

---

# Kabelbaum 2J4

---

Beim Überprüfen des Kabelbaumes meiner 2J4 von 1978 ist mir aufgefallen, daß viele Details im Schaltplan der Reparaturanleitung von Bucheli (Nr. 563/564) falsch oder unvollständig sind.

Ich habe daher alles, was mir aufgefallen ist, korrigiert.

Viele Änderungen sind in der 48T Reparaturanleitung bereits gemacht worden, einige müssen jedoch auch da nachgetragen werden.

Dieses [Bild](#) enthält den gescannten Schaltplan, in den in rot Änderungen eingezeichnet sind. Am besten den Link abspeichern und ausdrucken...

Die Änderungen:

Am 4-pol Stecker vom Zündschloß sind die Farben vertauscht ( B und L ) (1).

Der 3-pol Stecker vom Lichtschalter des rechten Lenkerschalters ist ganz vergessen worden (2).

Dabei führt das R/Y zum R/Y des Zündschlosses (3).

Das L/B führt zum L/B des Abblendschalters (4), welches nicht mit Br verbunden ist.

Sinn des ganzen: mit dem Zündschloß kann nun das vordere Standlicht unabhängig zum Rücklicht geschaltet werden.

Der Kill-Schalter Stecker ist nicht 2-polig, sondern 4-polig (7). Hinzu kommen noch die Farben Y und W. Diese führen im Inneren des Schalters jedoch nicht zum Kill-Schalter, sondern zum Lichtschalter.

Über diese beiden Kabel wird gesteuert, daß bei Standlicht kein Ruhestrom über den Regler fließt. Dazu sind auch die beiden Leitungen (5) und (6) nicht direkt mit einander verbunden, sondern an (5) liegt die Leitung Y, und an (6) liegt die Leitung W. Diese Leitung wird also nur bei Fahrlicht geschaltet.

Bei (8) sind die beiden Leitungen B verbunden.

Der Richtungsblinker-Abstellschalter ist in Deutschland nicht montiert (9).

Es ist kein Standlicht oder Positionslicht eingezeichnet, welches einfach mit der Leitung L des Rücklichtes verbunden ist.

---

## minimal Kabelbaum

---

Viele Leitungen im originalen Kabelbaum sind schlichtweg überflüssig.

Ich beziehe mich im folgenden auf die Farbbezeichnungen der Reparaturanleitung und auf meine obigen Änderungen!

So ist z.B. der Richtungsblinker-Abstellschalter nicht vorhanden, die 5 Leitungen können also einfach entfernt werden. Damit entfällt u.a. die dritte Leitung am Blinkrelais, ein kompletter Stecker am Tacho und eine Leitung am Blinkerschalter.

Die meisten Zubehörscheinwerfer haben keine Standlichtbirne. Verzichtet man also auf das Standlicht, entfällt diese Leitung, das R/Y am Lichtschalter, und die Leitung L vom Rücklicht muß nicht ganz bis nach vorne führen, sondern kann gleich unter der Sitzbank mit Br verbunden werden.

Der Killschalter ist im Zündschloß nochmal enthalten, also überflüssig. Seine Leitungen können auch bis zum Zündschloß entfernt werden.

Bedenkt man, daß die SR auch gut mit völlig leerer Batterie, oder gar mit dem Batterie-Eliminator anspringt, ist es auch nicht nötig, das Licht ab zu schalten. Läßt man den Lichtschalter einfach immer an, geht das Licht halt an wenn der Motor läuft, und wieder aus wenn man den Motor abstellt. Also kann man auch gleich die Leitung Br und L/B direkt verbinden, die beiden oben erwähnten Leitungen vom Drehstromgenerator und Gleichrichter können wie im Schaltplan der Reparaturanleitung direkt verbunden werden. Damit ist der komplette rechte Lenkerschalter überflüssig. Man könnte hier einen kleineren Zubehörgasgriff verwenden.

Verlegt man das Zündschloß nach hinten, z.B. unter die Sitzbank, kann auch wieder aufgeräumt werden. Den 2-pol Stecker mit R und Br entfernt man vorne an den Abzweigungen und verbindet Leitung R direkt mit Leitung R der Batterie, und Leitung Br lötet man mit in die unter der Sitzbank vorhandene Abzweigung der Leitung Br kurz vor dem Blinkrelais. Am 4-pol Stecker entfällt ja die Leitung L, da das Rücklicht ja schon direkt mit Br verbunden wurde. Die Leitung R/Y trennt man an der Abzweigung zu Br ab, sie wurde nur für das Rücklicht benötigt. Die Leitung B lötet man in die Ebenfalls unter der Sitzbank vorhandene Abzweigung der Leitung B mit ein. Die Leitung B/W verbindet man direkt mit der Leitung B/W des Zündkondensators.

Hat man Lenkerendenblinker, kann man die Leitungen Ch und Dg von den hinteren Blinkern nach vorne komplett entfernen, ebenso die Leitungen Ch und Dg der vorderen Blinker. Damit entfallen natürlich auch jeweils die Leitungen B. Man kann jetzt die aus dem Lenker kommenden Leitungen direkt mit den Leitungen des Steckers vom Lenkerschalter verbinden. Oder, nach Absprache mit dem TÜV, durch ein Loch im Lenker unter dem Blinkerschalter direkt vom Schalter Leitungen zu den Blinkern legen. Nachdem oben schon die Leitung R/Y an diesem Schalter entfallen war, entfallen nun auch noch die Leitungen Ch und Dg. Die einzige verbleibende Leitung vom Blinkrelais benötigt natürlich nicht mehr den großen 4-pol Stecker, sondern kann direkt verbunden werden.

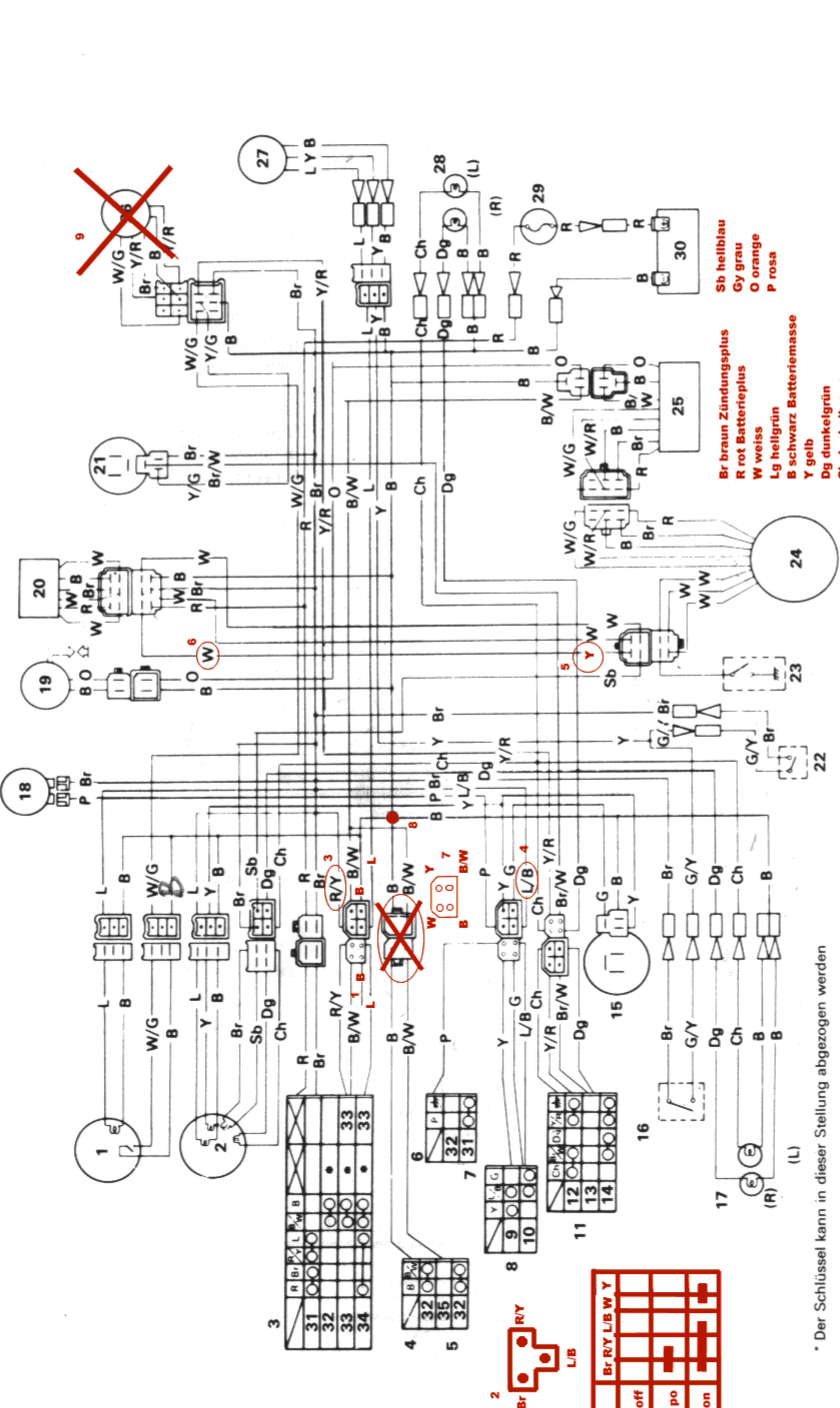
Anstelle des Abblend- Fernlichtschalters kann ein Abblend-Relais von VW (günstig von Stieber-Elektronik beim BOSCH-Dienst) genommen werden, welches nicht über einen Schalter, sondern über einen Taster zwischen Abblend- und Fernlicht wechselt. Damit kann man mit der Leitung der Lichthupe das Abblend- und Fernlicht umschalten, der eigentliche Schalter entfällt. Man braucht dann nur noch einen Umschalter für die Blinker und je einen Taster für die Hupe und Fernlicht. Diese Kombination gibt es kompakt in einem Minischalter. Somit entfallen beide Schaltarmaturen links und rechts, und der Lenker ist gleich viel aufgeräumter.

Da eine Leerlaufkontrolllampe nicht vorgeschrieben ist, kann diese Leitung auch komplett entfernt werden. Je nach TÜV braucht man bei

Lenkerendenblinker auch keine Blinkerkontrolleuchte, damit entfällt der komplette 4-pol Stecker am Drehzahlmesser. Und je nach Baujahr ist auch keine Fernlicht Kontrollampe vorgeschrieben, so kann man auch den 3-pol Stecker verkleinern.

Führt man alle diese Änderungen sauber aus, bekommt man einen sehr aufgeräumten Kabelbaum, der womöglich sogar vorne ganz auf Stecker verzichten kann, die dann nicht mehr in der Lampe versteckt werden müssen. Dadurch kann man sehr flache Lampen montieren.

**Da originale Kabelbäume recht teuer sind, übernehme ich natürlich keine Gewähr auf die Änderungen! Jeder muß die Änderung selber nachvollziehen, bevor er am Kabelbaum herumschneidet. Daß man immer auf saubere Lötstellen achten muß, und lieber Schrumpfschlauch anstelle von Isolierband verwenden sollte, versteht sich von selbst!**



- Br braun Zündungsplus
- R rot Batterieplus
- W weiss
- Lg hellgrün
- B schwarz Batterie Masse
- Y gelb
- Dg dunkelgrün
- Ch dunkelbraun
- L blau
- Sb hellblau
- Gy grau
- O orange
- P rosa

\* Der Schlüssel kann in dieser Stellung abgezogen werden

Bild 310 Schaltplan für Baumuster Yamaha SR500 und SR500E

- |                           |                                  |                            |   |                                       |                |
|---------------------------|----------------------------------|----------------------------|---|---------------------------------------|----------------|
| 1 Tachometer              | 7 Signalhorn-Druckschalter       | 13 Mitte                   | 19 Zündspule                            | 25 Zündkondensator                    | 31 Ein         |
| 2 Drehzahlmesser          | 8 Beleuchtung, Abblendschalter   | 14 Rechts                  | 20 Gleichrichter mit Regler             | 26 Richtungsblinker-Abschleisschalter | 32 Aus         |
| 3 Hauptschalter           | 9 Fernlicht                      | 15 Scheinwerfer            | 21 Blinkgeber                           | 27 Brems-/Schlussleuchte              | 33 Verriegeln  |
| 4 Lenkerschalter, rechts  | 10 Abblendlicht                  | 16 Handbremslicht-Schalter | 22 Fussbremslicht-Schalter              | 28 Richtungsblinker hinten            | 34 Park-St.    |
| 5 Motor-Abschleisschalter | 11 Schalter für Richtungsblinker | 17 Richtungsblinker, vorne | 23 Schalter für Leerlauf-Kontrolleuchte | 29 Sicherung                          | 35 Fahrbetrieb |
| 6 Lenkerschalter, links   | 12 Links                         | 18 Signalhorn              | 24 Schwung-Lichtmagnetzünder            | 30 Batterie                           |                |