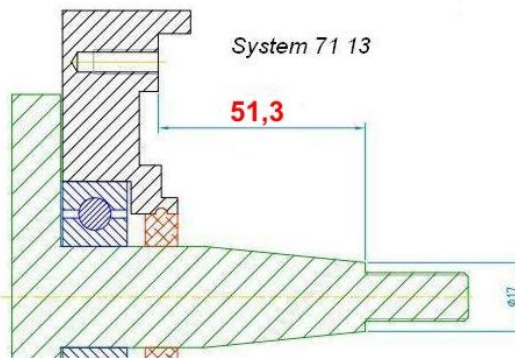
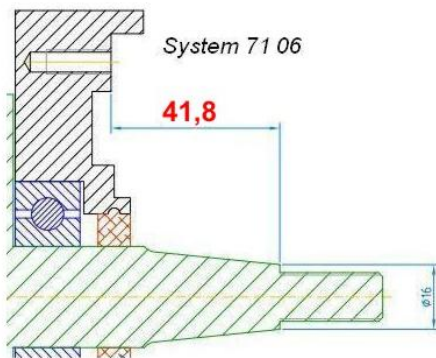


System 711399900

Systemgenerator og tenning med forhånds- og forsinkelseskontroll for Yamaha RD med lang aksel

Sjekk nøye hvilken akselkonfigurasjon din Yamaha har!

**Fordeler sammenlignet med gamle systemer:**

- Magnetbasert generator med integrert tenningsystem med forhånds- og forsinkelseskontroll. Utgangseffekt på 12 V/150 W likestrøm. Halvledertenning med egen strømforsyning fra systemet. Erstatte gammel dynamo, tenningspunkter, regulator og tennspoler. Ingen endringer på motorhuset er nødvendig. Systemet kan teknisk sett kjøre uten batteri. Passer til Yamaha RD (RD250/350/400 med lang aksel og standard CDI-magneto!).

- alle deler er nye
- svært stabil tenning med gnist med høy energi
- bedre start og drivstofforburning, øker motorens ytelse
- jevn lysstyrke (150 W)
- ingen problemer med tennpunkter lenger



Monteringsanvisning for system 711399900	23.7.2026
- 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 at disse instruksjonene følges, 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, feilaktig 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 sikrere 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 standard dynamo-/generator- og tenningsystemer i veteran- og klassiske motorsykler der motorens egenskaper ikke er blitt modifisert ettermontert. 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 standardsystemene. 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 Tsjeckia), 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 foreta noen tilpasninger.	
- 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 dermed ofte på dem 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 dette 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 motorgang 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, anbefales det 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 bør ha mottatt følgende deler:



- statorenhet (forhåndsmontert)
- statoradapterplate
- rotor
- rotoravtrekker (ekstra lang, ikke vist på bildet, men se nedenfor)
- regulator/likeretter
- dobbel tennspole og høyspenningsskabler
- festeskruer og kabelbinder
- 2 mellomlegg, 1 bøsning for rotorfesting

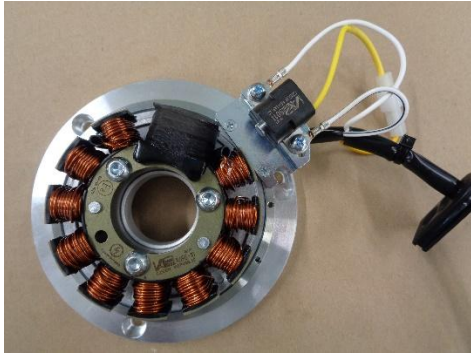


- For å løsne den nye rotoren igjen, må du kun bruke den medfølgende lange avtrekkeren M27x1,25 (artikkelnr.: 71 69 999 99).

Merk: Bruk aldri en kløtrekker, en hammer eller andre redskaper som kan risikere å riste magnetene av.

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

- Koble fra batteriet og ta det ut av motorsykkelen. Vær oppmerksom på at du skal installere et 12-volts system, så du må enten bruke et 12-volts batteri eller velge å kjøre uten batteri. Du må uansett 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.



- Dette er oversikten over delene som monteres på motoren.

- Statorenheten (adapterplater og spole) **leveres i ett stykke og trenger ikke demonteres**. Den monteres som én enhet på motoren (eldre versjoner besto av forskjellige plater som måtte monteres hver for seg)



- Koble fra alle ledninger til den gamle magnetoen, tennpunktene, regulatoren, likeretteren, CDI-en og tennspolene, og fjern disse delene.



- Fjern splinten fra veivbolten. Den trengs ikke lenger og vil hindre montering. Hvis du glemmer dette helt i starten, må du ta av hele den nye enheten igjen for å få tilgang til splinten.

- Ikke bekymre deg for den tapte Woodruff-nøkkelen.



- **Sjekk om det fortsatt sitter en liten plugg** på omkretsen av dynamosetet. Dette er en del av den gamle generatorens utforming som hindrer kunden i å montere den opprinnelige enheten med feil side opp.

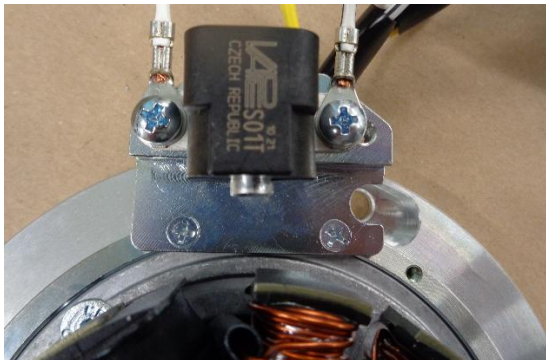
- Hvis pluggen fortsatt sitter fast, **må** den **fjernes** (den kan trekkes ut med en tang).

- Hvis pinnen ikke fjernes, vil den nye platen ikke ligge i vater med motoren, og dette vil føre til at den nye rotoren kommer i kontakt med spolene, noe som vil føre til total ødeleggelse av materialet.



- Sett statorenheten på motoren. Pickup-modulen skal peke mot klokka 5

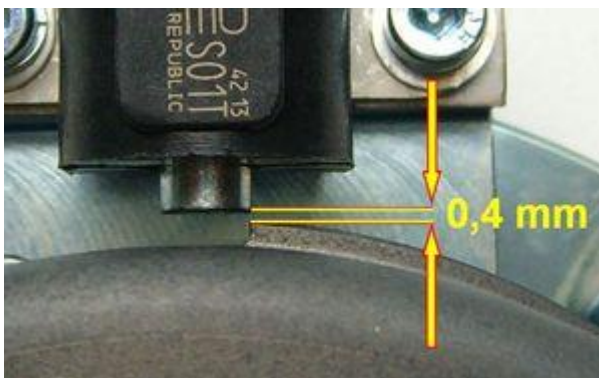
(bildet viser en eldre versjon; i den nye versjonen er det ingen ubrukte skruer)



- Statorenheten festes med 3 medfølgende innvendige sekskantskruer M6x12. Siden den ene av dem, nær sensoren, skjules av sensorholderen, er holderen åpnet litt slik at unbrakonøkkelen kan brukes. Det er ikke nødvendig å fjerne sensorholderen.

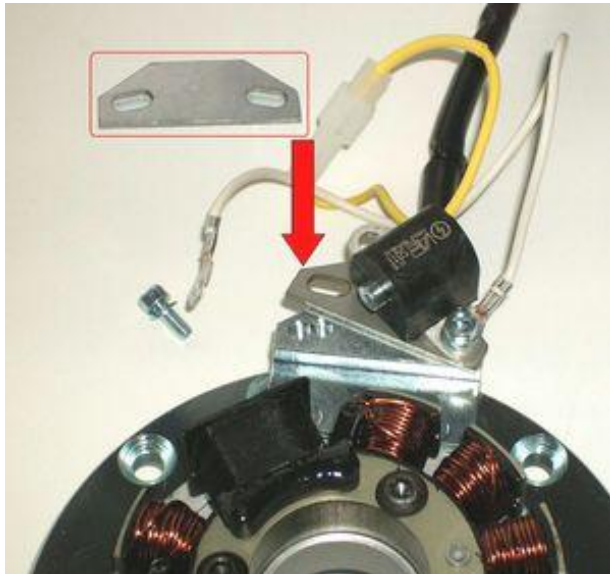


- Ta en titt på den nye rotoren. På dens ytre omkrets finner du to opphøyde, på begge sider (i motsetning til det vanlige systemet uten forspenningskontroll) skarpt avgrensede markeringer (næser).



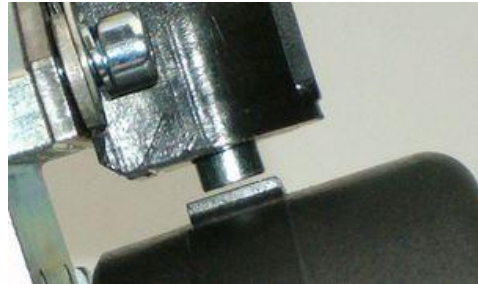
- Sett rotoren på plass, men ikke stram den til ennå. Drei deretter rotoren sakte for hånd og sjekk avstanden mellom sensoren og en av rotorens neser. Denne må være ca. 0,4–0,5 mm.

- Du kan justere avstanden ved å løsne de to festeskrueene til sensoren og flytte den litt. Husk å stramme de to festeskrueene til sensoren forsiktig. Hvis de sitter løst, vil sensoren komme i kontakt med rotoren og bli ødelagt.



- Kontroller at sensorens metallpinne befinner seg omtrent midt på utløsermarkeringen på rotoren. Jo lenger utenfor den er, desto vanskeligere blir det å starte.

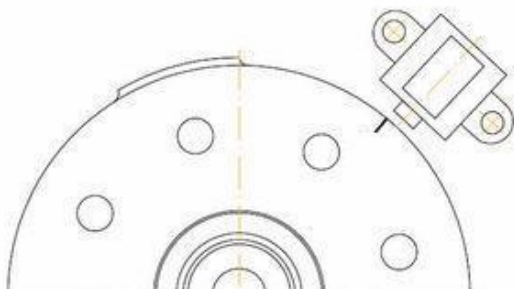
- Vi har lagt en metallplate (2 mm tykk) under sensoren. Hvis du trenger en lavere sensor, kan du fjerne den.



- Ta ut tennpluggene og før et stempel (hvilket som helst – systemet tenner, akkurat som standardsystemet, begge sylindrene samtidig, noe som vil gi en ufarlig «wasted spark» for hver omdreining) til øverste dødpunkt. For å dreie veivakselen kan du bruke den nye rotoren som dreieknott.



- **Med veivakselen i tenningsposisjon** trekker du rotoren forsiktig av igjen – pass på at du ikke endrer veivakselens posisjon når du gjør dette – og setter rotoren på plass på veivakselen igjen slik at markeringen på rotoren befinner seg ved venstre kant av sensorstiften.





- Stram rotoren med den originale mutteren, og husk å bruke den medfølgende skiven og bøssingen, da gjengene er ganske lange.

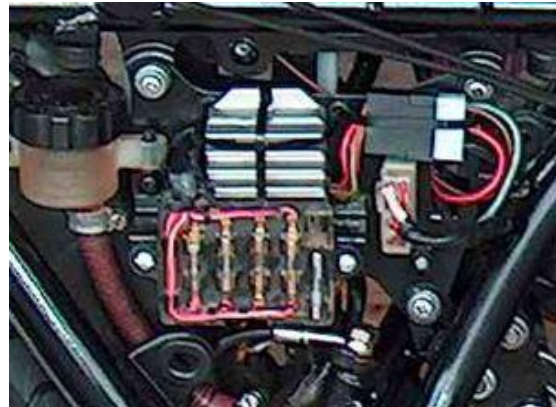
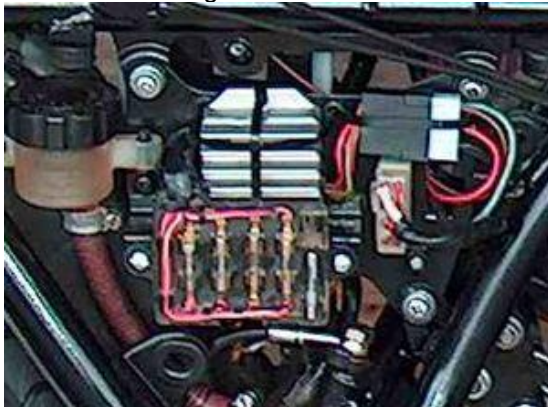
- For å fjerne rotoren bruker du en avtrekker M27x1,25. Dermed er arbeidet på motoren ferdig. Sett tennpluggene på plass igjen.

Nå gjenstår montering av de utvendige delene. Dette vil variere fra motorsykel til motorsykel. Det finnes imidlertid noen grunnleggende fellestrekk.

Du må montere:

- den nye elektroniske doble tennspolen
- den nye regulatoren/likereetterenheten
- forskjøvningskontrollenheten

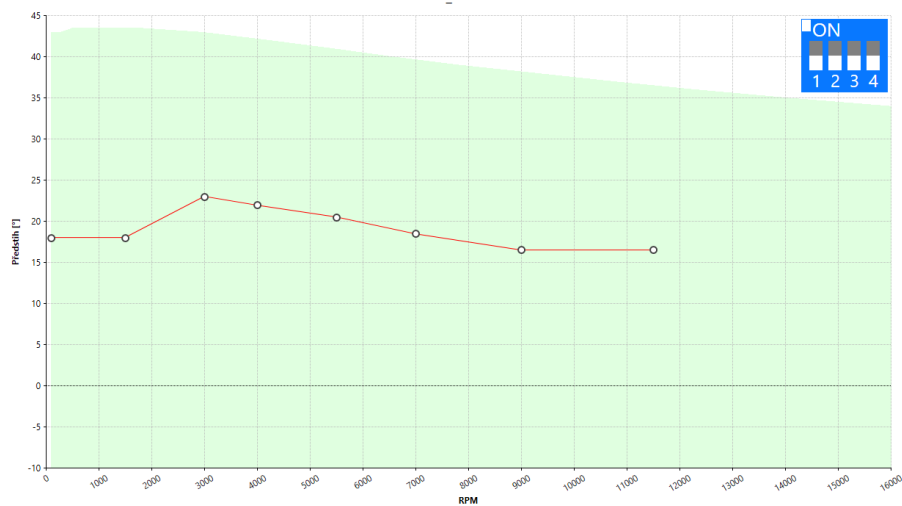
Her er noen forslag:



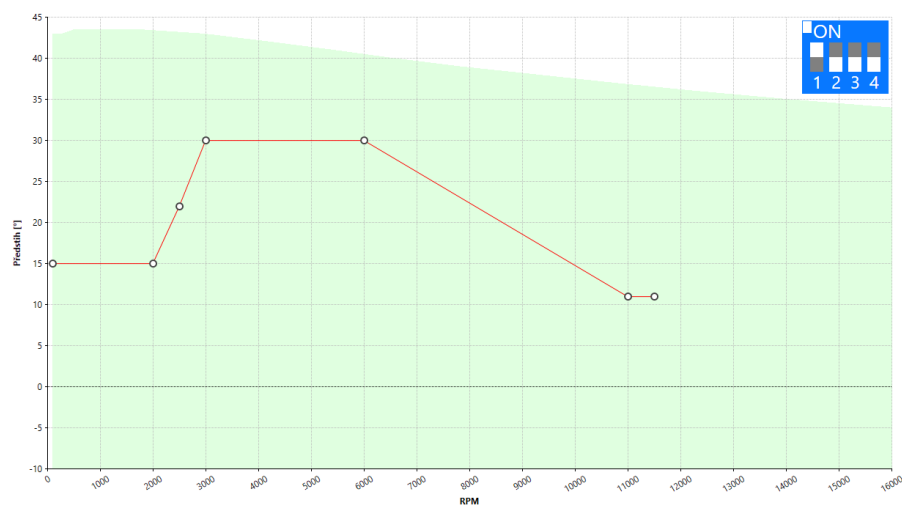
- Før du monterer tenningsforskyvningsenheten, bør du ta en titt på de små bryterne på enheten. Disse aktiverer ulike innstillinger. Det er fire brytere som aktiverer ulike tenningsforskyvningskurver.

- Vær oppmerksom på at du ikke kan endre innstillingene mens motoren går, men kun når motoren står stille.

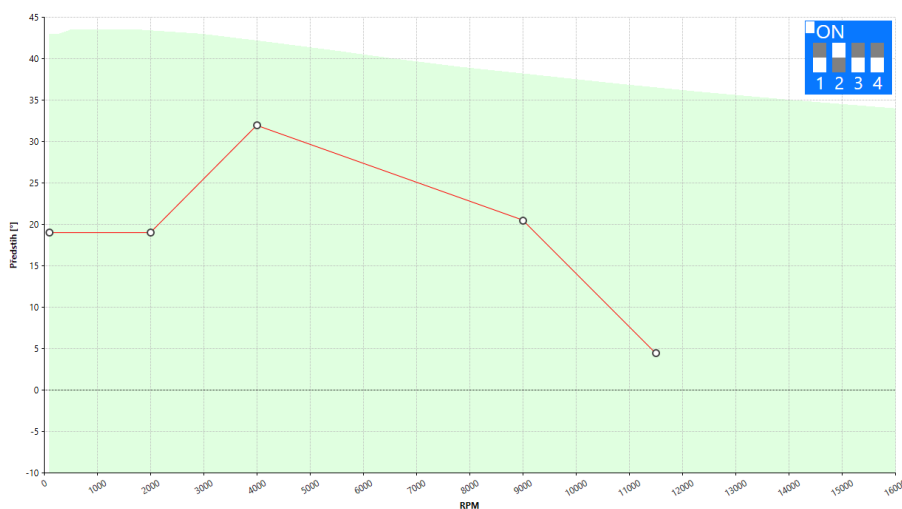
- «All to off» aktiverer standardkurve 1 for RD400E



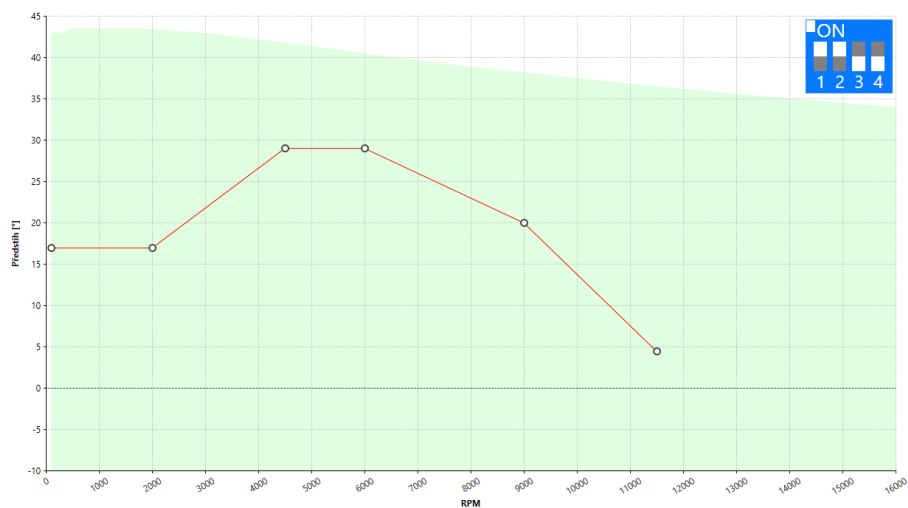
- «på-av-av-av» aktiverer kurve 2



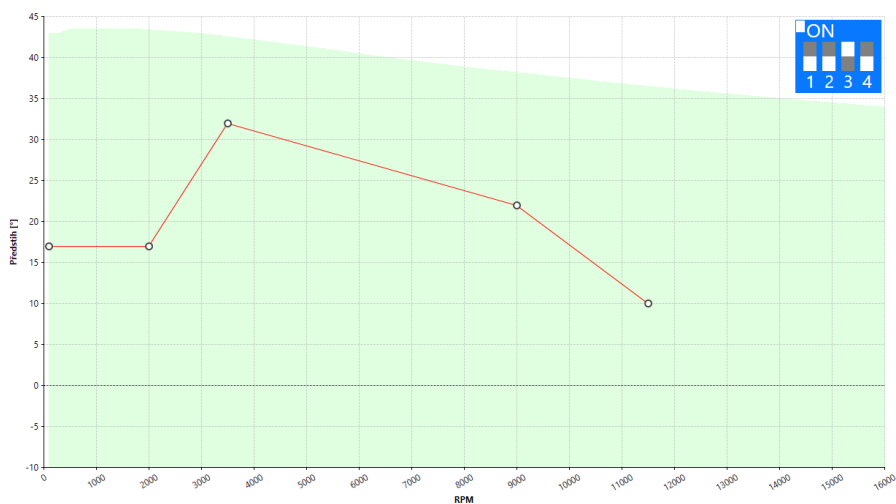
- «off-on-off-off» aktiverer kurve 3



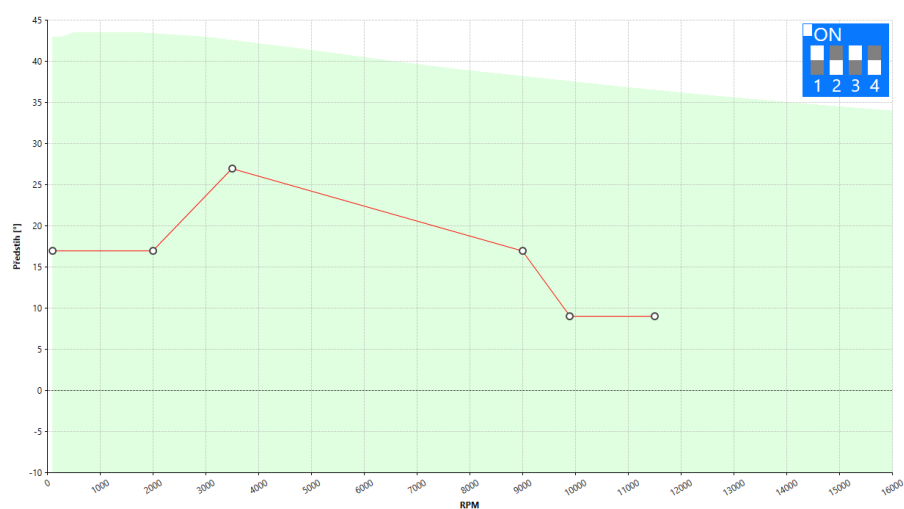
- «på-på-av-av» aktiverer kurve 4



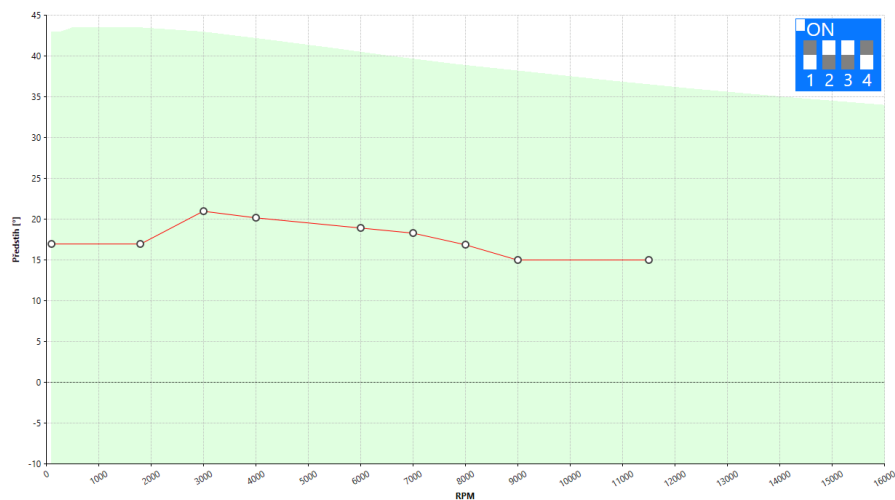
- «off-off-on-off» aktiverer kurve 5



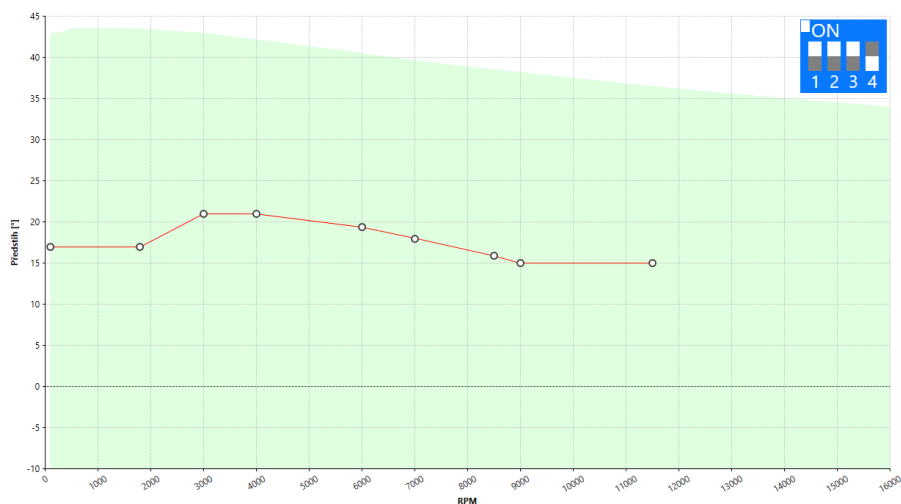
- på-av-på-av aktiverer kurve 6

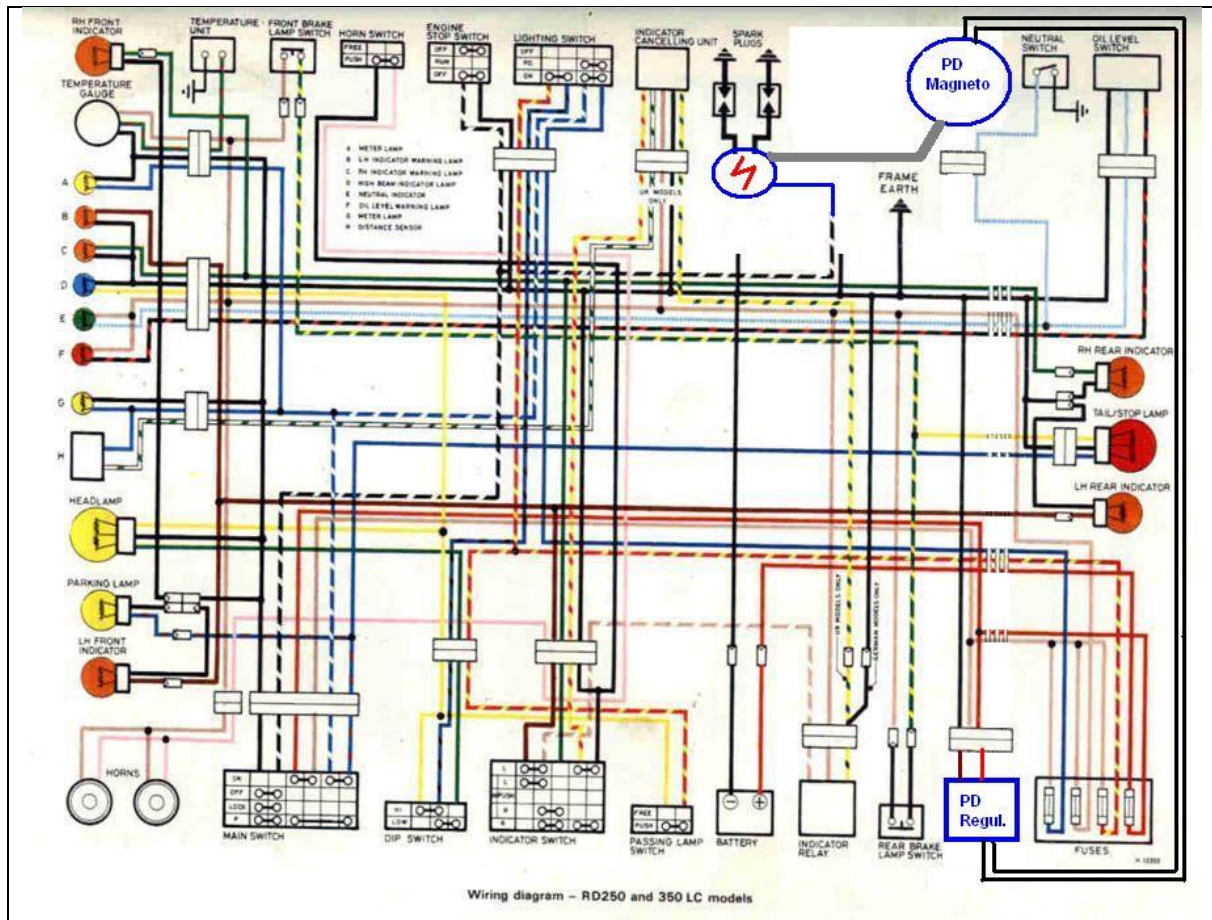


- av-på-på-av aktiverer kurve 7



- på-på-på-av aktiverer kurve 8



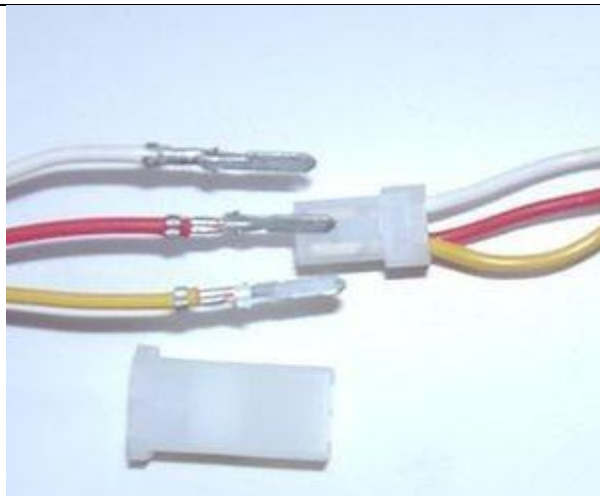


- Integreringen av de nye delene i det gamle systemet vil variere fra versjon til versjon (det har vært ganske mange forskjellige versjoner av standardkablingen). Men noen punkter er alltid de samme her:

- Koble den svart/hvite ledningen som tidligere gikk fra hovedbryteren og stoppbryteren til den gamle CDI-en, til den blå ledningen på den nye tennspolen. Dette er for å slå på/slå av tenningen som før.
- Koble den røde ledningen fra den nye regulatoren (pluss 12 V) til den røde ledningen som går fra sikringsboksen og som tidligere var koblet til den originale regulatoren
- Koble den brune ledningen fra den nye regulatoren (jord) til klemmen med den svarte ledningen der den originale regulatoren var koblet til med svart
- Den rosa ledningen som kommer til terminalen for den gamle regulatoren forblir ubrukt. Ubrukt. Dette er riktig.
- De tre hvite ledningene til den originale regulatoren fra den originale generatoren kan fjernes eller stå isolert og frie
- Koblingen mellom VAPE-delene er forklart nedenfor

Koble delene sammen som vist i koblingsskjema 8002011

- For å gjøre det lettere å føre ledningen gjennom de ofte små åpningene i motorhuset, er plastpluggen på generatorens ledning som fører til forhåndsinnstillingsenheten ikke satt på ledningsterminalen. Du bør først sette pluggen på plass når alt er riktig montert på motorsiden.



- Finn forhåndsinnstillingsenheten med hunnkontakten og de tre ledningene (rød, gul og hvit).

- 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 til hvit

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

- Den andre kontakten ved forhåndsinnstillingen (en hunnkontakt) skal kobles til kontakten på tennspolen. Disse to kontaktene kan kun kobles sammen i én posisjon. Legg merke til fargeforholdet:

- grønn til grønn
- hvit til hvit

- Den tredje kontakten ved fremføringen (en hunnkontakt) skal kobles til reléet i posisjon 30

- blå til blå

- **Viktig!** La aldri høyspenningskablene og kablene til forhåndsinnstillingsenheten ligge tett parallelt (for eksempel i samme skjerm). Dette vil utløse tilbakekobling som forstyrrer tenningen og kan til og med skade forhåndsinnstillingsenheten.

Tilkobling av Powerdynamo-generatoren til belysningskretsen (via regulator):

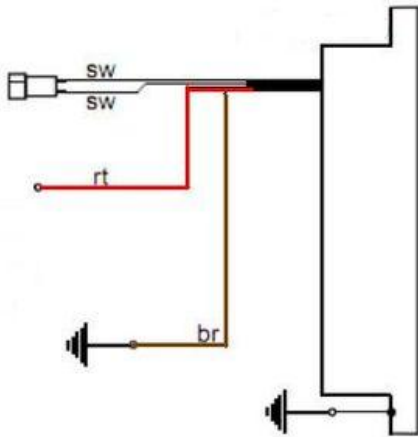


- De to svarte ledningene som går fra statorspolen fører spenningen til lys, horn, blinklys osv. De har ingenting med tenningen å gjøre.

- Denne spenningen (mellom 10 og 50 volt vekselstrøm) må imidlertid stabiliseres (reguleres) og, for de fleste bruksområder, 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.

Regulator med likestrømregulator og 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)
- 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 avbryterledningen.

Merk:

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

- Koblet til jord – vil den stoppe tenningen!

- Denne typen ledningsføring brukes på motorsykler som opprinnelig allerede hadde magnettenning og derfor ble slått av ved kortslutning mot jord.

- Disse kjøretøyene har som standard en hovedlås (eller en slags nødbryter) som kobler en kontakt til jord når den er i OFF-posisjon (tyske motorsykler: kontakt 2). Den blå(/hvite) ledningen fra tennspolen skal kobles til her. På den måten fungerer utkoblingen som før.

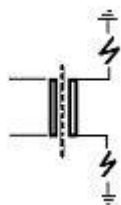
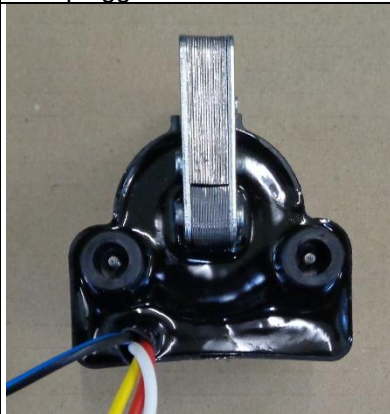
Skrut fast høyspenningskablene (tenningskablene) ...

Vennligst ikke bruk gnistforsterkende kabler, som for eksempel «Nology supercables» eller «hot wire». Dette vil forstyrre systemet og muligens skade det.

... inn i tennspolen og trekk gummipakningene på plass før du monterer spolen (det blir enklere). Bruk kabelen som følger med settet, og ikke en hvilken som helst gammel kabel.

Du gjør deg selv en tjeneste ved å skifte ut tennpluggene og tennpluggdekslene 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 en innebygd dempningsmotstand. NGK (f.eks.) har tilbudt slike tennplugg merket med bokstaven «R» (for resistor).



- I våre tennspolene med to utganger går begge ender av sekundærsiden til tennpluggene.

- Den typiske motstanden mellom de to utgangene er 6,2 kOhm. Begge utgangene avfyres samtidig (som i mange tvillingsystemer). Gnister vil imidlertid være polarisert med en vinkelforskjell på 180 grader, noe som kan bli synlig når du blinker med lyset.

- Tenningsystemet fungerer kun som det skal hvis begge tennpluggterminalene er tilkoblet. Du kan ikke teste den ene siden mens den andre er åpen (ikke sitter på den monterte tennpluggen). Dette skyldes at (i praksis) hver utgang bruker jord fra den andre. Det betyr også at begge pluggene fungerer i serie, noe som øker motstanden, så det er bedre å bruke tennpluggkontakter (motstandskontakter) med lav 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 der, via spolen, til den andre tennpluggen og dens jord blir avbrutt, får du ingen gnist – på ingen av sidene. Hvis du virkelig vil teste bare den ene siden, må du koble høyspenningsledningen fra den andre siden til jord (jord den), da vil det fungere. Noen ganger søker en spole som er fratatt jordforbindelsen fra den andre siden etter en erstatning – noe som kan føre til kraftige gnister rundt den og ut mot karosseriet.

- Til slutt – **og før du monterer batteriet og før du starter motoren for første gang** – må du nøye kontrollere alle tilkoblinger og monteringer på nytt i henhold til koblingsskjemaet. Sjekk at batteriet og lypærene har riktig spenning (12 V).

- Skulle noe ikke fungere, kan du se vår feilsøkningsveiledning 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 er i gang. 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 med innebygd motstand SAMTIDIG med tennpluggen med innebygd 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. Ikke bruk 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 rotoren aldri plasseres 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 igjen (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!

