

System 7285799AC

**Generator/tändning för Husqvarna 125-400 (1978-79)****- med standard 90 mm Motoplat monterad på 110 mm adapter**

- Magnetbaserad generator med integrerad halvledartändning, ljusutgång 12V/70W AC. Tändning med egen strömförsörjning i systemet. Ersätter originalmagnet samt alla tändningsdelar. Kräver inga ändringar på vevhuset.

- Den standardmonterade adaptern 90/110 mm behövs inte. Systemet levereras med en platta som redan har 110 mm diameter.

- Viktig anmärkning: Alla växelströmssystem är avsedda för användning inom offroad-sport och stöder varken batteriladdning eller sidoblinkers. Du får därför normalt inte använda det på allmänna vägar (om inte lokala bestämmelser tillåter det). Kontrollera lokala trafikbestämmelser för användning i normal trafik.

Om du behöver sidoblinkers och/eller batteri, be om en DC-version av systemet.

Fördelar jämfört med originalsystemet:

- alla delar är nya
- halvledartändning
- ökad ljusstyrka (med glödlampa 40/45 W)
- mycket stabil tändning med stark gnista
- bättre start, bättre bränsleförbränning
- inget slitage på kontaktpunkterna längre



Monteringsanvisning för system 7285799AC	24.3.2026
- Om du kan montera och ställa in en standardtändning och har grundläggande mekaniska kunskaper kan du montera en VAPE! Om du aldrig har arbetat med din tändning är det bättre att låta någon som kan det göra det.	
- VAPE kan inte kontrollera 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 utan föregående meddelande göra ändringar i produkten, de tekniska uppgifterna eller monterings- och bruksanvisningarna	
VIKTIGT	
- Läs igenom dessa anvisningar noggrant innan du påbörjar arbetet på din motorcykel Tänk på att alla modifieringar av materialet samt egna reparationsförsök som inte har godkänts av 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 tändinställningar 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 originalgeneratoren och tändsystemet i veteran- och klassiska motorcyklar vars motoregenskaper inte har modifierats eftermonterat. Systemet är inte ett tuning-system och ger 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 åldrande originalsystemen, ökad tillförlitlighet. Eftersom vårt system inte påverkar motorns egenskaper ökar det inte utsläppen av gasformiga föroreningar och buller. 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 inte att bryta mot motorcykelns gällande lagliga status. (Kontrollera gällande lokala bestämmelser!) Detta system är inte lämpligt för användning vid tävlingar. Om det 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 lagliga 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). Kontroll utförs regelbundet av den behöriga myndigheten.	
- Laddningssystemet är endast lämpligt för användning med uppladdningsbara 12 V (6 V-system 6 V) blybatterier med flytande elektrolyt eller slutna blybatterier, AGM, Gel. Det är inte lämpligt 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 montering 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 är inte bara en fråga om att plocka något från hyllan i en stormarknad, eftersom det finns väldigt många olika typer och versioner samt eventuellt okända eftermarknadsmodifieringar som innebär stor risk för fel.	

- Våra system har **INTE testats för användning tillsammans med elektroniska enheter från tredje part (såsom GPS, mobiltelefoner, LED-belysning etc.) och kan orsaka skador på sådana komponenter.** Eventuella befintliga elektroniska varvräknare fungerar inte 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 begränsade toppfarten av lagliga skäl. Det nya systemet har inte en sådan funktion, så kontrollera din rättsliga situation i förväg.

- Om du inte har tillräcklig kunskap för att utföra installationen bör du låta en fackman eller en specialiserad verkstad göra det. Felaktig installation kan skada det nya systemet och din motorcykel, och i värsta fall 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 om det finns skador 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 magnetkraft, vilket gör att man inte märker det direkt. Under motorgång skulle skadorna bli betydande. Innan du placerar rotorn på motorn, se till att magneterna inte har samlat upp några metallföremål såsom små skruvar, muttrar och brickor. Det skulle också leda till allvarliga skador.

- **Om du har tillgång till internet rekommenderar vi att du läser igenom instruktionerna online.** Genom att klicka på bilderna får du större och tydligare bilder samt eventuellt uppdaterad information. Systemlista finns på <http://www.powerdynamo.biz>

Du bör ha fått följande delar:



- förmonterad stator
- tändspole / högspänningskabel
- 3 fästskruvar M5x16
- AC-regulator
- (blå) avstängningskabel
- kabelband



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

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

- **Observera:** Detta växelströmssystem är avsett för användning inom terrängsport och har varken stöd för batteriladdning eller sidoblinkers. Du får därför normalt inte använda det på allmänna vägar (om inte lokala bestämmelser tillåter det). Om du behöver sidoblinkers och/eller batteri, be om en likströmsversion av systemet.

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



- Koppla bort alla kablar från den gamla magneten och tändspolen och ta bort dessa delar.

- Ta bort kilspänningen från vevaxeln. Du kommer inte att behöva den längre. Glöm inte att göra detta, annars kommer du att få problem senare under monteringen. (Anmärkning: Denna kilspänning håller egentligen inte rotorn på axeln, det görs av konan. Den styr bara till rätt läge, vilket nu uppnås på annat sätt.)



- Ta en titt på den nya statorenheten. Där finns en liten röd tändningsmarkering för inställning av tändningsinställningen (markerad med en röd cirkel på bilden).

- Observera att statorn endast är löst fäst vid sin bas, eftersom du måste lossa den för montering.



- Sätt fast basplattan med statorn löst hängande från enheten på platsen för din gamla generator. Fäst plattan med de 3 skruvarna M5. Se till att inga kablar fastnar under plattan.

- Sätt tillbaka statorspolen på plattan och var noga med att inte skada ledningarna. Statorn måste klicka på plats ganska kraftigt. Om den sitter löst har du troligen klämt fast en ledning under den! Se till att statorenhetens inre öppning passar jämnt över basplattans upphöjda fästkant – annars kommer spolen att sitta snett och vidröra rotorn, vilket skadar den.

- Skruva fast spolen med de 3 M4-skruvarna och dra åt.



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



- Placera rotorn löst på vevaxeln och kontrollera att den kan röra sig fritt ovanför statorbasen.
- Ta ut tändstiftet och för kolven till tändningsläget. Det kan vara 1–3,5 mm före övre dödpunkt. (Se manualen för din motorcykel!).
- Tänk på att motorn i din Husqvarna roterar medurs. Det innebär att du måste **vrida rotorn moturs för att ställa in BTDC!**



- Ta försiktigt bort rotorn igen utan att ändra vevaxelns läge och sätt tillbaka den på vevaxeln så att markeringen på rotorn hamnar i linje med markeringen på statorn. Fäst rotorn försiktigt i det läget med originalmuttern (vänstergängad). Glöm inte att använda originalbrickan!

- Ändra inte vevaxelns tändningsläge under detta förfarande, annars måste du göra om det.

- Arbetet på motorn är klart. Skruva tillbaka tändstiften.



- Fäst tändspolen på en lämplig plats, helst nära tändstiftet.
- Skruva in HT-kabeln i tändspolen. Lämna en av fästskruvarna lös, du måste ansluta en jordkabel här.



- Fäst växelströmsregulatorn på motorcykelns ram, helst vid ramtriangeln nära tanken (skruvad fast tillsammans med tändspolen). Alternativt under sätet eller sidokåpan.
- Dra den nya generatorkabeln längs ramen så att den slutar nära regulatorn/likriktaren (respektive tändspolen) med hjälp av de medföljande kabelbindarna. Se till att inget kläms.

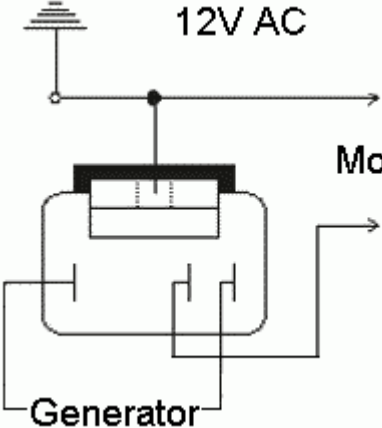
Anslut delarna enligt kopplingsschema 71ik-ac:

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



- Leta efter tändspolen med dess honkontakt och de två kablarna (röd och vit).
- Sätt det medföljande 2-poliga kontaktdonet på denna kontakt och anslut de två ledningarna (röd och vit) från generatorm. Se till att polerna sitter ordentligt fast i kontaktdonet och att du ansluter:
 - vit till vit
 - röd till röd

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

- Den bruna ledningen från den nya generatoren med den runda ögonklemmen 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 för jordning. Färg, olja och smuts hindrar ofta god kontakt!	
	- De två svarta kablarna som går från den nya generatoren anslut till de yttre stiften på den nya regulatoren. Det spelar ingen roll vilken ledning som ansluts till vilken av de två anslutningarna, eftersom de leder växelström.
Dessutom måste du ansluta en jordledning ...	... till regulatorns metallhållare. Annars fungerar inte lampan.
Regulatorns mellersta anslutning ...	... ansluts till ledningarna för motorcykelns belysningsystem.
- Den blå (ibland blå/vita) ledningen vid tändspolen är kvar. Detta är avstängningsledningen. Obs! - Om du upplever tändningsfel, koppla först bort den här blå kabeln. I många fall gör det att du kan köra iväg igen	- Ansluten till jord – det stoppar tändningen! - Denna typ av kabeldragning används i motorcyklar som ursprungligen redan hade magnetotändning och därför stängdes av genom kortslutning mot jord. - Dessa fordon har en huvudlås (eller vissa har en nödstoppsknapp) som ansluter en stift till jord när den är i OFF-läge (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 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 byta ut tändstift och tändstiftshylsor på din motorcykel (helst sådana med ett motstånd mellan 0 och 2 kOhm). Många problem kan spåras tillbaka till "till synes felfria" (till och med helt "nya") tändstift, anslutningar och kablar. - Använd inte tändstift med inbyggt dämpningsmotstånd. NGK (t.ex.) erbjuder sådana tändstift märkta med ett "R" (för resistor).	
- Till sist – innan du sätter i batteriet och innan du startar för första gången – kontrollera noga att alla anslutningar och kopplingar stämmer överens med kopplingsschemat. Kontrollera att batteriet och glödlamporna har rätt spänning (12 V). - Om något inte fungerar, vänligen konsultera vår felsökningsguide på vår hemsida. Som ett första steg, koppla bort den blå kabeln från spolen och testa igen.	
- VIKTIGT: Vid reparation av vevaxeln bearbetas ofta dynamons axel, vilket gör att den blir kortare. Detta leder till att rotern hamnar lägre och eventuellt kommer i kontakt med statorlindningen med sina nitar. Följden blir en förstörd stator och tändningsfel.	

Viktig säkerhets- och driftsinformation för system som endast använder växelström (AC)

- I praktiken är likströmsregulatorn (likriktare/regulator) den bättre lösningen. Den klarar högre belastningar och är mer mångsidig i användningen.

Fördelen med växelströmsregulatorn är dess ringa storlek. Detta är praktiskt vid:

- Vintage-motorcyklar, där det kan vara svårt att "gömma undan" den ganska stora likströmsregulatorn. Växelströmsregulatorn skulle kanske till och med kunna monteras inuti strålkastarhuset.
- "Rena terrängmotorcyklar", där man endast behöver ett rudimentärt elsystem och har få alternativ för att fästa den (relativt) tunga likströmsregulatorn.



- Denna fördel går dock hand i hand med en rad **nackdelar (med eventuellt även juridiska konsekvenser) med växelströmsregulatorn!**

- Du kan inte använda ett batteri (därför inget parkeringsljus)!
- Du kan inte använda sidoblinkers om du inte installerar en växelströmsdriven blinkersmodul, vilket i sig medför vissa (kanske till och med juridiska) aspekter att beakta!
- Du kan inte använda en vanlig likströmssignalhorn (växelströmsdriven skulle den vara helt tyst). Du kan använda en växelströmssignalhorn, men även där finns några saker att tänka på!
- AC-regulatorn klarar maximalt endast 70 watts belastning, även om dynamon skulle generera mer!

- Med tanke på den höga strömstyrkan (och den värme som detta genererar) måste system med denna regulator absolut köras med belysningen påslagen. Den energi som produceras av generatoren måste förbrukas, annars kommer regulatorn som försöker förbruka den att värmas upp avsevärt, vilket inte bara leder till risk för att regulatorn förstörs, utan också till brandrisk. (Alternativt kan du köra helt utan regulator om du inte behöver belysning. Låt då bara de två svarta ledningarna från generatoren vara isolerade (!) och ligga i viloläge.

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 montering med lämpliga medel (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! Vår utrustning klarar upp till 40 000 volt! Om man hanterar den slarvigt kan detta inte bara vara smärtsamt, utan rent av livsfarligt. Håll alltid ett säkert avstånd till tändstiftets elektrod och till öppna 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 i tändstiftslocken när motorn är igång. Tvätta endast fordonet när motorn står stilla och tändningen är avstängd.

- Du bör ha fått HT-kabeln med det fasta gummiloeket (*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 gällande lokala bestämmelser (*krav på elektromagnetisk kompatibilitet*).

- Använd inte tändhattar med inbyggt motstånd tillsammans med tändstift med inbyggt motstånd. Det kan orsaka problem, framför allt svårigheter att starta motorn. Det sammanlagda motståndet för tändhatt och tändstift får 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 tändstiftskontakt eller ett felaktigt tändstift. Använd inte så kallade tändförstärkande kablar (t.ex. Nology).

- Efter montering, kontrollera att alla skruvar sitter ordentligt, även de som är förmonterade. Om delar lossnar under körning 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 – gör 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 förskjutningsenhet). 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, koppla först bort den blå (eller blå/vita) avstängningsledningen direkt vid tändspolen (eller i vissa fall förskjutningsenheten) för att eliminera eventuella fel i avstängningskretsen. Kontrollera jordanslutningarna noggrant, se till att det finns en god elektrisk anslutning mellan ram och motorblock.
Vid problem, vänligen konsultera vår kunskapsbas först innan du skickar materialet till oss för kontroll.
- Gnistan från klassiska, kontaktpunktsbaserade tändsystem har med sina cirka 10 000 volt relativt låg 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 är därför nåltunn och fokuserad i formen samt blå till färgen, vilket gör den mindre synlig. Dessutom får du gnistan endast vid hastigheter som kräver kickstart och inte genom att trycka ner kickhandtaget långsamt med handen (som du kan få med batteribaserade tändsystem).
- System med tändspolar med dubbla utgångar har några särdrag. Tänk på att när du utför 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 rotorn behöver inte demonteras. Detsamma gäller vid lödning. Koppla bort lödkolven från elnätet innan du rör 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 förtändningsenheten. Som regel ska ledningarna alltid kopplas färg mot färg. De fall där färgerna växlar mellan ledningarna anges uttryckligen i våra instruktioner.
- Var försiktig så att du inte skadar magneterna när du hanterar den nya rotorn. Undvik direkta slag mot rotorns omkrets. **Placera aldrig rotorn över statorn vid transport.** Följ våra anvisningar för transport av materialet.
- Använd inte tändstiftshylsor med ett motstånd på mer än 5 kΩ. Använd hellre sådana på 1 eller 2 kΩ. 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. Vid problem bör även högspänningskablar kontrolleras. Använd aldrig högspänningskablar av kolfiber och använd aldrig så kallade "hot wires" som utlovar att öka gnistan.
- Det är en god idé att täcka rotorn med ett tunt lager olja för att minska risken för korrosion.
- Använd aldrig en klodragare eller en hammare för att ta bort rotorn. Magneterna kan då lossna. Vi erbjuder en specialdragare för att ta bort den nya rotorn (se monteringsanvisningen)!
- Om motorcykeln inte ska användas under en längre tid, koppla bort batteriet (om sådant finns) för att förhindra strömtapp genom regulatorns dioder. Även ett bortkopplat batteri kommer dock att laddas ur efter en tid.
- Följ gärna dessa anvisningar, men var samtidigt inte rädd för installationsprocessen. Tänk på att tusentals andra kunder före dig har installerat systemet utan problem.
Njut av att köra din motorcykel med dess nya elektriska hjärta!

