

System 704079900

**Fordel sammenlignet med
originalsystemet**

Generator/elektronisk tenning til Puch 250TF

- Magnetbasert generator med integrert, fullt elektronisk tenning. Utgangseffekt på 12 V/150 W likestrøm. Halvlederbasert elektronisk tenning med egen strømforsyning fra systemet. Erstatte den gamle 6 V Noris-magneten av typen MLZ, inkludert sentrifugalregulator, bryter og tennspole. Du kan kjøre uten batteri hvis du ønsker det og følger noen råd. Ingen endringer på motorhuset er nødvendig. Tennspole og regulator må monteres utenfor motoren.

- Alle delene er nye
- høyere lysutbytte
- svært stabil tenning med kraftig gnist
- bedre start, bedre drivstofforburning
- ingen slitasje på tennpunktene lenger



Monteringsanvisning for system 704079900		28.8.2026
- Hvis du kan montere og innstille en standardtenning og har grunnleggende mekaniske ferdigheter, kan du montere en VAPE! Hvis du aldri har jobbet med tenningen din før, bør du heller få det gjort av noen som kan dette.		
- VAPE kan ikke overvåke om disse instruksjonene blir fulgt, og heller ikke 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 intet ansvar for tap, skade eller kostnader som skyldes, eller på noen måte er knyttet til, feil installasjon, feil drift eller feil bruk og vedlikehold. Vi forbeholder oss retten til å foreta endringer i produktet, tekniske data eller monterings- og bruksanvisninger uten forvarsel		
VIKTIG		
- Les disse instruksjonene nøye og i sin helhet 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 tryggere verdier (mindre forhånd). Under montering må du nøye kontrollere at rotoren (svinghjulet) ikke berører statorspolene eller noe annet, noe som kan skje på grunn av ulike omstendigheter og føre til alvorlige skader.		
Bestemt bruk - Dette systemet er beregnet på å erstatte originale dynamo-/generator- og tenningsystemer i veteran- og klassiske motorsykler der motorens egenskaper ikke er blitt modifisert etter levering . Dette systemet er ikke et tuning-system og vil ikke gi noen vesentlig økning i motoreffekten. Det forbedrer imidlertid kjøregodheten og komforten betydelig ved å gi bedre belysning, bedre funksjon av blinklys og horn, samt økt pålitelighet sammenlignet med de aldrende originalsystemene. Siden systemet vårt ikke endrer motorens ytelse, øker det ikke utslippet av gassformige forurensende stoffer eller støy. I de fleste tilfeller bør utslippet 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 motorsykkelenes gjeldende lovstatus. (Sjekk de lokale lovbestemmelsene!) Dette systemet er ikke egnet for bruk i konkurranser. Hvis det brukes på en 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 kjørbarehet.		
 - VAPE garanterer at produktene er godkjent og merket med «E»-merket i ringen (E8 spesifikt for Tsjekkia), og sikrer dermed at produktets egenskaper til enhver tid er i samsvar med de relevante ECE-godkjenningsskriftene (spesielt ECE R10.05). Den kompetente myndigheten gjennomfører regelmessige inspeksjoner.		
- Ladesystemet er kun egnet for bruk med oppladbare 12 V (6 V-systemer: 6 V) blysyrebatterier med flytende elektrolytt eller forseglede blysyrebatterier, AGM og gelbatterier. 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 originaldelene . Delene i dette systemet ser derfor annerledes ut og kan passe annerledes (spesielt tennspolen og regulatoren), noe som krever at du må tilpasse dem litt.		
- Under monteringen må du absolutt begynne med å sette sammen motordelene for å sikre at disse virkelig passer før du begynner å montere de ytre delene. I mange tilfeller monterer kundene disse først og endrer dem dermed ofte på en måte som bryter med garantien, noe som gjør dem uegnet for videresalg. Å bytte ut gamle tenningsystemer er ikke bare å ta noe fra hyllen i et supermarked, da det har vært svært mange typer, versjoner og muligens ukjente ettermarkedsmodifikasjoner som gir stort rom for feil.		

- Våre systemer er **IKKE testet for bruk sammen med elektroniske enheter fra tredjeparter (som GPS, mobiltelefoner, LED-belysning osv.) og kan forårsake skade på slike komponenter.** Eventuelle eksisterende elektroniske turtellere vil ikke fungere med det nye systemet. Eventuelle eksisterende sikkerhetsbrytere og elektroniske ventilstyringer støttes ikke. Det kan hende at motorsykkelen din opprinnelig var utstyrt med en tenningsenhet som begrenset toppfarten av lovmessige årsaker. Det nye systemet har ikke en slik funksjon, så sjekk din juridiske situasjon på forhånd.

- Hvis du ikke har erfaring med montering, bør du få det utført av en fagperson eller på et spesialverksted. Feil montering kan skade det nye systemet og motorsykkelen din, og kan til og med føre til personskade.

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

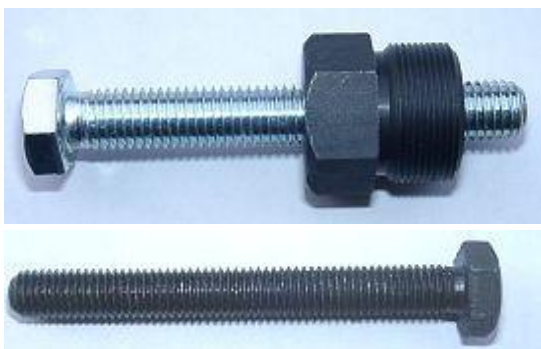
- Rotoren er følsom for støt (også under transport). Før montering må du alltid kontrollere om den er skadet (på rotor uten magnetbelegg kan du prøve å skyve magnetene til side med fingrene). Etter et støt kan de limte magnetene ha løsnet og henger da kun fast på rotoren ved hjelp av magnetisk kraft, slik at man ikke merker det med en gang. Under motordrift vil skaden bli betydelig. Før du setter rotoren på motoren, må du forsikre deg om at magnetene ikke har samlet opp metallgjenstander som små skruer, muttere og skiver. Også dette vil føre til alvorlige skader.

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



- **Du burde ha mottatt disse delene!**

- Vær oppmerksom på følgende: Sensoren er ikke skrudd fast på grunnplaten, den må justeres manuelt.



- For å løsne den nye rotoren igjen trenger du en avtrekker M27x1,25 (delenr.: 99 99 799 00 – **følger ikke med**).

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

- For å trekke ut den gamle rotoren trenger du et avtrekksverktøy M10x90 (artikkelnr.: 89 99 026 00 – følger ikke med).

- Sørg for at Puch-en din står sikkert på midtstøtten, helst på en forhøyet arbeidsbenk, og at du har god tilgang til generator-siden av motoren.

- Koble fra batteriet og ta det ut av motorsykkelen. Vær oppmerksom på at hvis du skal installere et 12-volts system, må du enten bruke et 12-volts batteri eller velge å kjøre uten batteri. I så fall må du likevel bytte ut alle lyspærene med 12-volts-pærer. Hornet kan forbli på 6 volt. Hvis du skal kjøre uten batteri, må du følge informasjonen vår om kjøring uten batteri.



- Koble fra kablene fra den gamle generatoren og fjern den. Skru løs den gamle statoren og ta den av motoren. Trekk rotoren av; du trenger en avtrekksskrue til dette.

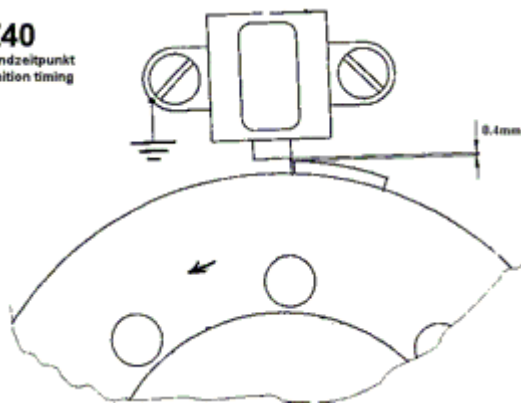
- Fjern Woodruff-nøkkelen fra veivakselen. Du trenger den ikke lenger. Husk å gjøre dette, ellers vil du få problemer senere under monteringen.

- **Merk:** Denne splinten holder ikke rotoren fast på akselen; dette gjøres av konen. Den fungerer bare som en føring til riktig innstilling, som nå oppnås på annen måte



- Fjern dekselholderplaten fra den nye generatoren. Plasser den ferdigmonterte enheten (jordplate/stator) på tenningsystemets feste på veivhuset. Skru den fast med begge M8-skruene. Du bør plassere skruene midt i monteringshullene, slik at du har mulighet til å justere. Husk å bruke skivene.

Z40

 Zündzeitpunkt
ignition timing


- Ta en titt på den nye rotoren. På omkretsen finner du et opphøyd merke. Dette styrer tenningsinnstillingen sammen med sensoren.

- Fjern tennpluggene. Sett rotoren løst på veivakselen og sjekk at den kan bevege seg fritt over statorbasen.

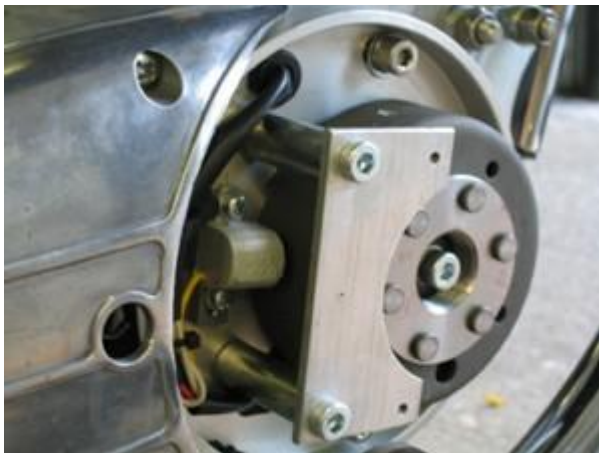
Sett stampelet i tenningsposisjon. Dette kan være 2–2,5 mm før øverste dødpunkt (BTDC).



- Skru den nye rotoren håndfast på veivakselen for å kunne dreie akselen.
- Ta rotoren forsiktig av igjen uten å endre veivens posisjon. Sett den på plass på veiven slik at venstre side av markeringen på rotoren er på linje med høyre side av sensorens underside (motsatt klokkes retning). Hvis veivens posisjon har endret seg, må du begynne på nytt. Fest rotoren forsiktig i denne posisjonen med M8x30-mutteren. (Husk å bruke skiven!)

- Drei rotoren for hånd. Kontroller avstanden mellom sensoren og kammen på rotoren; den skal være 0,4 mm. Du kan justere dette ved hjelp av sensorens låseskruer. Du må stramme skruene etterpå. Pass på at rotoren ikke kommer i kontakt med eller glir på grunnplaten. Hvis du må fjerne rotoren igjen, bruk avtrekkingsverktøyet M27x1,25.

- Teningssystemet er nå justert.



- Sett nå dekselholderplaten på plass på grunnplaten igjen. Du må føre de to M8x60-skruene gjennom hullene i dekselholderplaten og de to avstandsstykkene. Skru den deretter fast på grunnplaten.



- Fest regulator-/likeretterenheten, reléet og tennspolen på et passende sted, for eksempel i sidekassen.

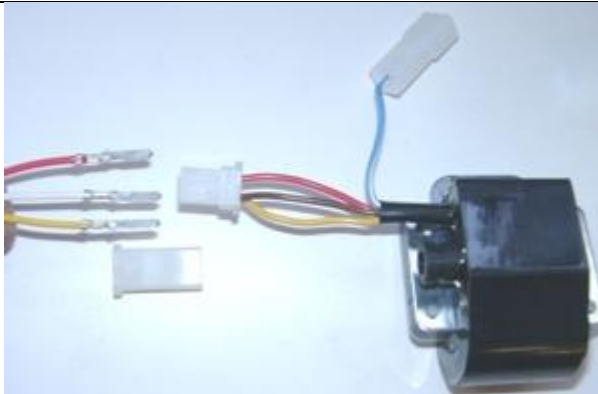


- Du kan plassere delene hvor som helst.
- Spesielt på TF-modellen, som har få karosserideler, kan du plassere kontrolleren (og kanskje tennspolen) i det tomme batterirommet.

Koble delene sammen slik det er vist i det tilhørende koblingsskjemaet!

- For vår standard likestrømregulator (95 22 699 06) skal du bruke koblingsskjemaet **71xr12**.
- For vår likestrømsregulator med innebygd utjevnskondensator (73 00 799 50) må du i tillegg bruke koblingsskjemaet **reg_102**

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



- Finn tennspolen med hunnkontakten og de tre ledningene (rød, gul og brun).
- Sett det medfølgende 4-polede plugghuset på denne pluggen og sett inn de tre ledningene (rød, gul og hvit) fra generatoren. Sørg for at polene sitter godt fast i huset, og at du kobler:
 - rød til rød
 - gul til gul
 - hvit fra statoren til brun på tennspolen

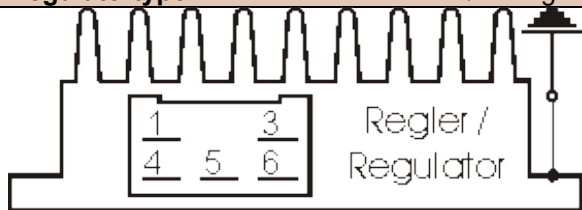
- Dersom du trenger (eller ønsker) å ta polene ut av stikkkontakthuset igjen, fører du en binders inn fra forsiden ved siden av polene og skyver den lille pinnen til side. Deretter trekker du ledningen ut.

Koble Powerdynamo-generatoren til belysningskretsen (via regulatoren):



- 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, omformes til likestrøm (DC), siden den i utgangspunktet er vekselstrøm (AC).
- Til dette tilbyr vi to forskjellige regulatorer:

Advarsel: Enhver forveksling mellom pluss og minus (på likestrømsversjonene) fører til umiddelbar ødeleggelse av regulatoren. Dette vil ikke utgjøre et garantitilfelle, da det er uaktsomhet! Man kan gjenkjenne en utbrent regulator hovedsakelig ved den skarpe lukten.

Regulatortype 1: med standard likestrømsregulator (95 22 699 06), bruk koblingsskjema 71xr12:


-Den nye regulatoren/likereetteren har en kompakt plugg med 6 posisjoner, hvorav én ikke er i bruk. Det følger med et hunnkontaktdeksel som passer til denne pluggen. I denne hunnkontakten må du sette inn følgende ledninger (som har terminaler som klikkes fast i pluggen):

De to svarte kablene som kommer fra generatoren ...

... kobles til polene 1 og 4 på den nye regulatoren (derfra går to like svarte ledninger inn i enheten). Det spiller ingen rolle hvilken ledning som kobles til hvilken av de to polene (1 og 4), siden de fører vekselstrøm.

Den nye brune ledningen med den runde øyeterminalen.

... kobles til pinne 3 på regulatorenheten (derfra går det også en brun ledning inn i enheten) med batteriets minuspole eller (hvis du kjører uten batteri) til jord (karosseri).

Den nye røde kabelen med den runde øyeterminalen ...

**Vær forsiktig:
Feil polaritet vil skade elektronikken!**

... kobles til pinne 5 på den nye regulatoren (derfra går det også en rød ledning inn i enheten). Denne ledningen er et viktig koblingspunkt mellom det gamle og det nye systemet. Her kommer den regulerte plusspenningen ut for å kobles til batteriets plusspol, eller (hvis du kjører uten batteri) til spenningsinngangsterminalen på hovedbryteren (tenningslås, tyske motorsykler: pinne 51/30).

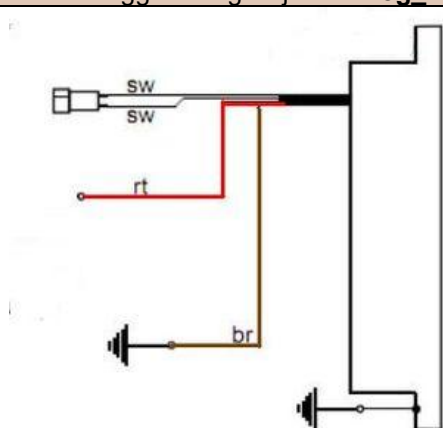
Sørg for at du har en **16 A-sikring** mellom batteriet og kjøretøyets kretsløp.

Den grønn/røde ledningen ved pinne 6 på den nye regulatoren ...

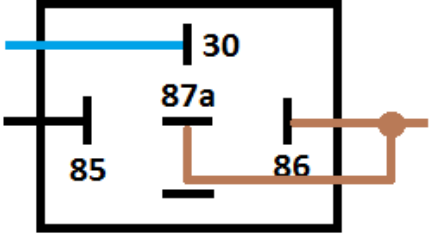
... er til ladekontrolllampen. Der kobler du til ledningen som tidligere gikk fra kontrolllampen til den opprinnelige regulatoren.

- Vær oppmerksom på at denne kontrollen kun fungerer når batteriet er på plass. Hvis du kjører uten batteri, men likevel kobler til ledningen, vil du se at lampen lyser selv når generatoren produserer spenning. Koble den derfor ikke til uten batteri.

- Kontrollfunksjonen for lysene er basert på en transistorbryter og er en tilleggsfunksjon. Selv om denne skulle svikte, kan regulatoren likevel være i god stand. Enkel sjekk: La motoren gå, slå på lysene og koble fra batteriet. Hvis lysene lyser sterkt, er enheten i orden.

Regulatortype 2: med likestrømsregulator med innebygd utjevningskondensator (73 00 799 50), bruk i tillegg koblingsskjemaet reg_102:


- 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 12 V likestrømsutgangen, pluss
- den brune (br) ledningen er jord, internt koblet til huset

- Da gjenstår den blå (noen ganger blå/hvite) ledningen ved tennspolen. Dette er avbruddsledningen. - Kobles til jord – da vil tenningen slå seg av! <u>Merk:</u> - Skulle du oppleve tenningsfeil, må du som første tiltak koble fra denne blå ledningen. I mange tilfeller vil dette gjøre at du kan kjøre videre igjen	- Slå av via separat nødbryter (ved kjøring uten batteri): Reléet vil ikke bli montert. Den blå(/hvite) kabelen fra tennspolen kobles til en nødbryter som lukkes mot jord (en knapp på styret). Alternativt kan du montere en tenningslås som har en funksjon for å koble mot jord når den er i OFF-posisjon. - Batterimetode: Koble den brune relékabelen til en god jord. Før den lengre svarte kabelen fra reléet til den kabelen som tidligere gikk til en pinne som fører spenning når bryteren er på (på tyske motorsykler: 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. Skulle batteriet svikte mens du er ute på veien, er det bare å koble fra den blå ledningen, så vil motorsykkelen kjøre igjen (den vil nå bare ikke stoppe ved å slå av).
<u>Relékobling (hvis brukt):</u> 	- 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 når bryteren er slått på.
Skru fast høyspenningskabelen (tenningskabelen) ... - Bruk ikke gnistforsterkende kabler, som for eksempel «Nology supercables» eller «hot wire». Dette vil forstyrre systemet og muligens skade det.	... fast i tennspolen og trekk gummipakningen over før du monterer spolen (det vil være enklere). - Bruk gjerne kabelen som følger med pakken, og ikke en hvilken som helst gammel kabel.
- Du gjør deg selv en tjeneste ved å skifte ut tennpluggene og tennpluggkontaktene på sykkelen din (helst med noen som ligger mellom 0 og 2 kOhm). Mange problemer kan spores tilbake til «tilsynelatende gode» (til og med helt «splitter nye») tennplugg, terminaler og kabler. - Ikke bruk tennplugg med innebygd dempningsmotstand. NGK (f.eks.) har tilbudt slike tennplugg merket med bokstaven «R» (for resistor).	
- Til slutt – og før du monterer batteriet og før du starter motoren for første gang – må du nøye sjekke alle tilkoblinger og monteringen på nytt i henhold til koblingsskjemaet. Sjekk at batteriet og lyspærene har riktig spenning (12 V). - Skulle noe ikke fungere, kan du se i feilsøkningsveiledningen på hjemmesiden vår. Som et første skritt må du koble den blå ledningen fra spolen og teste på nytt.	
- VIKTIG: Ved reparasjon av veivakselen blir dynamosakselen ofte bearbeidet og blir dermed kortere. Dette fører til at rotoren kommer lavere, og at dens nagler nå muligens kommer i kontakt med statorspolen. Konsekvensen er en ødelagt stator og tenningsfeil.	

Viktig sikkerhets- og bruksinformasjon

- 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.
- Tidsmerkene på materialet er kun ment som en generell veiledning ved første montering. Kontroller etter montering ved hjelp av egnet utstyr (stroboskop) at innstillingene er korrekte for å unngå skade på motoren eller eventuelt helsen din. Du er alene ansvarlig for monteringen og at innstillingene er korrekte.

- **Tenningsystemer genererer høyspenning!** Med vårt utstyr kan spenningen nå opp til 40 000 volt! Dette kan, ved uforsiktig håndtering, ikke bare være smertefullt, men også direkte **farlig**. Sørg for å holde sikker avstand til elektroden på tennpluggen og til åpne høyspenningskabler. Dersom du må teste tennpluggen, må du holde fast i tennplugghodet med et godt isolerende materiale og presse det godt mot en fast del av motorblokken.

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

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

- Bruk ikke tennplugghefter som inneholder en motstand **SAMTIDIG med** tennpluggen som inneholder en motstand. Dette vil føre til problemer, særlig vanskelig motorstart. Den samlede motstanden for tennpluggheften og tennpluggen til sammen bør ikke overstige 5 kOhm.

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

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

- La det nyinstallerte systemet få en sjanse til å fungere, før du begynner å sjekke og teste verdier – eller, enda verre, foreta 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 på de elektroniske komponentene (som tennspole, regulator og forhåndsinnstillingsenhet). Du risikerer alvorlig skade på den indre elektronikken der. Du vil uansett ikke få noen konkrete resultater av denne 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 på nytt til lavere innstillinger. Skulle systemet ikke starte etter montering, må du først koble fra den blå (eller blå/hvite) avbryterledningen direkte ved tennspolen (eller i noen tilfeller forhåndsinnstillingsenheten) for å utelukke eventuelle feil i avbryterkretsen. Kontroller jordforbindelsene nøye, og sørg for at det er god elektrisk kontakt mellom rammen og motorblokken. Ved problemer ber vi deg først sjekke vår kunnskapsbase før du sender materialet til oss for kontroll.

- Gnisten fra klassiske, kontaktpunktbaserte 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 har derfor en nåltynn, fokusert form og er blå i fargen, noe som gjør den mindre synlig. Videre oppstår gnisten kun ved hastigheter som krever kickstart, og ikke ved å trykke kick-spaken sakte ned med hånden (som man kan oppleve med batteribaserte tenningsystemer).

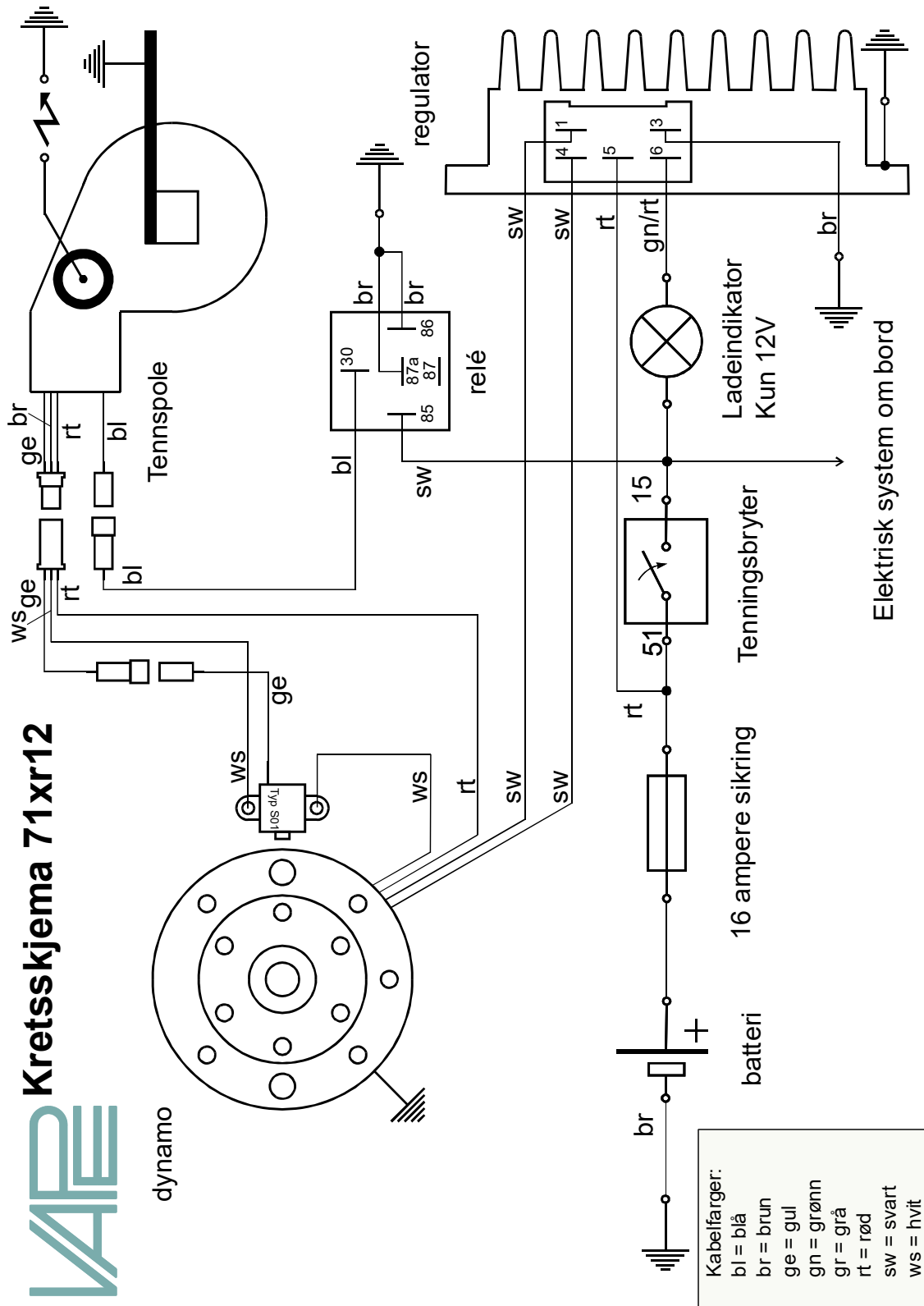
- Systemer med tennspoler med to utganger har noen særtrekk. Vær oppmerksom på at når du utfører tester på den ene siden, må den andre siden enten være koblet til en montert tennplugg eller være forsvarlig jordet. Ellers vil det ikke oppstå gnist på noen av sidene. Med slike åpne utganger kan det dessuten oppstå lange og farlige gnister som sprer seg over hele spolen.

- Utfør aldri lysbuesveising på motorsykkelen uten å ha koblet fra alle deler som inneholder halvledere (tenningsspole, regulator, tenningsforskyvning) fullstendig; stator og rotor trenger ikke å demonteres. Det samme gjelder for lodding. Før du berører elektronikk, må du koble loddebolten fra strømmettet! Bruk aldri kobberkitt på tennpluggene.

- Elektronikk er svært følsom for feil polaritet. Etter arbeid på systemet må du kontrollere at polariteten på batteriet og regulatoren er riktig. Feil polaritet fører til kortslutning og vil ødelegge regulatoren, tennspolen og tenningsforskyvningsenheten. Som regel skal ledningene alltid kobles farge mot farge. Tilfeller der fargene skifter 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 du aldri plassere rotoren over statoren.** Følg våre anvisninger angående transport av utstyret.

- Ikke bruk tennpluggkontakter med en motstand på mer enn 5 kOhm. Det er bedre å bruke kontakter på 1 eller 2 kOhm. Husk at tennpluggkontakter eldes og dermed øker sin indre motstand. Dersom en motor kun starter når den er kald, er en defekt tennpluggkontakt og/eller tennplugg svært sannsynlig årsaken. Ved problemer bør du også sjekke høyspenningskablene. Bruk aldri høyspenningskabler av karbonfiber, og bruk aldri såkalte «hot wires» som lover å øke gnisten.
 - Det er lurt å smøre rotoren med et tynt lag olje for å redusere risikoen for korrosjon.
 - Bruk aldri en kløavtrekker eller en hammer for å løsne rotoren. Magnetene kan løsne hvis dette skjer. Vi tilbyr en spesiell avtrekker for å løsne den nye rotoren på nytt (se monteringsanvisningen)!
 - Dersom motorsykkelen ikke skal være i bruk over en lengre periode, må du koble fra batteriet (hvis det finnes) for å forhindre strømtap gjennom regulatorens dioder. Selv et frakoblet batteri vil imidlertid tømme seg etter en stund.
 - Vennligst følg disse anvisningene, men vær samtidig ikke redd for installasjonsprosessen. Husk at tusenvis av andre kunder før deg har installert systemet uten problemer.
- Nyt å kjøre sykkelen din med det nye elektriske hjertet!**



Kretsskjema for kontroller 102

