstörung der Elektronik zu vermeiden, sind bei Arbeiten an Fahrzeugen mit vollelektronischen, digitalen Hoch-Energie-Zündanlagen folgende Anweisungen verbindlich zu beachten :

- > Lesen Sie die Montageanleitung sorgfältig & komplett durch u. befolgen Sie sämtliche Anweisungen; **Warn-Aufkleber** bitte an gut sichtbarer Stelle anbringen !
- > Der Einbau des Moduls setzt Fachkenntnisse u. Fachwerkzeug voraus
- > Personen mit Herzschrittmacher sollen keine Arbeiten an elektronischen Zündanlagen durchführen
- > zum Vergasersynchronisieren niemals einen Kerzenstecker abziehen
- > Zündkabel nicht bei laufendem Motor bzw. Anlasserdrehzahl abziehen oder berühren
- > Leitungen der Zündanlage nur bei ausgeschalteter Zündung an u. abklemmen
- > Hochspannungskabel mit u. ohne Kerzenstecker nach dem Abziehen immer fest mit Masse verbinden ; keine offenen Funkenstrecken!
- > Funktionsüberprüfung des Hochspannungsteils mit einer Funkenstrecke gegen Masse führt zu Schäden !
- > Die Motor- u. Fahrzeugwäsche nur bei Motorstillstand und ausgeschalteter Zündung
- > Niemals Kupferpaste an Steckverbindern oder Zündkerzen einsetzen !
- > Das Zünd-Modul ist vor statischen Spannungen sorgfältig zu Schützen
- > Bei Elektroschweißen das Zünd-Modul vom Kabelbaum trennen
- > Fehlerhafte Lichtmaschinen-Regler (max. Spannung 15V) sind oft eine Ausfallursache
- > Starthilfe mit Schnellader ist nur 1 Minute mit max. 15 V zulässig
- > keine Gewähr für die Richtigkeit der Zündlinien bei getunten Motoren; Rücksprache und Abstimmung durch Tuner unbedingt notwendig
- > Garantie-, Ersatz- o. Regress-Ansprüche beziehen sich nur auf die gelieferte Elektronik; Irrtum & Änderungen vorbehalten ; 59425 Unna Germany EU



MAGNETISCHE POLUNG DER BOSCH-LiMA:

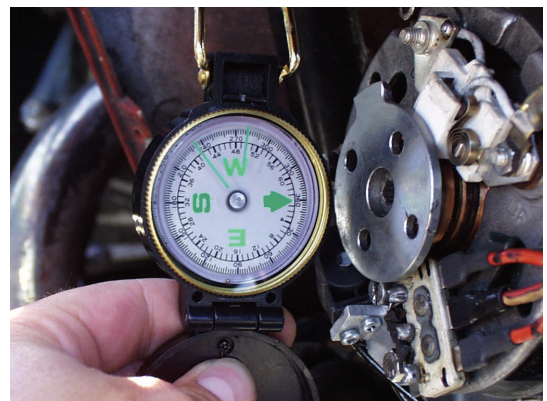
Für die einwandfreie Funktion des Zündsystems mit dem **Hallsensor** im Alu-Gehäuse MUSS an den Schleifringen des Bosch-LiMa-Rotors der magnetische NORD-Pol sein.

Mit einem Kompass läßt sich die Polung leicht überprüfen. Bei eingeschalteter Zündung wird der SÜD-Pol des Kompasses durch den an den Schleifringen befindlichen NORD-Pol des LiMa-Rotors angezogen.

Haben Sie keinen Kompass zur Hand, so nehmen Sie die Zündung zunächst normal in Betrieb. Bei Zündaussetzen ziehen Sie den rechten Stecker des Kohlenhalters ab: Sind die Zündaussetzer weg, so ist der LiMa-Rotor falsch gepolt oder es ist ein NICHT entstörrter Kontakt-LiMa-Regler vorhanden. Die Transistorregler sind mit einer Freilaufdiode entstörrt; Eine Freilaufdiode kann an die Kohlen nachgerüstet werden.

Zum Wechseln der mag. Polarität kann ein anderer LiMa-Rotor montiert werden (mit Freund oder Bekannten tauschen), oder die Anschlüsse des Kohlenhalter werden getauscht. Dabei ist zu beachten, dass der rechte (DF) Anschluss immer isoliert ist. Der Linke (D-) Anschluss ist gelegentlich isoliert: Gut zu erkennen an den braunen Iso-Plättchen. Sofern keine Isolierung vorhanden ist muss von dem rechten auf den linken Anschluss getauscht werden.

Die magnetische Polung der Saprisa-LiMa oder der Ducati-LiMa braucht nicht überprüft werden.



MONTAGE DES PICKUPS & DES ROTORS :

Die Montage des Zündrotors erfolgt direkt auf den LiMa-Rotor. Verwenden Sie die originale Schraube ohne Federring. Überprüfen Sie bitte die Auflageflächen des Rotors und entfernen Sie einen eventuellen Grad, der durch die Federscheibe entstehen kann.

Der Pickup wird an der BOSCH-LiMa mit den originalen Schrauben des U-V-W-Steckers befestigt.

An der SAPRISA-LiMa wird zum Einen eine originale Schraube mit der 5mm Distanzhülse verwendet; zu Anderen muß ein M5 Gewinde für die zweite Befestigung an der LiMa angebracht werden.

Der Abstand des Rotors zum Pickup sollte 0,2-0,3mm an allen Flügeln betragen.

Die mechanische Grundeinstellung bezieht sich auf den statischen Zündzeitpunkt :

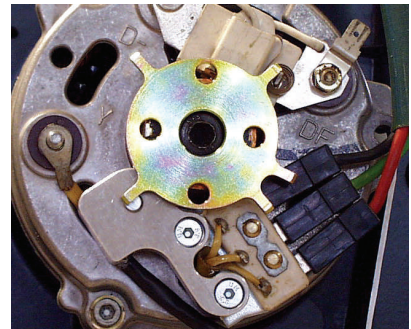
Mit Schalter : Cali's 2° / 6° vOT stat. alle LM's 8° vOT stat.

Ohne Schalter : Cali's 2° / 6° vOT stat. alle LM's 8° vOT stat.

Für die Grundeinstellung ziehen Sie den RECHTEN Zylinder heran und verwenden Sie den entsprechenden Zündrotor-Flügel wie im rechten Foto.

Die verlassende Kante des Rotors sollte mittig zum Pickup-Stahlkern stehen; Der Flügel dreht sich im Uhrzeigersinn. Um den Zündrotor beim Festziehen zu halten, verwenden Sie den Schlüssel eines Winkelschleifers (Flex) und einen Schraubendreher am Zahnkranz.

Kontrollieren Sie die statischen Zündzeitpunkte mit einer Stroboskoplampe bei ca. 1200 U/min. Den LINKEN Zylinder brauchen Sie NICHT einstellen.



Montage des induktiven Pickups an der BOSCH-LiMa



Statische Einstellung ca. Mitte Pickup-Kern

MONTAGE DER ZÜNDBOX & ZÜNDSPULEN :

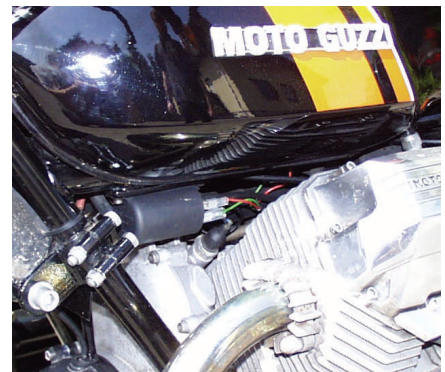
Die Montage der Power-Zündbox erfolgt am besten an einer geschützten Stelle wie unter dem Tank oder unter der Sitzbank. Unsere digitale Zündbox kann mit Gummiringen am Rahmenrohr oder mit den rückseitigen M4 Gewinden auf einem Alublech befestigt werden. Der Kabelausgang sollte immer "trocken" liegen.

Die Zündspulen werden anstelle der originalen Zündspulen montiert. Je nach Modell werden die Halterungen passen. Achten Sie beim Verlegen der Leitungen auf größtmöglichen Abstand der Pickup-Leitung & der Zündbox (min 10cm) zu den Zündspulen & Zündkabeln um Funkstörungen zu vermeiden.

Die Zündbox & das Motorgehäuse müssen eine sehr gute Masseverbindung zur Batterie haben -> Masseleitung zur Zündbox und an das Getriebegehäuse !

Bei einer optimal arbeitenden Zündanlage darf der Elektrodenabstand der Zündkerzen 0,6-0,8 mm betragen. Bitte verwenden Sie nur entstörte Spulen- & Kerzenstecker mit min. 5kΩ Widerstand, und/ oder Widerstands-Zündkabel. Der Betrieb dieser vollelektronischen Anlage wird nur bei einer sehr guten Funkentstörung (**gilt auch für LiMa-Regler**) einwandfrei sein; besonders bei alten Kontakt-LiMa-Reglern. Schützen Sie alle Steckverbinder mit guten Stecker-Fett vor Feuchtigkeit. Niemals Batterie-Pol Fett verwenden, da es alkalisch ist. Gelötete Crimp-Verbinden führen durch die Motorvibrationen zur Haarrissen und Ausfällen. Defekte "Kill-Schalter" an der Lenkerarmatur und am Seitenständer sind eine häufige Störquelle. Es dürfen nur Zündspulen mit einem Primärwiderstand von min. 3Ω benutzt werden -> Garantieverlust !!! Bei Motorstillstand wird der Leistungsteil des Moduls nach wenigen Sekunden abgeschaltet; Bitte bei Arbeiten beachten.

Ältere elektronischer **Drehzahlmesser** werden an dem grauen Ausgang der Box angeschlossen. Neuere Drehzahlmesser können an die Zündspule Klemme KL1 angeschlossen werden. Beim Ausprobieren wird unsere Box nicht geschädigt.



Montage der Spulen mit Kühlung durch Fahrtwind

EINSTELLUNGEN :

Als Grundeinstellung für ALLE **Singlespark** -Zündungen (Normal-Zündungen) kommen die 30° bis 34° Kurven in betracht :

T3Cali - Cal2 - Cal3	(2°vOT)	Nr. D	LM1 - LM2 - LM3	Nr. 9
alle Tourer	(6°vOT)	Nr. 9	LM4 - LM5 - LM1000	Nr. 8

Bei "Klingelneigung", wie durch schlechtes Benzin oder beim Gespannbetrieb hervorgerufen, verwenden Sie die nächst flachere Kurvenform mit 30°-34° vOT.

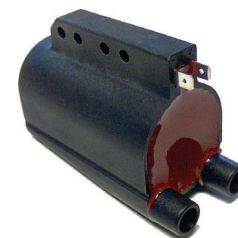
Um eine **Twinspark**-Zündung (Doppelzündung) abzustimmen ist sehr viel Erfahrung und Fingerspitzengefühl notwendig. Am besten Sie halten sich an die Vorgaben des Tuners. Bei selbständigen Abstimmen, verwenden Sie zunächst die folgenden Einstellungen und versuchen im Fahrbetrieb die benachbarten Linien :

alle Tourer	bis 1:10	4°	Nr. 4	alle Tourer ab 1:11	6°	Nr. 3
alle Sportler	bis 1:10	8°	Nr. 2	alle Sportler ab 1:11	7°	Nr. 1

Bei maximaler Fahrdynamik mit dem weichsten Motorlauf ist die Abstimmung abgeschlossen. Bei Verdichtg. über 1:10 sollten entstörte Zündkerzen verwendet werden.

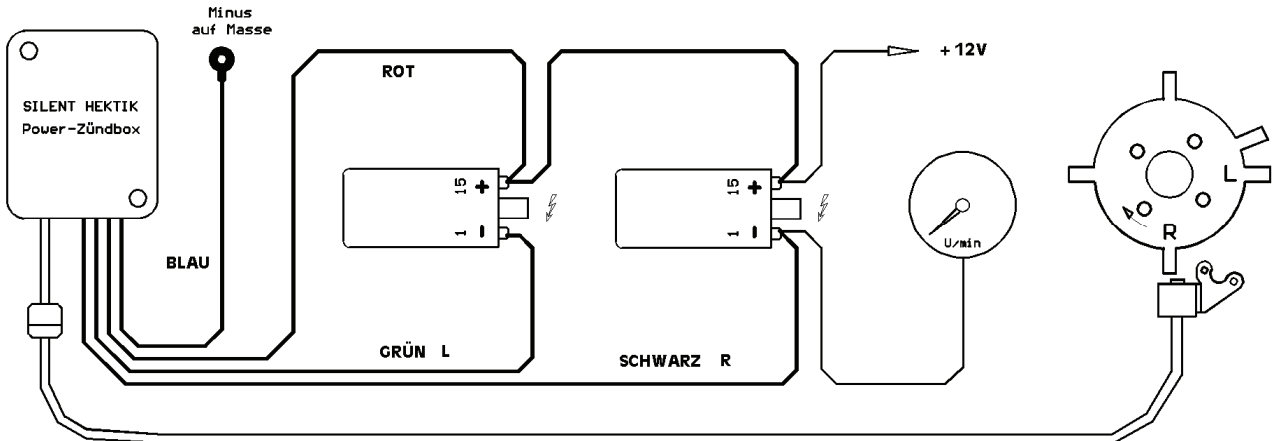


MotoCoil 2.7Ω 120mJ 21kV



TwinCoil 2.2Ω 160mJ 42kV

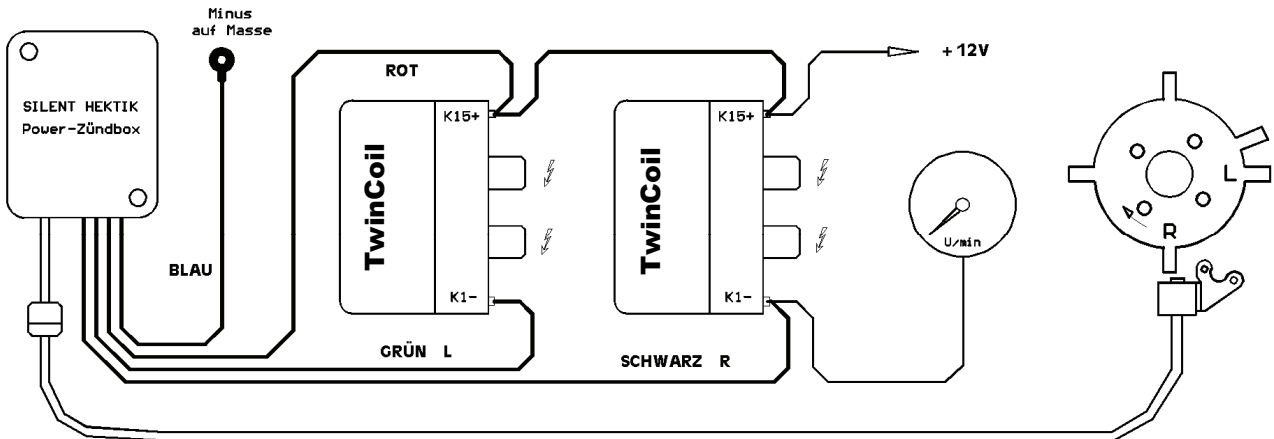
Anschluss-Plan für eine Singlespark - Zündung (Normal-Zündung) :



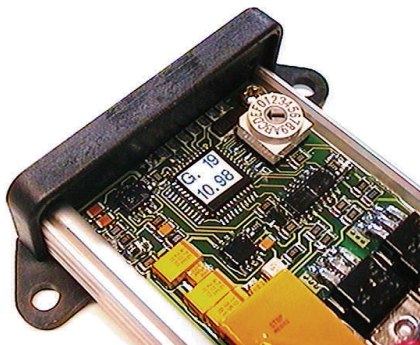
Drehzahlmesser für Nockenwellen-Drehzahl = an graues Kabel
 Basic-Zündung ohne Schalter : Für Cali´s 4°-6°VOT stat.
 Bei den TEC Zündpulen ist schwarz der Plus.

Drehzahlmesser für Kurbelwellen-Drehzahl = an Zündspule
 Für LM´s 8° VOT stat.

Anschluss-Plan für eine Twinspark - Zündung (Doppel-Zündung) :



Zündlinien - Auswahl & Start-Diagnose:



Durch lösen der vier Schrauben an den Haltewinkeln kann die obere Halbschale entfernt werden.

Im Inneren der Box ist der Schalter zur Zündlinien-Auswahl 0 bis 15.
 Die entsprechende Zündlinie entnehmen Sie bitte aus den Diagrammen

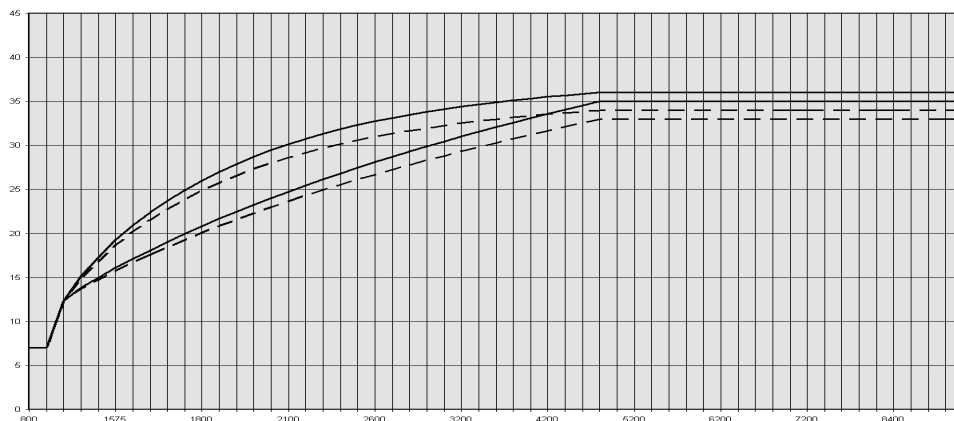
Ebenfalls in der Box ist eine Diagnose-Schnittstelle in Form eine Leuchtdiode:

Zündung aus	=	LED ist aus
Zündung an	=	LED blinkt zur Schalterstellung
Starten ab 7V	=	LED blinkt mit halber Drehzahl
Starten unter 7V	=	LED erlischt (meist im OT)
Starten ab 120U/min	=	LED blinkt mit halber Drehzahl
Starten unter 120U/min	=	LED blinkt zur Schalterstellung

Mit dieser Diagnose kann die Stromversorgung, die Prozessor-Funktion und die Pickup-Funktion dynamisch überprüft werden.

Die 16 Zündkurven der **PowerBlock** - Zündung ab Version PB_43

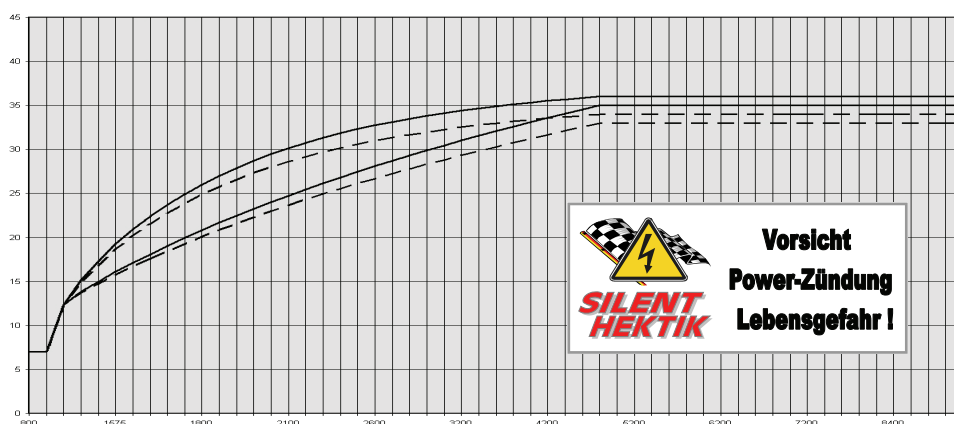
Schalterstellungen:



7° vOT statisch

Nr.	F	36°	L
Nr.	E	35°	S
Nr.	D	34°	L
Nr.	C	33°	S

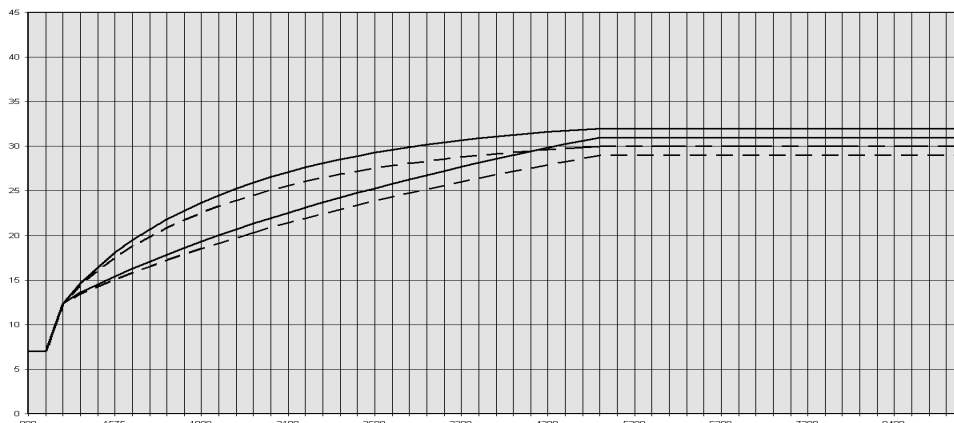
11700 U/min max.
TwinCoil D-Well



7° vOT statisch

Nr.	B	36°	L
Nr.	A	35°	S
Nr.	9	34°	L
Nr.	8	33°	S

8700 U/min max.
TwinCoil D-Well

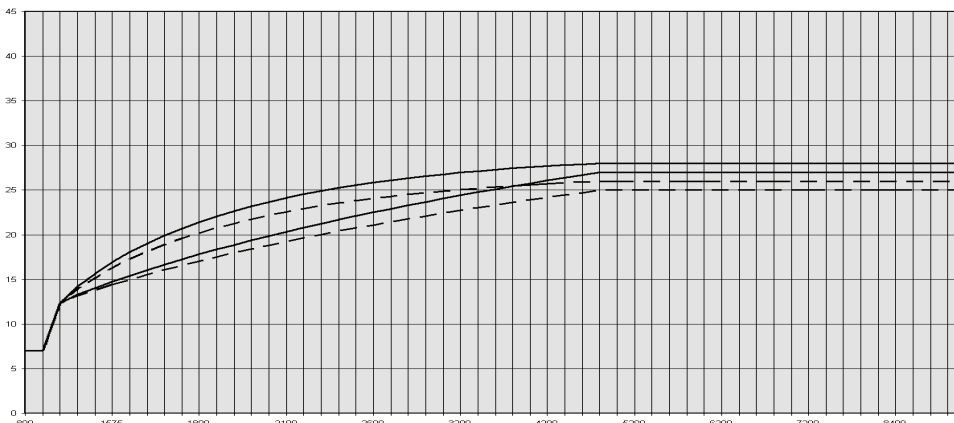


7° vOT statisch

Nr.	7	32°	L
Nr.	6	31°	S
Nr.	5	30°	L
Nr.	4	29°	S

8700 U/min max.
TwinCoil D-Well

Twinspark bei 4° vOT



7° vOT statisch

Nr.	3	28°	L
Nr.	2	27°	S
Nr.	1	26°	L
Nr.	0	25°	S

7600 U/min max.
TwinCoil D-Well

Twinspark

SILENT HEKTIK

INJEKTIONS IGNITIONS COILS SPARK-PLUGS REGULATORS TOOLS

...und die Power wird mit Dir sein !



ADRESSE : SILENT HEKTIK
: HANSASTR. 72B
: D-59425 UNNA
: GERMANY
TEL-NUMBER : +49-2303-257070
FAX-NUMBER : +49-2303-257071
HOMEPAGE : WWW.SILENT-HEKTIK.COM
SHIPPING : WORLDWIDE

