

System 737079900

**Fördelar jämfört med
originalsystemet:**

**Generator/elektronisk tändning för Kawasaki
G7, KH 125 och KE125-A5 med kort vevaxel**

- Magnetbaserad generator med integrerad, helt elektronisk tändning. Utgångseffekt 12 V/100 W likström. Halvledartändning med egen strömförsörjning inbyggd i systemet. Ersätter gammal magneto, pickup, regulator och tändspole.

- Inga ändringar på motorhuset behövs.

- alla delar är nya
- mycket bra ljusflöde
- mycket stabil tändning med stark gnista
- bättre startförmåga, bättre bränsleförbränning



Monteringsanvisningar för system 737079900	16.10.2026
- Om du kan montera och ställa in ett standardtändsystem och har grundläggande mekaniska kunskaper kan du montera en VAPE! Om du aldrig har arbetat med ditt tändsystem är det bäst att låta någon som kan det göra det åt dig.	
- VAPE kan inte övervaka att dessa anvisningar följs, och inte heller villkoren och metoderna för installation, drift, användning och underhåll av systemet. Felaktig installation kan leda till skador på egendom och eventuellt även personskador. Vi tar därför inget ansvar för förluster, skador eller kostnader som uppstår till följd av, eller på något sätt är kopplade till, felaktig installation, felaktig drift eller felaktig användning och underhåll. Vi förbehåller oss rätten att göra ändringar i produkten, de tekniska uppgifterna eller monterings- och bruksanvisningarna utan föregående meddelande	
<u>VIKTIGT</u>	
- Läs igenom dessa anvisningar noggrant och i sin helhet innan du påbörjar arbetet på din motorcykel Tänk på att alla ändringar av materialet samt egna reparationsförsök som inte har avtalats med VAPE kan leda till att garantin upphör att gälla. Klipp inte av kablar. Detta leder till att skyddet mot omvänd polaritet upphör att gälla och resulterar ofta i skador på elektroniken. Observera även informationen på informationssidan för detta system. Kontrollera att det du har köpt verkligen passar den motorcykel du har. Felaktiga tändningsinställningar kan skada din motor och till och med skada dig vid kickstart (kraftiga bakslag). Var försiktig under de första testkörningarna. Ändra vid behov inställningarna till säkrare värden (mindre förskjutning). Kontrollera noggrant under monteringen att rotorn (svänghjulet) inte vidrör statorspolarna eller något annat, vilket kan inträffa på grund av olika omständigheter och leda till allvarliga skador.	
Avsedd användning - Detta system är avsett att ersätta originaldynamo-/generator- och tändsystem i veteran- och klassiska motorcyklar vars motoregenskaper inte har modifierats eftermonterat. Systemet är inte ett tuning-system och medför ingen betydande ökning av motoreffekten. Det förbättrar dock väghållningen och komforten avsevärt genom att erbjuda bättre belysning, bättre funktion hos sidoblinkers och signalhorn samt, jämfört med de äldre originalsystemen, ökad tillförlitlighet. Eftersom vårt system inte påverkar motorns prestanda ökar det inte utsläppen av gasformiga föroreningar eller bullernivån. I de flesta fall bör utsläppen av föroreningar till och med minska tack vare bättre förbränning. Om systemet används enligt anvisningarna kommer det därför normalt sett inte att strida mot motorcykelns gällande rättsliga status. (Kontrollera gällande lokala bestämmelser!) Detta system är inte lämpligt för användning vid tävlingar. Om systemet används på annat sätt än avsett upphör garantin att gälla och det kan hända att du inte uppnår önskade resultat eller, i värsta fall, förlorar den lagstadgade trafiksäkerheten.	
 - VAPE garanterar att produkterna är typgodkända och märkta med "E"-märket i en ring (E8 specifikt för Tjeckien), vilket säkerställer att produktens egenskaper alltid överensstämmer med gällande ECE-typgodkännandebestämmelser (särskilt ECE R10.05). Den behöriga myndigheten utför regelbundna kontroller.	
- Laddningssystemet är endast avsett för användning med uppladdningsbara 12 V (6 V-system: 6 V) blybatterier med flytande elektrolyt eller slutna blybatterier, AGM och gelbatterier. Det är inte avsett för användning med nickel-kadmium-, nickel-metallhydrid-, litiumjon- eller andra typer av uppladdningsbara eller icke-uppladdningsbara batterier.	
- Detta är ett ersättningssystem och inte en kopia av originaldelarna. Delarna i detta system ser därför annorlunda ut och kan passa på ett annat sätt (framför allt tändspolen och regulatoren), vilket innebär att du kan behöva göra vissa anpassningar.	
- Vid monteringen är det absolut nödvändigt att börja med att montera motordelarna för att kontrollera att de verkligen passar innan du börjar montera de yttre delarna. I många fall monterar kunderna dessa först och modifierar dem därmed ofta på ett sätt som strider mot garantivillkoren, vilket gör dem olämpliga för återförsäljning. Att byta ut gamla tändsystem handlar inte om att bara plocka något från hyllan i en stormarknad, eftersom det finns väldigt många olika typer och versioner samt eventuellt okända eftermarknadsmodifieringar som medför stor risk för fel.	

- Våra system har **INTE testats för användning med elektroniska enheter från tredje part (såsom GPS, mobiltelefoner, LED-belysning m.m.) och kan orsaka skador på sådana komponenter.** Eventuella befintliga elektroniska varvräknare kommer inte att fungera med det nya systemet. Eventuella befintliga säkerhetsbrytare och elektroniska ventilstyrningar stöds inte. Det kan hända att din motorcykel ursprungligen var utrustad med ett tändsystem som av lagliga skäl begränsade topphastigheten. Det nya systemet har ingen sådan funktion, så kontrollera din rättsliga situation i förväg.

- Om du inte har tillräcklig kunskap för att utföra installationen bör du låta en expert eller en specialiserad verkstad göra det. Felaktig installation kan skada det nya systemet och din motorcykel, och kan till och med leda till personskador.

- Innan du beställer ett system bör du kontrollera om ett avdragningsverktyg för den nya rotorn ingår i satsen. Om så inte är fallet bör du beställa det samtidigt. Använd aldrig något annat än det rekommenderade avdragningsverktyget för att dra av den nya rotorn. Skador på rotorn som uppstår till följd av användning av andra verktyg eller metoder täcks inte av garantin.

- Rotorn är känslig för stötar (även under transport). Kontrollera alltid att den inte är skadad före montering (på rotorerna utan magnetplastering kan du försöka skjuta magneterna åt sidan med fingrarna). Efter en stöt kan de limmade magneterna ha lossnat och hänger kvar på rotorn enbart genom magnetisk kraft, vilket gör att man inte märker det direkt. Under motorgång skulle skadorna bli betydande. Innan du sätter rotorn på motorn, se till att magneterna inte har dragit till sig några metallföremål, såsom små skruvar, muttrar och brickor. Även detta skulle leda till allvarliga skador.

- **Om du har tillgång till internet är det bäst att läsa instruktionerna online.** Genom att klicka på bilderna får du större och tydligare bilder samt eventuellt uppdaterad information. Systemlista på <http://www.powerdynamo.biz>



Du bör ha fått följande delar:

- förmonterad statorenhet
- rotor
- regulator/likriktare
- elektronisk tändspole
- högspänningskabel
- smådelar



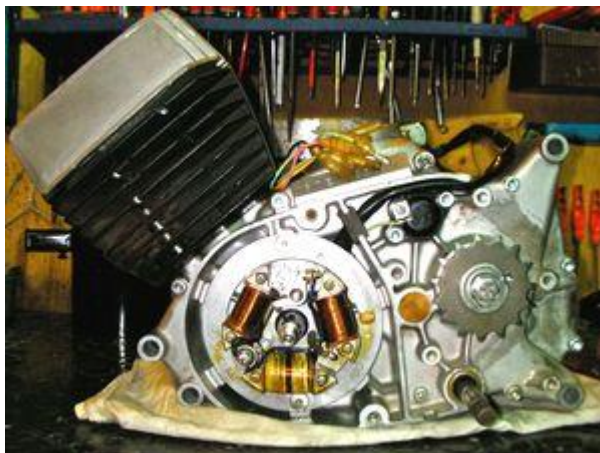
- För att åter koppla bort din nya rotor behöver du en avdragare M27x1,25 (artikelnr: 99 99 799 00 – **ingår inte!**).

- **Obs!** Använd aldrig en klodragare, en hammare eller något annat verktyg som kan skaka loss magneterna.

- Se till att motorcykeln står stadigt, helst på en upphöjd arbetsbänk, och att du har god åtkomst till motorns magnetosida.

- Skruva loss rotormuttern och dra av den gamla rotorn från vevaxeln. För detta behöver du en avdragare M27x1,00 vänstergängad.

- Koppla bort alla kablar från den gamla magneten och pickupen och ta bort dessa delar. De behövs inte längre.



- Ta bort Woodruff-kilen från vevstiftet. Den behövs inte längre och hindrar monteringen. Om du glömmer detta redan i början måste du ta bort hela den nya enheten igen för att komma åt kilen.

- Anmärkning: Woodruff-kilen håller egentligen inte fast rotorn på axeln – det sker genom konan. Den styr helt enkelt till rätt läge, vilket nu uppnås på annat sätt.



- Placera den nya bottenplattan med statorn på samma plats som din gamla generator och fäst plattan med de 2 medföljande M6-skruvarna (använd inte andra skruvar, eftersom deras skruvhuvuden kan vara för höga!)

- Det finns ingen anledning att ta bort statorspolen från plattan. Du riskerar bara att skada spolen.

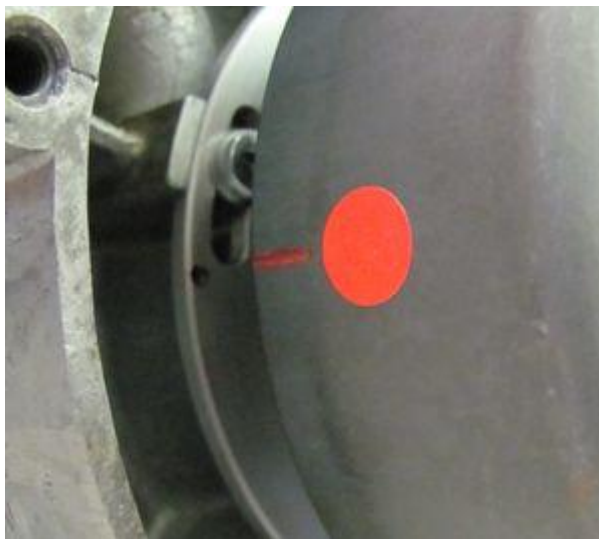
- Titta på den nya statorenheten. På adapterplattan, nära de svarta spolarna, finns en liten röd prick – det är en tändningsmarkering.



- Ta en titt på den nya rotorn. På dess omkrets finns en liten inpressad linje. Det är en tändningsmarkering. Den är hållbar, men inte särskilt synlig, så det är bäst att markera den med en tuschpenna.

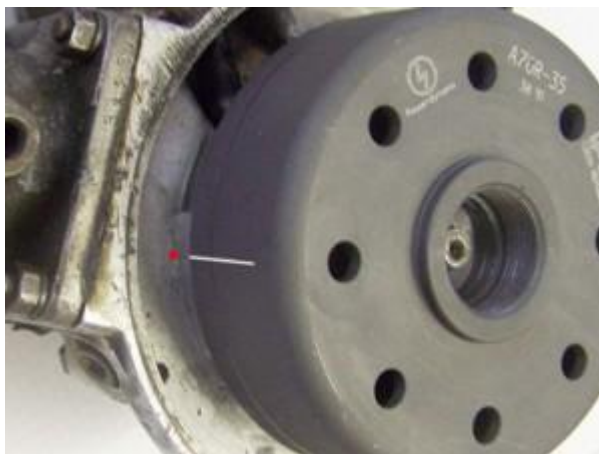
- För maximal flexibilitet vid tändningsinställningen finns det inget spår för spårkilen. Du ställer in tändningsinställningen med hjälp av markeringarna.

- Kontrollera rotorns insida för att se om det finns främmande föremål som dragits till av de starka magneterna (skruvar eller andra metalldelar) och som kan skada rotorn och statorn under drift.



- Ta bort tändstiftet för att underlätta vridningen av vevaxeln och för kolven till tändningsläget (sätt rotorn löst på vevaxeln och använd den som vridknopp). Se bruksanvisningen för information om var tändningen ska ske. Om ingen information finns, prova 2,5–5 mm före övre dödpunkt (TDC).

- MYCKET VIKTIGT: ... kontrollera att rotorn kan röra sig fritt ovanför statorns bas. Om (av någon anledning) en rotor eller ett svänghjul hamnar för lågt (t.ex. efter en renovering av vevaxeln), kommer den att vidröra och förstöra statorspolen under den.



- Ta försiktigt bort rotorn från vevaxeln igen (det går bäst med hjälp av avdragningsverktyget) och sätt tillbaka den så att markeringen på rotorn hamnar i linje med den (överförda) markeringen på statorn. Om vevaxelns (tändnings-)läge har förändrats måste du börja om från början.



- Dra åt rotorn försiktigt i detta läge med den ursprungliga muttern.

- Kom ihåg att du behöver en avdragare M27x1,25 (artikelnr: 99 99 799 00 – **ingår ej!**) för att ta bort den nya rotorn igen.

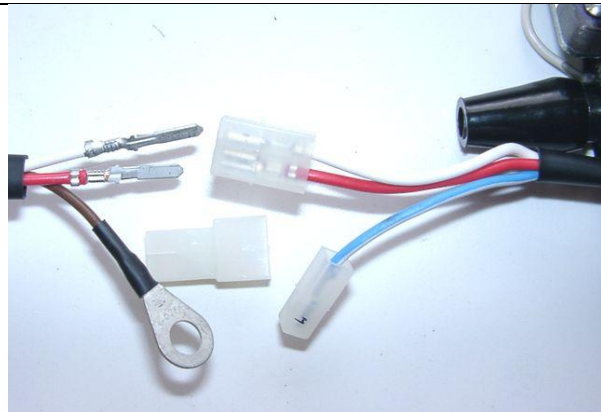
- **Obs!** Använd aldrig en klodragare, en hammare eller något annat verktyg som kan skaka loss magneterna.

- Sätt tillbaka motorhöljet. Kontrollera att det inte är i vägen för något.

- Fäst den nya elektroniska likriktaren/regulatorn och tändspolen på en lämplig plats. Skruva fast högspänningskabeln innan du monterar tändspolen. Dra de nya generatorkablarna längs ramen (med hjälp av de medföljande kabelbindarna) till regulatorn respektive tändspolen.

Anslut delarna enligt kopplingsschemat 71ik_102:

- För att underlätta kabelgenomföringen genom de ofta små öppningarna i motorhöljet har plastkontakten på generatorns kabel, som leder till tändspolen, inte satts på kabelanslutningen. Du bör sätta på kontakten först när allt har monterats korrekt på motorsidan.



- Leta efter tändspolen med dess honkontakt och de två kablarna (röd och vit).

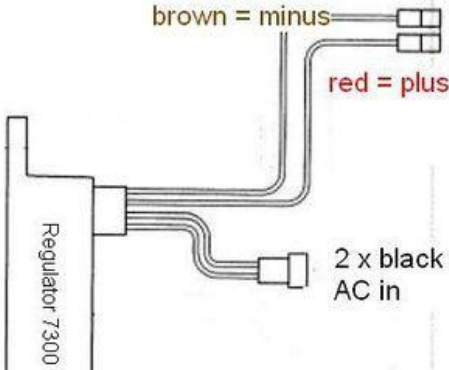
- Sätt det medföljande 2-poliga kontaktfästet på denna kontakt och anslut de två ledningarna (röd och vit) från generatorn. Se till att polerna sitter ordentligt fast i fästet och att du ansluter:

- vit till vit
- röd till röd

- Om du behöver (eller vill) ta ut polerna ur kontaktfästet igen, för in ett gem framifrån bredvid polerna och tryck undan den lilla spetsen. Dra sedan ut ledningen.

- Den bruna ledningen från den nya generatorn med den runda ögoterminalen måste skruvas fast direkt på tändspolens hållarram (jord).

Observera! Att inte följa detta är den vanligaste orsaken till tändningsproblem!! Utan denna direkta anslutning fungerar inte systemet, eller så fungerar det inte länge utan problem. Lita inte på ramen som jord. Färg, olja och smuts hindrar ofta god kontakt!

	Den nya regulatoren/likriktaren har 4 ledningar • 2 svarta kablar som avslutas med en plastkontakt för växelströmsingången från de två svarta generatorledningarna • 1 röd med en plastkontakt som ger pluspolen • 1 brun med en plastkontakt som är jord (minus)
- De två svarta kablarna som går från generatoren ...	... ska först föras in i det medföljande dubbla plastkontaktfästet. Detta fäste ansluts till plastkontakten i änden av de två svarta ledningarna på regulatoren. Det spelar ingen roll vilken svart ledning som sitter på vilken sida, eftersom det är växelström.
- Den bruna kabeln från regulatoren ...	... ska anslutas antingen till batteriets minuspol eller till en bra jordpunkt om det inte finns något batteri.
- Den röda kabeln från regulatoren ... Observera: Fel polaritet skadar elektroniken!	... ska anslutas antingen till batteriets 12V-PLUS-pol eller, om det inte finns något batteri, till den ledning som går till dina förbrukare (normalt huvudströmbrytaren).
Se till att du har en 15 A-säkring mellan batteriet och fordonets kretsar.	
- Det finns INGEN funktion för en laddningskontrollampa utan batteri – detta skulle ändå inte fungera. Regulatoren har en inbyggd högkapacitetskondensator som utjämnar spänningen. Detta säkerställer att dina sidoblinkers och signalhornet fungerar korrekt även utan batteri.	
- Lämna kvar den blå (ibland blå/vita) ledningen vid tändspolen. Detta är avstängningsledningen. Obs! - Om du upplever tändningsfel ska du som första åtgärd koppla bort denna blå kabel. I många fall kommer detta att göra att du kan köra vidare igen	- Om den är ansluten till jord – kommer tändningen att slås av! - Denna typ av kabeldragning används i motorcyklar som ursprungligen redan hade magnetotändning och därför stängdes av genom kortslutning mot jord. - Dessa fordon har en huvudbrytare (eller någon slags nödstopp) som, när den är i OFF-läge, kopplar en stiftkontakt till jord (tyska motorcyklar: stift 2). Den blå (/vita) ledningen från tändspolen ansluts här. På så sätt fungerar avstängningen som tidigare.
Skruva fast högspänningskabeln (tändkabeln) ... - Använd inte några gnistförstärkande kablar, såsom "Nology supercables" eller "hot wire". Detta stör systemet och kan eventuellt skada det.	... in i tändspolen och dra över gummitätningen innan du monterar spolen (det blir enklare). - Använd den kabel som medföljer paketet och inte någon gammal kabel.
- Du gör dig själv en tjänst genom att skaffa nya tändstift och tändstiftshylsor till din motorcykel (helst sådana med ett motstånd mellan 0 och 2 kOhm). Många problem kan spåras tillbaka till "till synes bra" (till och med helt "splitternya") tändstift, anslutningar och kablar. - Använd inte tändstift med inbyggt dämpningsmotstånd. NGK (t.ex.) har sådana tändstift som är märkta med bokstaven "R" (för resistor).	

- Till sist – **och innan du monterar batteriet och innan du startar med kickstart för första gången** – kontrollera noggrant alla anslutningar och monteringar mot kopplingsschemat. Kontrollera att batteriet och glödlamporna har rätt spänning (12 V).

- Om något inte fungerar, se vår felsökningsguide på vår hemsida. Börja med att koppla bort den blå ledningen från spolen och testa igen.

- **VIKTIGT:** Vid **reparation av vevaxeln** bearbetas ofta dynamons axel, vilket gör att den blir kortare. Detta leder till att rotorn sitter lägre och eventuellt nu kommer i kontakt med statorlindningen med sina nitar. Följden blir en förstörd stator och tändningsfel.

Viktig säkerhets- och driftsinformation

- Säkerheten först! Följ de allmänna arbetsmiljöbestämmelserna för reparation av motorfordon (MVR) samt de säkerhetsanvisningar och skyldigheter som anges av tillverkaren av din motorcykel. Tidsmarkeringarna på materialet är endast avsedda som allmän vägledning vid den första installationen. Kontrollera efter monteringen med lämpliga hjälpmedel (stroboskop) att inställningarna är korrekta för att förhindra skador på motorn eller eventuellt även på din hälsa. Du är själv ansvarig för installationen och att inställningarna är korrekta.

- Tändsystem genererar högspänning! Med vår utrustning upp till 40 000 volt! Om man hanterar detta slarvigt kan det inte bara vara smärtsamt, utan rent av **farligt**. Håll därför ett säkert avstånd till tändstiftets elektrod och till friliggande högspänningskablar. Om du behöver testa tändningen ska du hålla fast tändstiftshylsan ordentligt med något välisolerande material och trycka den stadigt mot en fast yta på motorblocket. Dra aldrig av tändstiftslocken när motorn är igång. Tvätta fordonet endast när motorn står stilla och tändningen är avstängd.

- Du bör ha fått HT-kabeln med det fasta gummilocket (*som inte innehåller något motstånd*) som en del av satsen. Du måste använda en tändstift med inbyggt motstånd (*eller byta ut locket mot ett som innehåller ett motstånd*) för att uppfylla de lokala bestämmelserna (*krav på elektromagnetisk kompatibilitet*).

- Använd inte tändhattar som innehåller ett motstånd **TILLSAMMANS** med tändstift som innehåller ett motstånd. Det kan orsaka problem, framför allt svårigheter att starta motorn. Det totala motståndet för tändhatt och tändstift tillsammans bör inte överstiga 5 kOhm.

- Tänk på att tändstift åldras, vilket ökar motståndet. Om en motor endast startar när den är kall är det mycket troligt att orsaken är en defekt tändstiftsanslutning eller ett felaktigt tändstift. Använd inte så kallade tändförstärkande kablar (t.ex. Nology).

- Kontrollera efter monteringen att alla skruvar sitter ordentligt åtdragna, även de som är förmonterade. Om delar lossnar under drift kommer det oundvikligen att uppstå skador på materialet. Vi förmonterar skruvarna endast löst.

- Låt det nyinstallerade systemet få en chans att fungera innan du börjar kontrollera och testa värden – eller, ännu värre, göra ändringar i det.

Våra delar har kontrollerats innan de levererades till dig. Du kommer ändå inte att kunna kontrollera särskilt mycket. **Undvik i alla fall att mäta de elektroniska komponenterna (såsom tändspole, regulator och förtändningsenhet). Du riskerar att orsaka allvarliga skador på den inre elektroniken där. Du kommer ändå inte att få några konkreta resultat av åtgärden.** Tänk på att även din förgasare, dina tändstift och tändstiftshylsor (även om de är helt nya) kan vara orsaken till funktionsfelet. Den allmänna erfarenheten med våra system är att förgasaren måste justeras om till lägre inställningar. Om systemet inte startar efter montering ska du först koppla bort den blå (eller blå/vita) avstängningsledningen direkt vid tändspolen (eller i vissa fall förskjutningsenheten) för att utesluta eventuella fel i avstängningskretsen. Kontrollera jordanslutningarna noggrant och se till att det finns en god elektrisk kontakt mellan ramen och motorblocket. Vid problem, vänligen konsultera vår kunskapsbas först innan du skickar materialet till oss för kontroll.

- Gnistan från klassiska, kontaktpunktsbaserade tändsystem har med cirka 10 000 volt relativt lite energi och ser därför gul och tjock ut (vilket dock gör den mycket synlig). Gnistan från vårt system är en högenergignist med upp till 40 000 volt och har därför en nåltunn, fokuserad form och är blå till färgen, vilket gör den mindre synlig. Dessutom uppstår gnistan endast vid hastigheter som kräver kickstart och inte genom att trycka ner kickhandtaget långsamt med handen (som kan vara fallet med batteridrivna tändsystem).

- System med tändspolar med dubbla utgångar har några särdrag. Observera att vid tester på ena sidan måste den andra sidan antingen vara ansluten till en isatt tändstift eller ordentligt jordad. Annars uppstår ingen gnista på någon av sidorna. Dessutom kan långa och farliga gnistor spruta ut över hela spolen vid sådana öppna utgångar.
- Utför aldrig ljusbågsvetsning på motorcykeln utan att först helt koppla bort alla delar som innehåller halvledare (tändspole, regulator, förtändning). Statorn och rotern behöver inte tas bort. Detsamma gäller vid lödning. Koppla bort lödkolven från elnätet innan du rör vid elektroniken! Använd aldrig kopparkitt på tändstift.
- Elektronik är mycket känslig för felaktig polaritet. Kontrollera alltid att polariteten på batteriet och regulatorn är korrekt efter arbete på systemet. Felaktig polaritet orsakar kortslutningar och förstör regulatorn, tändspolen och förskjutningsenheten. Som regel ska ledningarna alltid anslutas färg mot färg. Fall där färgerna växlar mellan ledningarna anges uttryckligen i våra instruktioner.
- När du hanterar den nya rotern ska du se till att inte skada dess magneter. Undvik direkta slag mot roterns omkrets. **Placera aldrig rotern över statorn vid transport.** Följ våra anvisningar gällande transport av materialet.
- Använd inte tändstiftshylsor med ett motstånd på mer än 5 kOhm. Använd hellre sådana på 1 eller 2 kOhm. Tänk på att tändstiftshylsor åldras och därmed ökar sitt inre motstånd. Om en motor endast startar när den är kall är det mycket troligt att orsaken är en defekt tändstiftshylsa och/eller tändstift. Kontrollera även högspänningskablar vid problem. Använd aldrig högspänningskablar av kolfiber och använd aldrig så kallade "hot wires" som utlovar att öka gnistan.
- Det är en god idé att täcka rotern med ett tunt lager olja för att minska risken för korrosion.
- Använd aldrig en klodragare eller en hammare för att lossa rotern. Magneterna kan då lossna. Vi erbjuder en specialdragare för att åter lossa den nya rotern (se monteringsanvisningen)!
- Om motorcykeln inte ska användas under en längre tid bör du koppla bort batteriet (om sådant finns) för att förhindra strömläckage genom regulatorns dioder. Observera dock att även ett bortkopplat batteri kommer att laddas ur efter en tid.
- Följ gärna dessa anvisningar, men var samtidigt inte rädd för installationsprocessen. Kom ihåg att tusentals andra kunder före dig har installerat systemet utan problem.
Njut av att köra din motorcykel med dess nya elektriska hjärta!

