

Bevor es losgeht, erst einmal folgende Dinge besorgen:

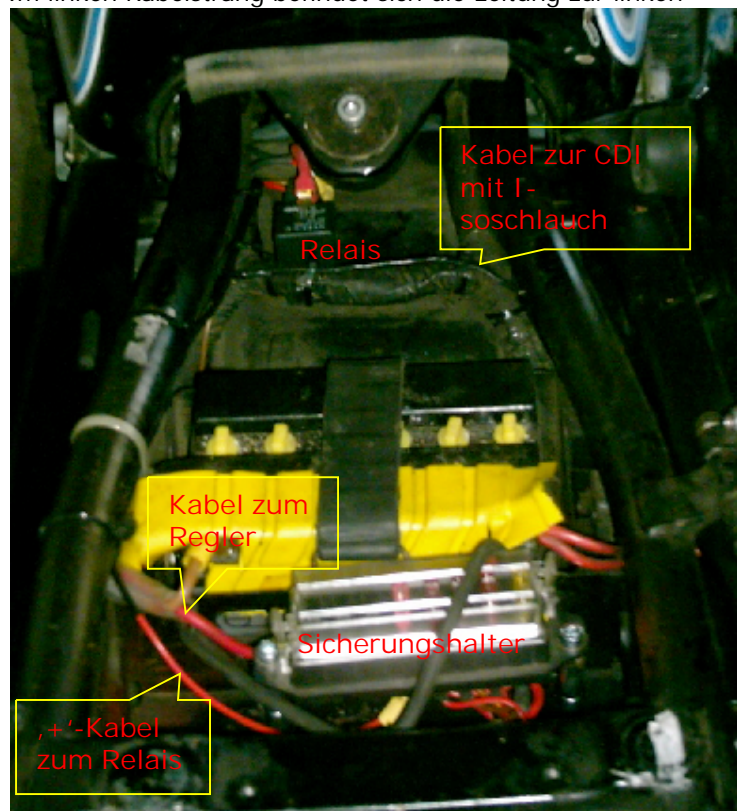
- Relais aus Kfz-Bedarf (mit Befestigungszunge; Klettunkte gehen auch)
- gutes Isolierband zum Neueinwickeln der Kabelstränge
- Schrumpf- / Isolierschlauch für Plus-Kabel vom Relais zur Batterie (www.pollin.de, www.conrad.de)
- Kabel mindestens 1,5 mm²
- Steckverbinder zum Anncrimpen (ans Lötten sollten sich nur Erfahrene machen, weil zu leicht Lot ins Kabel fließt und dieses dann versteift und irgendwann bricht)
- Crimpzange dazu
- für Kabelschuhe Isoliertüllen oder auch Schrumpfschlauch
- 4-fach Steckverteiler oder andere Steckverbinder

Los geht's.

Nachdem Tank, Sitzbank und die Seitendeckel abgebaut sowie die Batterie abgeklemmt wurden, werden die Isolierbänder um die Kabelstränge am Rahmen links und rechts abgewickelt, und zwar von dort, wo die Abzweige zu den Zündspulen herauskommen. Jede Zündspule wird über ein üblicherweise rot-weißes Kabel mit Strom versorgt. Im linken Kabelstrang befindet sich die Leitung zur linken Zündspule, im rechten die für die mittlere und rechte Spule. Die anderen Kabel (orange, gelb, weiß oder grau) bleiben zusammen.

Diese rot-weißen Kabel werden etwa 10 cm vor den Doppelsteckern abgekniffen, falls man keine für die Doppelstecker passenden Steckzungen mit ‚Widerhaken‘ bekommt (Autoelektrikwerkstatt, z. B. BOSCH-Vertretung). Ältere Zündspulen haben an den Kabeln Rundstecker, da braucht man natürlich nur die passenden Gegenstücke (z. B. Louis-Japan-Stecker, viel einfacher).

Um das Relais anzusteuern, braucht man nur eine dieser Leitungen, die an Klemme 85 oder 86 des Relais angeschlossen wird. Die beiden anderen werden mit einem Stückchen Schrumpfschlauch überzogen. Die Kontakte 85 und 86 sind die Anschlüsse für die Magnetspule des Relais, d. h. ein Anschluß bekommt aus der rot-weißen Leitung Steuerspannung, der zweite Anschluß wird auf Masse gelegt (Rahmen oder Batterie). Für die Stecker am Relais gibt es passende Isoliertüllen, anderenfalls mit Schrumpfschlauch überziehen.



Die Kabelenden, die jetzt noch an den Doppelsteckern hängen und die Zündspulen versorgen, werden an Klemme 87 des Relais angeschlossen. Dazu werden sie zuerst an einem Steckverteiler (auch BOSCH) zusammengefaßt, weil drei oder vier Kabel schlecht in einen Kabelschuh passen. Ich habe einfach mal grüne Kreise an den neuen Verbindungsstellen gezeichnet, letztlich entscheidet die Verfügbarkeit, ob hier Steckverbinder (z. B. Japan-Stecker-Sortiment von Louis) oder Verteiler verwendet werden. Von Lüsterklemmen sollte man an Fahrzeugen aber weiten Abstand nehmen!

Hat die Maschine schon elektronische Zündung, ist gemäß der Zeichnung auf der folgenden Seite eine neue Leitung genau wie zu den Zündspulen zu legen. Für den Mehrfachstecker benötigt man einen Steckschuh mit ‚Widerhaken‘, anderenfalls auch hier das Kabel davor trennen und das nicht benötigte Ende mit Schrumpfschlauch überziehen und mit neuem Isolierband am Kabelstrang anbinden.

Der Relais-Anschluß 30 wird mit Batterie-Plus verbunden. Eine eigene Absicherung sollte mit einer 10-Ampère-Sicherung erfolgen. Das kann eine ‚fliegende‘ Sicherung oder eine in einem neuen Sicherungshalter sein, wie auf dem Foto zu sehen.

P.S. Die gelbe Kunststoffabdeckung über den Batteriepolen ist nicht erforderlich, die beiden dicken Kabel links auf dem Foto (rot und braun) sind die direkten Anschlüsse zum Regler (Plus und Minus).

