

System 710379900



Fordel i forhold til originalt system

Systemgenerator og tenning for Yamaha AS1/2/3

- ikke for senere AS3 med reedventil

- Magnetbasert generator med integrert tenning. Utgang på 12 V/150 W DC. Halvledertenting med egen strømforsyning fra systemet. Erstatte gammel dynamo, regulator og tenningspoler. Ingen endringer på motorhuset nødvendig. Systemet er teknisk i stand til å kjøre uten batteri.

- alle deler er nye
- Svært stabil tenning med høy energignist
- bedre start og drivstofforbruk, øker motorens ytelse
- solid lysutgang (150 W) som muliggjør halogenbelysning
- ingen problemer med poeng lenger



Monteringsanvisning for system 710379900	9.2.2026
- Hvis du kan installere og innstille en standard tenning og har grunnleggende mekaniske ferdigheter, kan du installere en VAPE! Hvis du aldri har jobbet med tenningen din før, bør du få det gjort av noen som kan dette.	
- VAPE kan ikke overvåke overholdelsen av disse instruksjonene, eller forholdene og metodene for installasjon, drift, bruk og vedlikehold av systemet. Feil installasjon kan føre til skade på eiendom og muligens også personskade. Vi påtar oss derfor ikke noe ansvar for tap, skade eller kostnader som skyldes eller på noen måte er relatert til feil installasjon, feil drift eller feil bruk og vedlikehold. Vi forbeholder oss retten til å gjøre endringer i produktet, tekniske data eller monterings- og bruksanvisninger uten forvarsel.	
VIKTIG	
- Les disse instruksjonene nøye og grundig før du begynner å arbeide på motorsykkelen din. Vær oppmerksom på at enhver endring av materialet, samt egne reparasjonsforsøk som ikke er avtalt med VAPE, kan føre til tap av garantien. Ikke kutt av ledninger. Dette fører til tap av beskyttelse mot omvendt polaritet og resulterer ofte i skade på elektronikken. Vær også oppmerksom på informasjonen som er gitt på informasjonssiden for dette systemet. Kontroller at det du har kjøpt virkelig passer til motorsykkelen din. Feil tenningsinnstillinger kan skade motoren og til og med skade deg under kickstart (kraftige tilbakeslag). Vær forsiktig under de første testkjøringene. Endre om nødvendig innstillingene til sikrere verdier (mindre forhåndsinnstilling). Under montering må du nøye kontrollere at rotoren (svinghjulet) ikke berører statorpolene eller noe annet, noe som kan skje på grunn av ulike omstendigheter og føre til alvorlige skader.	
Angitt bruk - Dette systemet er beregnet på å erstatte standard dynamo/generator og tenningsystemer i vintage- og klassiske motorsykler hvis motoregenskaper ikke er modifisert etter markedet. Dette systemet er ikke et tuning-system og vil ikke gi noen betydelig økning i motoreffekten. Det forbedrer imidlertid kjøregodkjenningen og komforten betydelig ved å tilby bedre belysning, bedre funksjon av sideblinklys og horn, og sammenlignet med de aldrende standardsystemene, økt pålitelighet. Siden systemet vårt ikke endrer motorens egenskaper, øker det ikke utslipp av gassformige forurensende stoffer og støy. I de fleste tilfeller bør utslipp av forurensende stoffer til og med reduseres på grunn av bedre forbrenning. Hvis systemet brukes som forutsatt, vil det derfor normalt ikke være i strid med gjeldende lovgivning for motorsykler. (Sjekk lokale lovbestemmelser!) Dette systemet er ikke egnet for bruk i konkurranser. Hvis det brukes på annen måte enn foreskrevet, vil garantien bli ugyldig, og det kan hende at du ikke oppnår de ønskede resultatene eller, i verste fall, mister lovlig trafikksikkerhet.	
 - VAPE garanterer homologerte produkter merket med «E»-merket i ringen (E8 spesielt for Tsjeckia), og sikrer dermed en konsekvent samsvar mellom produktets egenskaper og relevante ECE-homologeringsforskrifter (spesielt ECE R10.05). Inspeksjon utføres regelmessig av den kompetente myndigheten.	
- Ladesystemet er kun egnet for bruk med oppladbare 12 V (6 V-systemer 6 V) blybatterier med flytende elektrolytt eller forseglede blybatterier, AGM, Gel. Det er ikke egnet for bruk med nikkel-kadmium-, nikkel-metallhydrid-, litium-ion- eller andre typer oppladbare eller ikke-oppladbare batterier.	
- Dette er et erstatningssystem og ikke en kopi av originaldelen. Delene i dette systemet ser derfor annerledes ut og kan passe annerledes (spesielt tennspole og regulator), noe som krever en viss tilpasning fra din side.	
- Under montering må du begynne med å montere motorbaserte deler for å se at de passer før du begynner å montere de eksterne delene. I mange tilfeller monterer kundene disse først og endrer dem dermed ofte i strid med garantien, noe som gjør dem uegnet for videresalg. Å erstatte gamle tenningsystemer er ikke bare å ta noe fra hyllen i supermarkedet, da det finnes svært mange typer, versjoner og muligens ukjente ettermarkedsmodifikasjoner som gir stort rom for feil.	
- Våre systemer er IKKE testet for bruk med elektroniske enheter fra tredjeparter (som GPS, mobiltelefoner, LED-belysning osv.) og kan forårsake skade på slike deler. Eventuelle eksisterende elektroniske turtellere vil ikke fungere med det nye systemet. Eventuelle eksisterende sikkerhetsbrytere og elektroniske ventilkontroller støttes ikke. Det kan være at motorsykkelen din opprinnelig var utstyrt med en tenning som begrenset toppfarten av juridiske årsaker. Det nye systemet har ikke en slik funksjon, så sjekk lovgivningen på forhånd.	

- Hvis du ikke har kompetanse til å utføre installasjonen, må du få den utført av en ekspert eller på et spesialverksted. Feil installasjon kan skade det nye systemet og motorsykkelen din, og kan i verste fall føre til personskader.

- Før du bestiller et system, må du sjekke om et avtrekksverktøy for den nye rotoren er inkludert i settet. Hvis ikke, bør du bestille det samtidig. Bruk aldri annet enn det anbefalte avtrekksverktøyet for å trekke den nye rotoren igjen. Skader på rotoren som følge av bruk av andre verktøy eller metoder dekkes ikke av garantien.

- Rotoren er følsom for støt (inkludert under transport). Før montering må du alltid sjekke om den er skadet (på rotor uten magnetplastifisering kan du prøve å skyve magnetene til side med fingrene). Etter støt kan de limte magnetene ha løsnet og bare feste seg til rotoren med magnetisk kraft, slik at man ikke merker det med en gang. Under motordrift vil skaden være betydelig. Før du plasserer rotoren på motoren, må du kontrollere at magnetene ikke har samlet opp metallgjenstander som små skruer, muttere og skiver. Dette kan også føre til alvorlige skader.

- **Hvis du har tilgang til Internett, er det best å se instruksjonene online.** Du får større og bedre bilder ved å klikke på dem, og muligens oppdatert informasjon. Systemliste på <http://www.powerdynamo.biz>



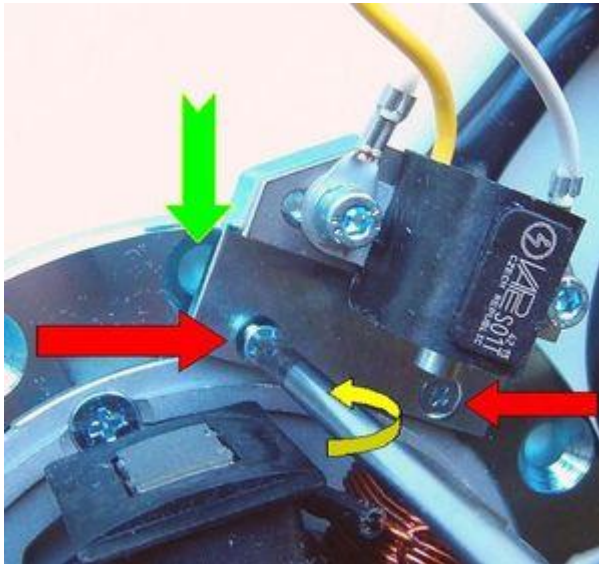
Du skal ha mottatt følgende deler:

- statorenhet (forhåndsmontert)
- rotor
- regulator/likerektter
- dobbel tennspole og høyspenningskabler
- relé
- festeskruer og kabelbinder



- For å løsne den nye rotoren igjen, trenger du en avtrekker M27x1,25 (del 99 99 799 00 -ikke medfølgende!-).

- Merk: Bruk aldri en kloavtrekker, hammer eller andre verktøy som kan risikere å riste magnetene av.



- Vær oppmerksom på at holderplaten for pickupmodulen bare er løst festet til bunnplaten med de to små senkede skruene M3, da du må ta av den venstre skruen og flytte platen litt til siden for å få tilgang til et skrueshull for montering. Da denne lille skruen er ustabil, må du være forsiktig når du strammer den (vi legger ved to ekstra).

- Vær også oppmerksom på at sensoren kun er løst festet, da du må stille den inn til riktig avstand.

- Sørg for at motorsykkelen står sikkert, helst på en hevet arbeidsbenk, og at du har god tilgang til dynamosiden av motoren.

- Koble fra batteriet og ta det ut av motorsykkelen. Merk at du skal installere et 12-volts system, så du trenger enten et 12-volts batteri eller du kan velge å kjøre uten. Du må likevel bytte ut alle lyspærer til 12-volts pærer. Hornet kan forbli på 6 volt. For kjøring uten batteri, vennligst følg informasjonen vår om kjøring uten batteri.



- Koble fra alle ledninger til den gamle dynamoen, punktene, regulatoren og tennspolene, og fjern disse delene.

- Bildet viser én type original dynamo, men det kan være andre varianter.



- Ta trepluggen fra veivstiften. Den vil ikke være nødvendig lenger og hindrer montering. Hvis du glemmer dette helt i starten, må du ta av hele den nye enheten igjen for å få tilgang til pluggen.

- Ikke bekymre deg for denne tapte woodruff-nøkkelen.



- **Kontroller om det fortsatt er en liten plugg** på omkretsen av dynamosetet. Dette er en del av den gamle dynamoen som hindrer kunden i å montere den originale enheten med feil side opp.

- Hvis pluggen fortsatt er der, **må den fjernes** (den kan trekkes ut med en tang).

- Hvis pinnen ikke fjernes, vil den nye platen ikke sitte i vater med motoren, og det vil føre til at den nye rotoren kommer i kontakt med spolene, noe som vil ødelegge materialet fullstendig.



- Statoraggregatet består av to påfølgende lag med tilpasningsplater og en sideveis sensorholderplate

- Den nederste stålplaten skrus fast til veivhuset, og den øverste aluminiumsplaten som sentrerer og holder statorspolen, skrus fast til stålplaten, på samme måte som sensorholderplaten.

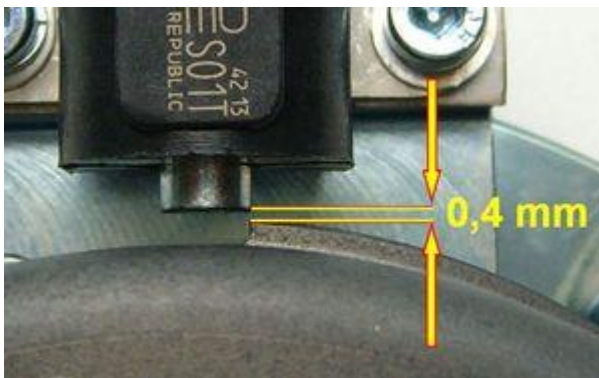
- Statorspolens posisjon er ikke relevant, med mindre den svarte spolen kommer til å sitte direkte under pickupen (dette bør unngås).



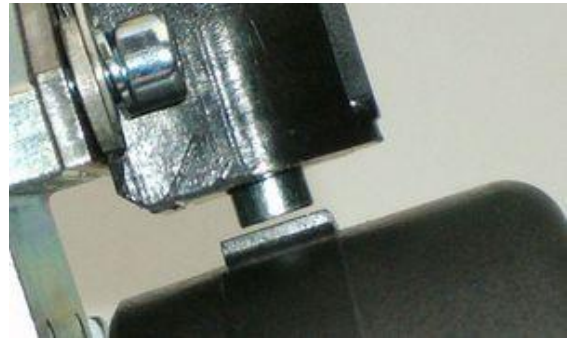
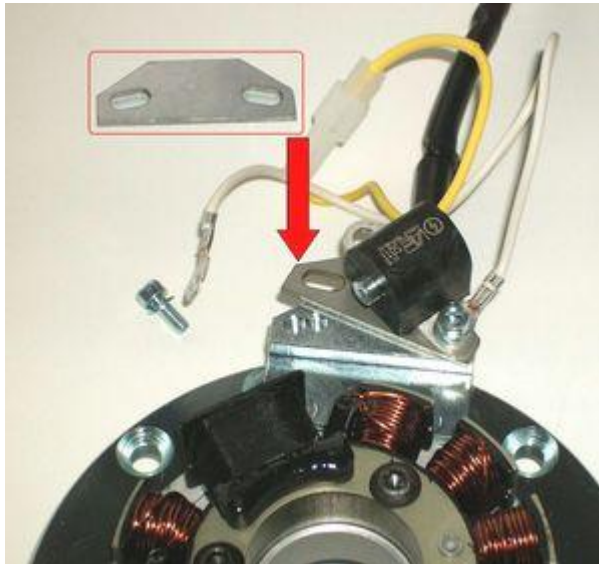
- Plasser basen på motoren og fest den løst med de to nedsenkede skruene nederst.
- Skru ut den venstre senkede M3-skruen på sensorholderplaten, vri den litt med klokken for å få tilgang til hullet under og sett inn den tredje baseholder-skruen.
- Stram alle 3 skruene. Sett sensorholderen tilbake på plass og stram begge M3-skruene med senket hode veldig forsiktig.



- Ta en titt på den nye rotoren.
- På omkretsen finner du to skrå fremspring (neser). Disse fungerer som impulser. Når høyden når sensoren, utløser den gnisten. Husk at Yamaha-motoren din roterer mot klokken (sett fra rotorens front).



- Sett rotoren på, men ikke stram den ennå. Drei deretter rotoren sakte for hånd og kontroller avstanden mellom sensoren og en av rotorneserene. Denne må være ca. 0,4-0,5 mm.
- Du kan justere avstanden ved å løsne de to festeskruene på sensoren og flytte den litt.
- Ikke glem å stramme de to festeskruene på sensoren forsiktig. Hvis de er løse, vil sensoren komme i kontakt med rotoren og bli ødelagt.



- Kontroller at sensorens metallpinne går omtrent midt på utlørsymbolet på rotoren. Jo lenger den er utenfor, desto vanskeligere er det å starte.

- Da akslene blir kortere under motorreparasjon, plasserer vi en 2 mm mellomlegg for montering under sensoren for å skyve den opp igjen til ønsket nivå. Hvis sensoren er for høy, fjern mellomlegget.



- Det kan hende at det er et problem med dynamodekselet – dette kan komme i konflikt med sensoren.

- I de fleste tilfeller vil løsningen være å bøye de to øyeterminalene på de hvite ledningene nedover (se bildet, som kan forstørres ved å klikke på det).

I sjeldne tilfeller kan det være nødvendig å fjerne litt materiale fra innsiden av dekslet.

Ta ut tennpluggene og sett et stempel (hvilket som helst, systemet tenner – akkurat som standardsystemet – begge sylindrene samtidig, noe som vil gi en ufarlig bortkastet gnist ved hver omdreining) i tenningsposisjon (se standardhåndboken). På en standard RD bør dette være 2 mm BTDC (før øverste død punkt). For å vri veivstangen kan du bruke den nye rotoren som dreieknott.



- **Med veivstangen i tenningsposisjon**, trekk rotoren forsiktig av igjen - pass på at du ikke endrer veivstangens posisjon når du gjør dette - og sett rotoren tilbake på veivstangen slik at venstre kant av en (en av de to) nesene er på linje med høyre kant av sensorstiften (det vil si når nesene akkurat når sensorstiften).

- Merk at RD-en din dreier mot klokken, så fra øverste død punkt (TDC) dreier du med klokken til forhåndsposisjonen.



- Stram rotoren med skruen, og ikke glem den medfølgende skiven. For å løsne rotoren, bruk en avtrekker M27x1,25.

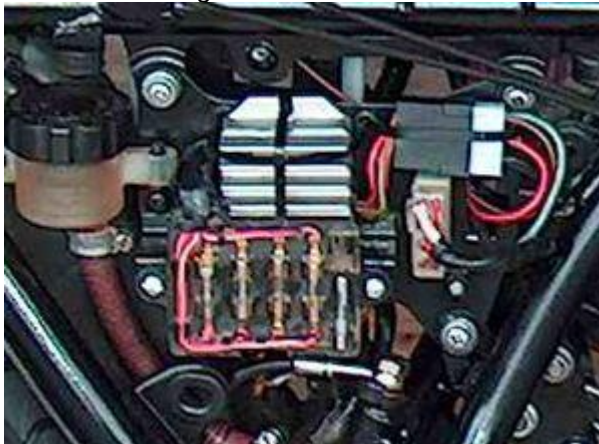
- Dermed er arbeidet på motoren ferdig. Sett tilbake tennpluggene.

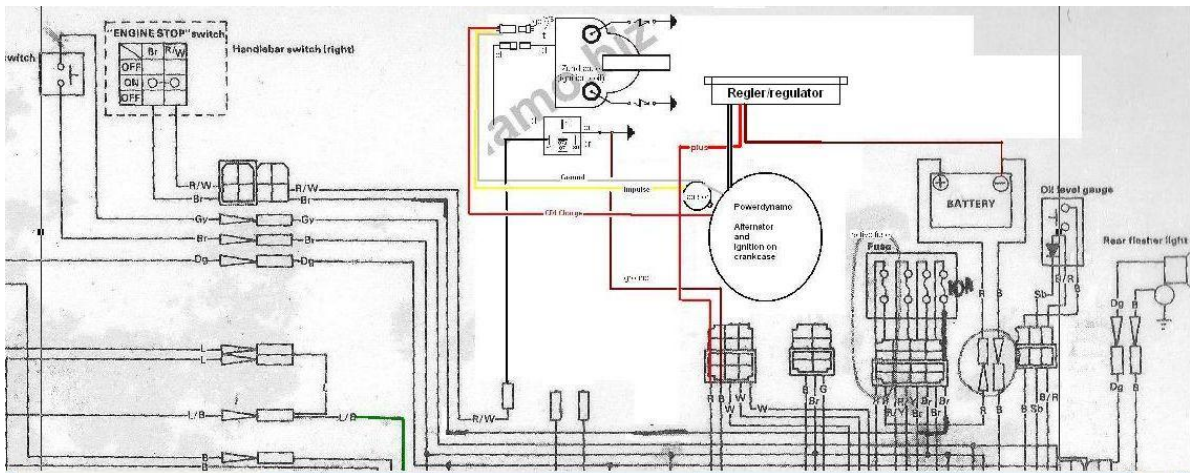
- Nå gjenstår montering av de ytre delene. Dette vil variere fra motorsykel til motorsykel. Det er imidlertid noen grunnleggende fellestrekk.

- Du må montere:

- den nye elektroniske doble tennspolen
- den nye regulator-/likeretterenheten
- avstengningsreléet (vil ikke være fastmontert hvis du kjører uten batteri)

- Her er et forslag:



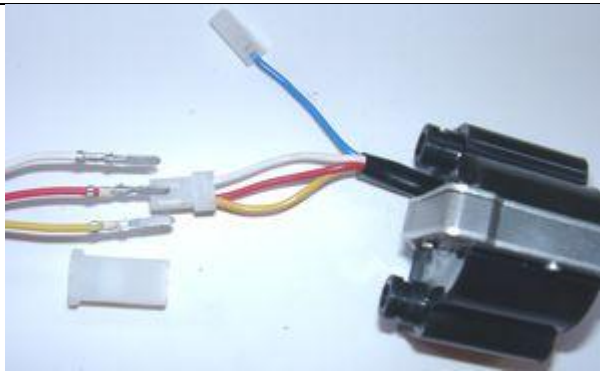


- Integrering av de nye delene i det gamle systemet vil variere fra versjon til versjon (det har vært ganske mange versjoner av standardkabling). Men noen punkter er alltid de samme her:

- koble den røde/hvite ledningen som tidligere gikk fra hovedbryteren til standard tennspoler til den svarte på pin 85 på PD-reléet
- koble den røde ledningen fra den nye regulatoren (pluss 12 V) til den røde ledningen som tidligere gikk fra sikringsboksen til den originale regulatoren
- Koble den brune ledningen fra den nye regulatoren (jord) til den svarte ledningen som går fra batteriets minuspol til den tidligere regulatoren.
- De tre hvite ledningene til den originale regulatoren fra den originale generatoren kan fjernes eller la være isolert.
- Kabling mellom VAPE-delene er forklart nedenfor

Koble delene som vist i koblingsskjema 72xr102

- For å lette ledningsutgangen gjennom de ofte små åpningene i motorhuset, er plastpluggen til generatorens ledninger som fører til tennspolen ikke satt på ledningsterminalen. Du bør først sette pluggen på plass når alt er riktig installert på motorsiden.

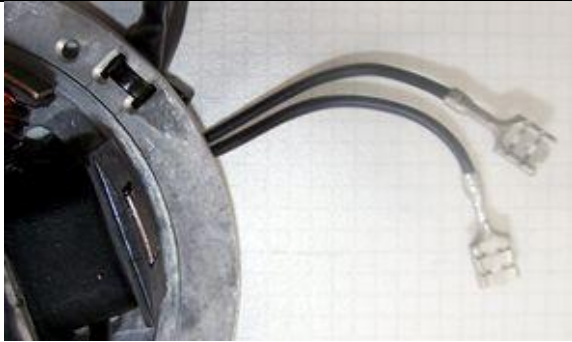


- Se etter tennspolen med hunpluggen og de tre ledningene (rød, gul og hvit).

- Sett det medfølgende 4-posisjons plugghuset på denne pluggen og sett inn de tre ledningene (rød, gul og hvit) fra generatoren. Forsikre deg om at terminalene sitter godt fast i huset og at du kobler:

- rød til rød
- gul til gul
- hvit til hvit

- Hvis du trenger (eller ønsker) å ta terminalene ut av plugghuset igjen, stikker du en binders inn fra forsiden ved siden av terminalene og skyver den lille kroken til side. Trekk deretter ledningen ut.

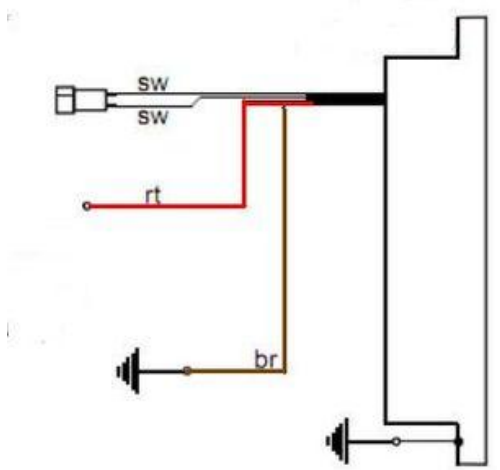
Koble Powerdynamo-generatoren til belysningskretsen (via regulator):

- De to svarte ledningene som går fra statorspolen fører spenningen til lys, horn, blinklys osv. De har ingenting med tenningen å gjøre.

- Denne spenningen (mellom 10 og 50 volt vekselstrøm) må imidlertid stabiliseres (reguleres) og for de fleste bruksområder omdannes til likestrøm (DC), da den primært er vekselstrøm (AC).

- Dette gjøres av regulatoren/likeretteren.

Oppmerksomhet: Enhver forveksling mellom pluss og minus (med DC-versjonene) fører til øyeblikkelig ødeleggelse av regulatoren. Dette vil ikke utgjøre et garantitilfelle, da det er uaktsomhet! Man kan gjenkjenne en brent regulator hovedsakelig på den skarpe lukten.

Systemet har en DC-regulator/likeretter med innebygd utjevningskondensator (73 00 799 50).

- De to svarte (sw) ledningene er vekselstrøminngangen fra generatoren (siden det er vekselstrøm, spiller det ingen rolle hvilken svart ledning som kobles til hvilken svart ledning).
- den røde (rt) ledningen er 12V DC-utgangen pluss
- den brune (br) ledningen er jord, internt koblet til huset

- Den blå (noen ganger blå/hvite) ledningen ved tennspolen forblir. Dette er kill-ledningen (avstengningsledningen).

- Koblet til jord – den vil stoppe tenningen!

Merk:

- Hvis du opplever tenningsfeil, må du først koble fra denne blå ledningen. I mange tilfeller vil dette gjøre at du kan kjøre videre

- Slå av via separat kill-bryter

(når du kjører uten batteri):

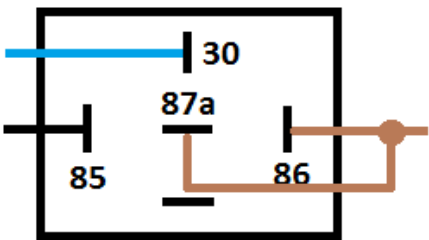
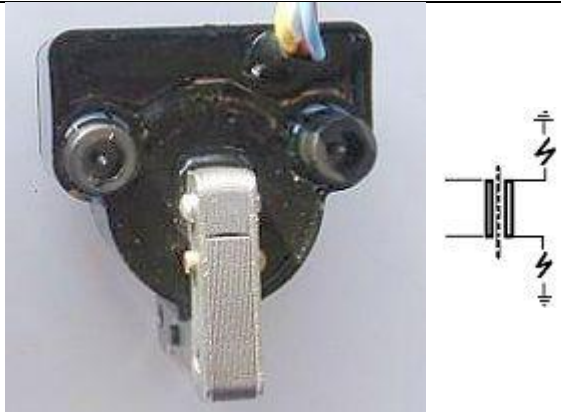
Reléet vil ikke være montert. Den blå (/hvite) kabelen til tennspolen vil være koblet til en nødstoppbryter, som lukkes mot jord (en knapp på styret). Eller du monterer en tenningslås som har en funksjon for å koble mot jord når den er i OFF-posisjon.

- Batterimetode:

Koble den brune relékabelen til god jord. Før den lengre svarte kabelen fra reléet til kabelen som tidligere gikk til en pinne som fører spenning når bryteren er på (i tyske sykler: pinne 15), og koble den til der.

Koble den blå ledningen fra pinne 30 på reléet til den blå (/hvite) ledningen på den nye tennspolen.

Hvis batteriet svikter på veien, kobler du bare fra den blå ledningen, så vil sykkelens din kjøre igjen (den vil nå bare ikke stoppe ved å slå av).

Relékabling (hvis brukt): 	- Den brune ledningen med ringterminalen fra pinnene 87a og 86 går til jord. - Den svarte ledningen fra pinne 85 går til en hovedbryterterminal som fører spenning hvis den er slått på.
	- I våre doble utløpsspoler går begge ender av sekundærsiden til tennpluggene. - Typisk motstand mellom begge utgangene er 6,2 kOhm. Begge utgangene avgir gnist samtidig (som mange tvillingsystemer gjør). Gnister vil imidlertid være polarisert med en forskjell på 180 grader, noe som kan bli synlig når du blinker med lyset.
- Tenningen fungerer bare riktig hvis begge pluggterminalene er tilkoblet. Du kan ikke teste den ene siden mens den andre er åpen (ikke sitter på den monterte tennpluggen). Dette skyldes at hver utgang (effektivt) bruker jord fra den andre. Det betyr også at begge pluggene fungerer i serie, noe som øker motstanden. Det er derfor bedre å bruke tennpluggkontakter med lav motstand (motstand) og sørge for at de er i god stand. Hvis du er i tvil, måler du motstanden på en varm kontakt (varm den opp før du måler). - Hvis strømmen fra jord på den ene siden via tennpluggen, via spolen, til den andre tennpluggen og dens jord blir avbrutt, får du ingen gnist - på noen av sidene. Hvis du virkelig vil teste bare den ene siden, må du koble HT-ledningen på den andre siden til jord (jord den), så vil det fungere. Noen ganger søker en spole som er fratatt jorden fra den andre siden etter en erstatning - med litt solid fyrverkeri rundt seg til chassiset.	
Skru fast høyspenningskabelen (tenningskabelen) ... - Ikke bruk noen gnistforsterkende kabler, som «Nology supercables» eller «hot wire». Dette vil forstyrre systemet og muligens skade det.	... inn i tennspolen og trekk over gummipakningen før du monterer spolen (det vil være enklere). - Bruk kabelen som følger med pakken, og ikke en gammel kabel.
- Du gjør deg selv en tjeneste ved å gi sykkelen din nye tennplugg og tennpluggkontakter (helst mellom 0 og 2 kOhm). Mange problemer kan spores tilbake til «tilsynelatende gode» (selv helt «splitter nye») tennplugg, terminaler og kabler. - Ikke bruk tennplugg med intern støydempende motstand. NGK (f.eks.) tilbød slike tennplugg kodet med «R» (for motstand).	
- Til slutt – og før du installerer batteriet og før første kickstart – må du kontrollere alle tilkoblinger og tilbehør nøye mot koblingsskjemaet. Kontroller at batteriet og lyspærene har riktig spenning (12 V). - Hvis noe ikke fungerer, kan du se feilsøkningsveiledningen på hjemmesiden vår. Først må du koble den blå ledningen fra spolen og teste på nytt. - VIKTIG: Under reparasjon av veivaksel blir dynamoakselen ofte bearbeidet og blir kortere. Resultatet er at rotoren sitter lavere og muligens berører statorspolen med naglene. Resultatet er en ødelagt stator og tenningsfeil.	

Viktig sikkerhets- og driftsinformasjon

- Sikkerhet først! Følg de generelle helse- og sikkerhetsforskriftene for reparasjon av motorvogner (MVR) samt sikkerhetsinformasjonen og forpliktelsene som er angitt av produsenten av motorsykkelen din.

Timingmerkene på materialet er kun ment som en generell veiledning ved første montering.

Kontroller etter montering med egnede midler (stroboskop) at innstillingene er korrekte for å unngå skader på motoren eller muligens også på helsen din. Du er alene ansvarlig for monteringen og riktigheten av innstillingene.

- **Tenningsystemer genererer høy spenning!** Med vårt materiale opp til 40 000 volt! Dette kan, hvis det håndteres uforsiktig, ikke bare være smertefullt, men også direkte farlig. Hold sikker avstand til elektroden på tennpluggen og åpne høyspenningskabler. Hvis du trenger å teste tennpluggen, hold tennpluggkontakten sikkert med et godt isolerende materiale og trykk den fast mot motorblokkens faste underlag.

Trekk aldri av tennpluggheftene mens motoren går. Vask bilen kun når motoren står stille og tenningen er slått av.

- Du bør ha mottatt HT-kabelen med fast gummiheft (som ikke inneholder motstand) som en del av settet. Du må bruke en tennplugg med innebygd motstand (eller bytte ut heften med en som inneholder motstand) for å overholde lokale lover (krav til elektromagnetisk kompatibilitet).

- Ikke bruk tennplugghefter som inneholder en motstand SAMTIDIG med tennpluggen som inneholder en motstand. Dette kan forårsake problemer, spesielt vanskeligheter med å starte motoren. Den totale motstanden til heften og tennpluggen til sammen bør ikke overstige 5 kOhm.

- Husk at tennpluggen eldes, noe som øker motstanden. Hvis en motor bare starter når den er kald, er det svært sannsynlig at årsaken er en defekt tennpluggkontakt eller en defekt tennplugg. Ikke bruk såkalte tenningsforsterkende kabler (f.eks. Nology).

- Etter montering må du kontrollere at alle skruer sitter godt, også de som er forhåndsmontert. Hvis deler løsner under kjøring, vil det uunngåelig oppstå skader på materialet. Vi forhåndsmonterer skruene løst.

- Gi det nyinstallerte systemet en sjanse til å fungere før du begynner å sjekke og teste verdier, eller enda verre, gjøre endringer i det.

Våre deler er sjekket før levering til deg. Du vil uansett ikke kunne sjekke så mye. **Unngå i alle fall å måle de elektroniske komponentene (som tennspole, regulator og forhåndsenhet). Du risikerer å påføre den indre elektronikken alvorlig skade. Du vil uansett ikke få noen konkrete resultater av operasjonen.** Husk at også forgasseren, tennpluggene og tennpluggkontaktene (selv om de er helt nye) kan være årsaken til feilen. Den generelle erfaringen med våre systemer er at forgasseren må justeres til lavere innstillinger. Hvis systemet ikke starter etter montering, må du først koble fra den blå (eller blå/hvite) avstengningsledningen direkte på tennspolen (eller i noen tilfeller forhåndsenheten) for å eliminere eventuelle funksjonsfeil i avstengningskretsen. Kontroller jordforbindelsene nøye, og sørg for at det er god elektrisk forbindelse mellom rammen og motorblokken.

Ved problemer, vennligst sjekk vår kunnskapsbase før du sender materialet til oss for kontroll.

- Gnisten fra klassiske, punktbaserte tenningsystemer har med sine rundt 10 000 volt relativt lite energi og ser derfor gul og tykk ut (noe som imidlertid gjør den svært synlig). Gnisten fra vårt system er en høyenergignist med opptil 40 000 volt og er derfor nåletynn og fokusert i formen, og blå i fargen, noe som gjør den mindre synlig. Videre får du bare gnisten ved kickstart-drevne hastigheter og ikke ved å trykke kick-spaken sakte ned med hånden (som du kan få med batteribaserte tenninger).

- Systemer som bruker tennspoler med to utganger har noen særegenheter. Vær oppmerksom på at under testing på den ene siden må den andre enten være koblet til en montert tennplugg eller være sikkert jordet. Ellers vil det ikke være noen gnist på noen av sidene. Med slike åpne utganger kan det også oppstå lange og farlige gnister som flyr over hele spolen.

- Utfør aldri lysbuesveising på sykkelen uten å koble fra alle deler som inneholder halvledere (tenningsspole, regulator, forstiller). Stator og rotor trenger ikke fjernes. Det samme gjelder for lodding. Før du berører elektronikk, må du koble loddebolten fra strømmettet! Bruk aldri kobberkitt på tennpluggen.

- Elektronikk er svært følsom for feil polaritet. Etter arbeid på systemet må du kontrollere at polariteten på batteriet og regulatoren er riktig. Feil polaritet forårsaker kortslutning og ødelegger regulatoren, tennspolen og forhåndsenheten. Som regel skal ledningene alltid være farge til farge. Tilfeller hvor fargen hopper mellom ledningene er uttrykkelig nevnt i våre instruksjoner.

- Når du håndterer den nye rotoren, må du passe på å ikke skade magnetene. Unngå direkte slag mot rotorens omkrets. **Under transport må rotoren aldri plasseres over statoren.** Følg informasjonen vår om transport av materialet.

- Ikke bruk tennpluggkontakter med en motstand på mer enn 5 kOhm. Bruk heller 1 eller 2 kOhm. Husk at tennpluggkontakter eldes og dermed øker sin interne motstand. Hvis en motor bare starter når den er kald, er det svært sannsynlig at årsaken er en defekt tennpluggkontakt og/eller tennplugg. Ved problemer bør du også sjekke høyspentkablene. Bruk aldri HT-kabler av karbonfiber, og bruk aldri såkalte «hot wires» som lover å øke gnisten.

Det er lurt å dekke rotoren med et tynt lag olje for å redusere risikoen for korrosjon.

- Bruk aldri en klo-trekker eller hammer for å løsne rotoren. Magnetene kan løsne ved bruk av slike verktøy. Vi tilbyr en spesiell trekkere for å løsne den nye rotoren igjen (se monteringsanvisningen)!

- Hvis motorsykkelen ikke skal brukes på en stund, må du koble fra batteriet (hvis det er til stede) for å forhindre strøml lekkasje gjennom regulatorens dioder. Selv et frakoblet batteri vil imidlertid tømmes etter en stund.

- Vennligst følg disse anvisningene, men vær ikke redd for installasjonsprosessen. Husk at tusenvis av andre kunder før deg har installert systemet uten problemer.

Nyt å kjøre sykkel din med det nye elektriske hjertet!

