

# Pimp my VAPE..

(eine Möglichkeit von einigen)

Die VAPE an sich ist definitiv eine tolle Sache die das Leben des Simsonauten, egal ob er einen Vogel hat oder ein S, bereichert und vor allem erleichtert. Alleine wegen der kontaktlosen Zündung die einen relativ sicher und wartungsarm durch die Landschaft begleitet. Der Purist wird jetzt folgerichtig einwenden das das ganze aber nicht „Oschinal“ ist. Stimmt, ist es nicht. Ist mir egal. Ich fahre jeden Tag und das darf dann gerne mit einem Minimum an Komfort, und Blinkern die geneigt sind auch im Stadtverkehr ihren Dienst zu verrichten, einher gehen.

Ich für meinen Teil empfinde das fehlen der Aussicht, bei 5°C, in stockfinsterner Nacht, bei horizontalem Regen von vorne links, weit entfernt von der nächsten Brücke (zum unterstellen, nicht zum runter springen) einen Unterbrecher wechseln zu dürfen als reinen Luxus. Den geneigten Wochenend-Fahrer, der sich selten mehr als 57,34km von der heimischen Basis entfernt, mag das wenig beeindrucken. Der fährt fröhlich pfeifend mit dem Bus nach hause und holt den Havaristen bei Gelegenheit per ADAC nach hause.

Ein anderer gerne und viel diskutierter Punkt der für eine Umrüstung spricht ist die latent zweifelhafte Lichtleistung die im „Oschinal“-Zustand meiner bescheidenen Meinung nach als „funzelig“ nicht falsch beschrieben ist. Zur Entstehungszeit der Fahrzeuge, mit deutlich weniger Verkehr und deutlich geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen der am Straßenverkehr beteiligten, war diese, unter Berücksichtigung der Kosten-Nutzen Gegebenheiten, sicherlich tragbar. Sehen und gesehen werden ist im Zeitalter der Selbstvermarktung ein eher anstrengender Aspekt des Daseins, im Straßenverkehr aber durchaus angebracht. Wie wir alle, die wir aufmerksame Radiohörer sind, gelernt haben: LED unter'm Bett, LED unter'm Schrank, LED unter'm Sofa -leider Geil.

Zu meinem größten bedauern sind leider viele schöne und Aufmerksamkeit erheischende Möglichkeiten nicht zulässig. Auch wenn dieses dem gesellschaftlichen Zwang zur Selbstvermarktung widerspricht, erzwingt es die Beschränkung auf Rück- Brems- Blink- und Kurbelgehäuseinnenbeleuchtung. Ich mag mir vorstellen können das der geneigte Leser sich inzwischen die Frage stellt: „Was soll das ganze Geschwafel eigentlich“? Ganz einfach, es leitet hin zu der Erkenntnis das LED's in ihrer Reinform zwingend Gleichspannung benötigen.

Die VAPE stellt aber Wechselstrom zur Beleuchtung zur Verfügung. Der Gleichspannungsanteil der da hingerichtet wird ist, durch die Bauart des Gleichrichters, eher eine zerhackte Wechselspannung unter grober Ignorierung der einen Halbwelle. Der Technik interessierte möge sich bitte in geeigneter Sekundärliteratur mit dem Begriff: „Ein-Dioden-Gleichrichter“ sekundärinformieren. Kurz gesprochen; Auf diese Art nutzt man nur grob die Hälfte der theoretisch zur Verfügung stehenden Leistung. Besser und effizienter ist die Verwendung eines sogenannten „Brückengleichrichters“. Dieser richtet sowohl die

Negative als wie auch die Positive Halbwelle gleich und nutzt damit das volle Potenzial der VAPE-Grundplatte. Der von mir verwendete sieht so aus:



Regler / Gleichrichter für Beta, Kymco, Honda CN, Piaggio Hexagon, SYM

Foto; Racing-Planet.de; Artikelnr.: IP32327: Gelb – 3Phasen Eingang; Grün- Masse; Rot- +; Schwarz- Licht AC (Wechselspannung)

Tolles Teil. Lässt sich nur leider nicht einfach so verbauen. Das Hindernis stellt die Grundplatte der VAPE in ihrer Standard Bauart da. Diese ist nämlich dergestalt konstruiert daß, das eine Ende der Wicklung(en) auf Masse, also den Spulenträger und über diesen an das Motorgehäuse gelegt ist.

Da; innerhalb von dem roten Kreis.

Um das ganze mit dem oben abgebildeten Gleichrichter zum laufen zu bekommen muss man diese Verbindung lösen und per Kabel nach außen führen.



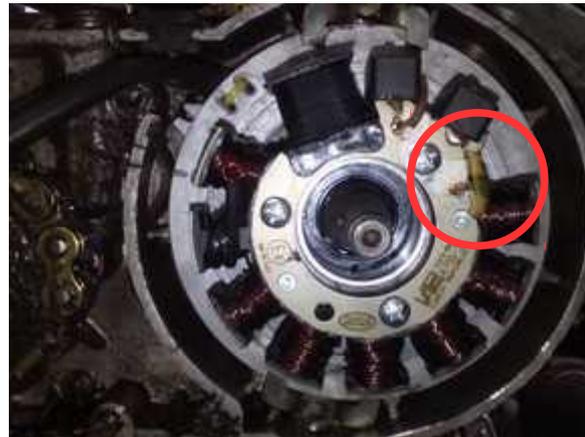
VAPE Grundplatte A70S-3  
Bild; simso-shop.de

So in etwa:

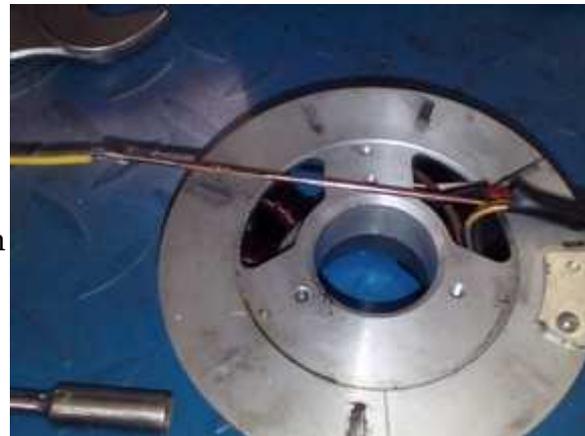
Angelötetes Kabel am Spulenende das vormals an der Grundplatte verlötet war.



und in eingebaut.  
Isolierung mit Schrumpfschlauch nicht vergessen



Kleiner Tip am rande:  
Zum durchziehen des Kabels durch den originalen Kabelschlauch LÖte man selbiges an einen Metallstab; hier Schweißdraht.



Ist das erledigt und wieder eingebaut kann man sich daran machen den Rest zu verbauen.

Das wäre eine der möglichen Anordnungen. Oben links sieht man den Gleichrichter/Regler an diesem befestigt die VAPE- Zündspule.



Diese bleibt genau so verdrahtet wie das laut VAPE Plan vorgesehen ist. Das rote Ding über der Zündspule ist der Blinkgeber. Hinter der Batterie, also nicht im Bild, gibt es noch einen zentralen Massesternpunkt in Form einer M6 Schraube mit Mutter wo ein halbes Kilo Ringösen mit den diversen Massen zusammenlaufen. Batterie, Motormasse, Lampen vom oberen Rahmenpunkt, Beleuchtung hinten, USB-Lader ect. pp..

Kommen wir zum aufregenden Teil..... die Verdrahtung von ditt ganzen...

Im Grunde ist das ganze recht einfach. Das alte und das neue Gelbe, (oder welche Farbe ihr bei der Lötaktion auch immer gewählt habt) und das alte Rot/Gelbe Kabel verbindet Ihr mit den 3 Gelben des Reglers. Ich habe einen Universalstecker verwendet. Das geht aber auch gelötet und ganz zur Not Lüstergeklemt....



Oben sieht man die Anfänge des Massesternpunktes

(Dem Regler bzw. dessen Dioden ist es übrigens komplett egal in welchen Phasenverhältniss die Wechselfspannungen zueinander stehen)

Mein erster Plan war, den AC-Lichtausgang des Reglers (Schwarz) für den Frontscheinwerfer zu verwenden. Da wir es hier aber mit einer seltsamen Mischung aus einer Phase und einem Mittenabgriff zu tun haben ist bei mir auf dem AC-Ausgang nichts angekommen. u.U. könnte man, wenn man die richtigen Kabelreihenfolgen zusammen bekommt, das ganze zum laufen bekommen. Je nach dem welches von den VAPE Kabeln auf welches von den Regler Kabeln trifft, könnte das klappen. Ich hatte aber A. keine Zeit und Lust das durchzutesten und B. habe ich festgestellt, das selbst im Standgas die Klemmspannung an der Batterie, mit etwa 60W laufenden Verbrauchern, noch über der Leerlaufspannung der Batterie lag. (gemessen bei Standgas; 13,6V, bei höherer Drehzahl 14,6V Abregelspannung des Reglers) Das heißt im Umkehrschluss das ich an der Ampel, mit laufendem Licht, Blinkend die Batterie nicht belaste und entlade. Das reicht mir locker. (Ich hab aber, bis auf den Hauptscheinwerfer [50W] nur LED-Geräffel an meiner Simme)

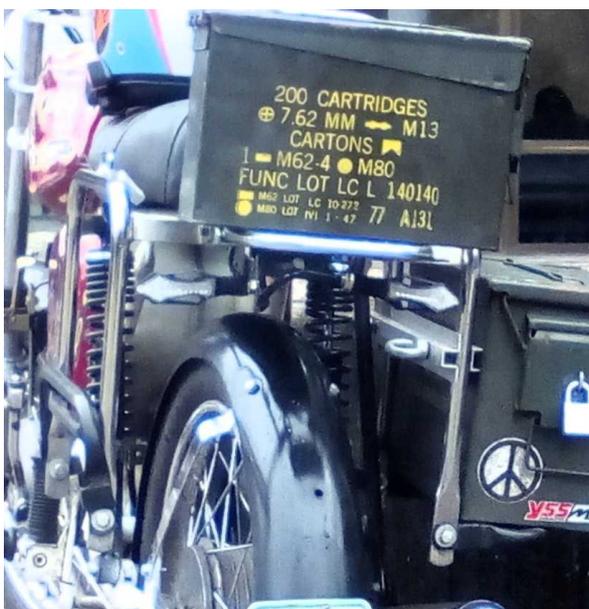
Diese Schaltungsgestaltung führt dann dazu den Roten aus dem Regler an die Batterie zu klemmen und von dort 2 Leitungen an die 59 und die 30 des Zündschlosses zu legen. Der Grüne aus dem Regler kommt an die Batterie, bzw. den Massesternpunkt. (und von dort auf die Batterie) und der Schwarze bleibt folgenlos. Der wird einfach nur isoliert hängen gelassen.

Der Rest der Verkabelung bleibt wie er war, Bzw. wie er nach VAPE Schaltplan sein sollte. Auch ich empfehle hier die MOSER-Pläne. Auch zu empfehlen und meine Anregung war diese Anleitung die das selbe Thema behandelt:

[http://www.simsonforum.de/faq/attachments/VAPE\\_Tuning.pdf](http://www.simsonforum.de/faq/attachments/VAPE_Tuning.pdf)

So ist der Gerät auf jeden Fall komplett auf Gleichspannung umgebaut.

Grüße der Dude



Das ist hier nur eine Erklärung dessen was ich an meiner Simme verbrochen habe. Ich übernehme absolut keinerlei Haftung für etwaige Nachbauten des geneigten Lesers.