

## Artikel-Nr.: 50544 PME 12 Volt Umrüstung XT250 & XT500

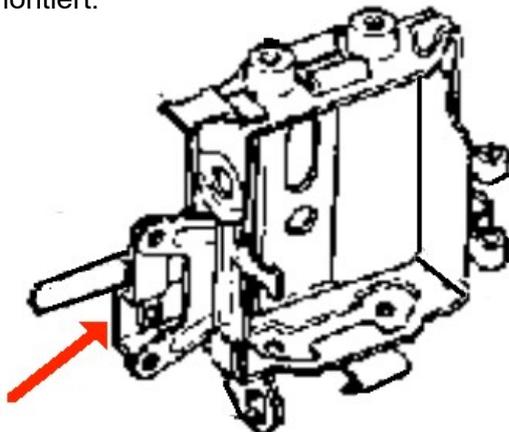
Vielen Dank für den Kauf des XT 12-Volt-Umbausatzes. Dieser Kit ist eine "plug and play" Erweiterung, die weder Änderungen an der Lichtmaschine, noch an der Verkabelung erfordert. Die Umstellung auf 12 Volt und ein effizienter Vollweg-Gleichrichter sorgen dafür, dass mehr Leistung der Lichtmaschine für die Beleuchtung verfügbar ist und die Verlustleistung reduziert wird. Mit einem 12-Volt-System werden Sie feststellen, dass die Blinker zuverlässiger werden, der Scheinwerfer deutlich heller wird (auch wenn eine Glühbirne gleicher Leistung verwendet wird) und sich die Batterieladung verbessert. Dieses Kit stellt nur die Lichtmaschine auf 12 Volt um. **Sie müssen Batterie, Leuchtmittel, Blinkrelais & Hupe noch gegen 12 Volt-Varianten austauschen.**

Das Kit ist für XT250 1980-1983, sowie alle XT500 6V-Modelle, einschließlich der US-Modelle mit CDI, verwendbar. Der elektrische Anschluss ist für alle Modelle identisch. Hinweise zum Ausbau von Sitz und Kraftstofftank und zur Lage der elektrischen Teile entnehmen Sie bitte einem Werkstatt-Handbuch.

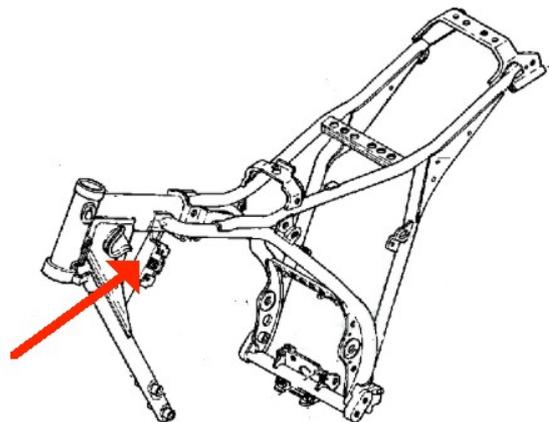
### Einbau

1. Lokalisieren Sie den 6-Volt-Regler und den kleinen schwarzen Gleichrichter. Der Regler hat ein einzelnes Kabel (gelb, manchmal gelb-weiß). Der Gleichrichter hat zwei Zuleitungen: eine rote und eine weiße.

Bei XT500 Modellen sind Regler und Gleichrichter unter dem linken Seitendeckel auf dem Batterieträger montiert.



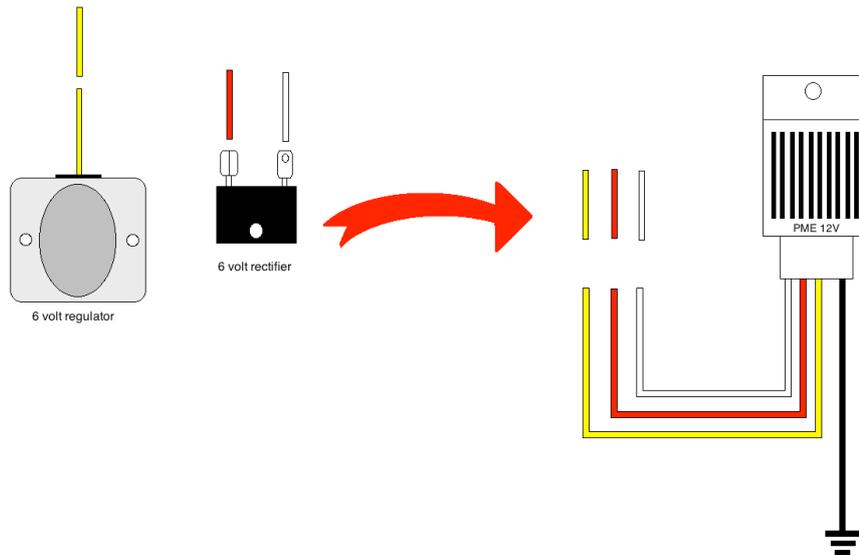
Bei XT250 Modellen sind Regler und Gleichrichter vorn am Rahmen unter dem Kraftstofftank montiert.



2. Bauen Sie den 6-Volt-Regler und den alten Gleichrichter aus. Diese werden nicht mehr benötigt.

3. Montieren Sie die neue kombinierte Regler- /Gleichrichtereinheit an der Konsole da, wo vorher der alte Regler war. Legen Sie das schwarze Kabel mit dem Ringkabelschuh unter die Befestigungsschraube. Stellen Sie sicher, dass eine gute Masseverbindung mit dem Rahmen besteht. Wenn der Rahmen pulverbeschichtet oder lackiert ist, kann das eine schlechte Verbindung zur Folge haben. Wenn das 12-Volt-System die Batterie überlädt, ist wahrscheinlich eine schlechte Masseverbindung an dieser Stelle die Ursache.

4. Verbinden Sie die Kabel von der neuen 12-Volt-Einheit mit den Kabeln, an die zuvor der 6-Volt-Regler und der 6-Volt-Gleichrichter angeschlossen waren. Die neuen Steckverbinder entsprechen in den Kabelfarben dem serienmäßigen Kabelbaum. Hinweis: bei älteren Fahrzeuge können die Kabelfarben vergilbt oder ausgebleicht sein.



5. Ersetzen Sie die 6-Volt-Batterie, alle Leuchtmittel, das Blinkrelais und die Hupe durch 12-Volt-Varianten.

**Schwere Verletzungen und / oder Schäden am Motorrad können eintreten, wenn 12 Volt an eine 6-Volt-Batterie angelegt werden. Batterien können explodieren oder auslaufen, wenn eine falsche Spannung angelegt wird. Batteriesäure ist stark ätzend und giftig.**

6. Überprüfen Sie, ob alle Kabel sicher und geschützt verlegt sind und keine Züge stören. Überprüfen Sie die einwandfreie Funktion der Beleuchtung nach den geltenden Zulassungsbestimmungen. Dies liegt in der Verantwortung der Person, die dieses Kit einbaut! Um zu überprüfen, ob die Batterie geladen wird, messen Sie die Batteriespannung. Bei 3.000 U/min und ausgeschaltetem Licht sollte diese zwischen 13,5 und 14,7 Volt liegen.

### Tipps

- Die Sicherung kann der gleiche Typ und Wert wie bei 6-Volt bleiben.
- Es können LED-Blinker verwendet werden. Sie müssen dann auch ein geeignetes Blinkrelais und eine Tweak-Schaltung für LED-Blinker (Diodenschaltung) einbauen.
- Im Rücklicht sollte eine normale Glühlampe (12 V, 5 / 21W) verwendet werden (keine LED).
- Verwenden Sie entweder eine 35 / 35W oder 45 / 45W Glühlampe für den Scheinwerfer. Es können Halogen- oder herkömmliche Leuchtmittel verwendet werden.
- Wenn Sie ein USB-basiertes Gerät verwenden möchten (Aufladen von Handys oder für die GPS-Navigation), sollte der Scheinwerfer nicht mehr als 35 Watt haben. Wir garantieren nicht, dass das System ein USB-Gerät ausreichend versorgt. Für diese zusätzliche Leistung wird die Verwendung von LEDs bei der Instrumentenbeleuchtung und LED-Blinker empfohlen.
- Niemals einen „HiD Projektor“ oder LED-Scheinwerferlampen verwenden.
- Versuchen Sie nie, nur den Gleichspannungs-Ausgang zu verwenden, um alle elektrischen Verbraucher mit Strom zu versorgen.
- Nicht geeignet für die Verwendung mit Heizgriffen oder beheizter Kleidung.
- Es ist empfehlenswert, immer mit Licht zu fahren, um ein „überladen“ der Batterie zu vermeiden.

## PME 12 volt conversion XT250 & XT500

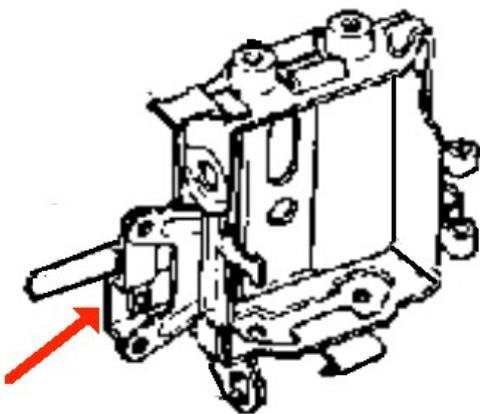
Thank you for purchasing our XT 12 volt conversion kit. This kit is a “plug and play” add-on with neither modification to the generator nor any wiring needed. Using 12 volts instead of 6, plus an efficient full wave rectifier, means that more of the generator’s output is available for lighting with less power lost within the electrical system. With a 12 volt system you will notice that indicators become more reliable, the headlamp is noticeably brighter (even when using the same wattage bulb) and charging of the battery is better controlled. This kit converts the generator to 12 volts only, you will need to purchase a 12 volt battery, bulbs, indicator relay & horn separately.

The kit is available for XT250 1980–83 as well as all XT500 6V models, including US models with CDI. Electrical connection is the same for all models; you may need to refer to the standard workshop manual either to locate the electrical parts or for details on removal of the seat and fuel tank.

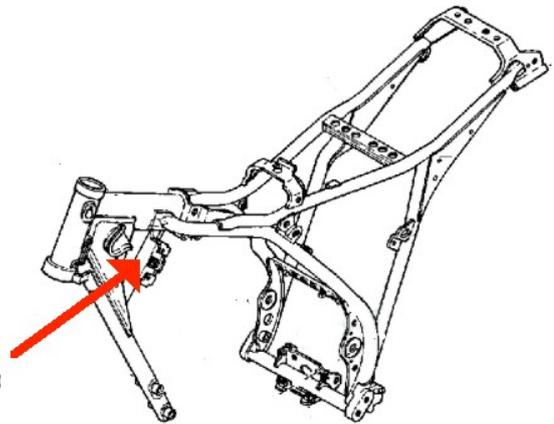
### Fitting Guide

1. Locate and remove the 6 volt regulator and the small black rectifier. The regulator has a single yellow wire (sometimes yellow & white but has the same function as a yellow wire). The rectifier has two wires, one red and one white.

On XT500 models, the regulator & rectifier diode are under the left side panel mounted on the battery carrier.



On XT250 models, the regulator and rectifier diode are located near to the headstock under the fuel tank

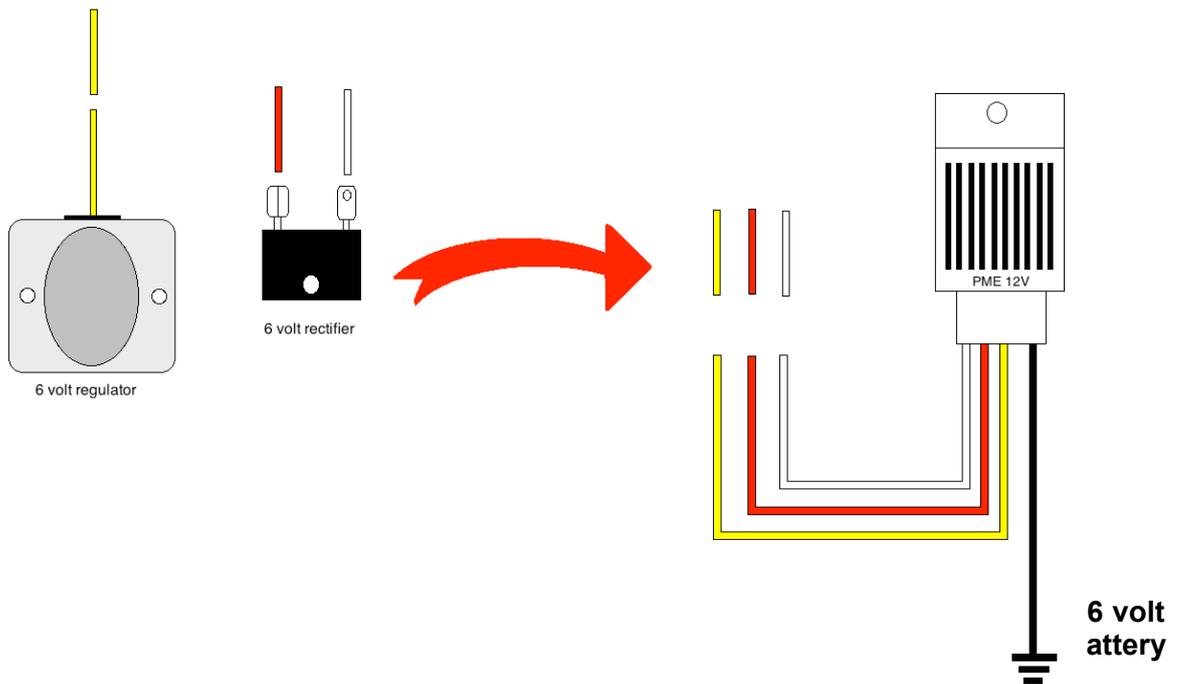


the old rectifier from

the rectifier unit to the bracket where the old regulator was fitted.

Place the black wire, with the ring terminal, under the bolt. Make sure a good ground connection to the frame is made. If the frame has been powder coated or painted, a poor connection will result. If the 12 volt system over-charges the battery, a poor earth at this point is the likely cause.

4. Connect the wires from the new 12 volt unit to the wires that were previously connected to the 6 volt regulator and the 6 volt rectifier. The new connectors will match a standard loom - wire colours will match too. Note: older bikes may have faded wire colours, a red may have faded to pink for example.



## 5. Repla

**Serious  
battery.  
acid is t**

6. Check that all the wiring is safe and secure and does not interfere with other controls. Confirm the lighting is working correctly, according to the law in your country. This is the responsibility of the person fitting this kit. To check the system is charging, measure the battery voltage. At 3.000 RPM it should read between 13.5 and 14.7 volts with your headlamp turned off.

## Tips

- The fuse can be the same type & value as those in the 6 volt system.
- Indicators can be glass bulbs or LEDs. You will need both an electronic relay and a tweak kit with LED indicators.
- In the rear lamp position you should use a normal glass bulb (12V, 5/21W).
- Use either a 35/35W or a 45/45W glass bulb for the headlamp. Halogen or normal bulbs can be used.
- If you wish to use a USB powered device (to charge phones or to run a Sat Nav), the head lamp should not be more than 35 watts. We do not guarantee that the system will supply a USB device.
- Never use a "HiD projector" or LED headlamp.
- Never attempt to use only the DC output to power all electrical loads.
- Not suitable for use with heated grips or clothing.
- You should always drive with light to avoid overcharging of the battery