

System 710579900
(poengsystem for
lagerbeholdning)

Systemgenerator og tenning
for tidlige luftkjølte Yamaha RD-modeller med
standard dynamosystem og kontakttenning,
også for væskekjølte TZ250

- Sjekk nøye hvilken akselkonfigurasjon din Yamaha har!



**Fordeler sammenlignet med
gamle systemer:**

- Magnetbasert generator med integrert tenning. Utgangseffekt på 12 V/150 W likestrøm. Halvledertennning med egen strømforsyning fra systemet. Erstatte gammel dynamo, kontaktpunkter, regulator og tennspoler. Ingen endringer på motorhuset er nødvendig. Systemet kan teknisk sett kjøre uten batteri. Passer til luftkjølte Yamaha RD-modeller (RD250/350/400, DS6/7, R5) med standard dynamo med kontaktpunkter (ikke CDI-magneto!) og (tidlige) væskekjølte TZ250-modeller.
- alle deler er nye
- svært stabil tenning med høyenergignister
- bedre start og drivstoffforbrenning, øker motorens ytelse
- jevn lysstyrke (150 W)
- ingen problemer med tennpunkter lenger



Monteringsanvisning for system 710579900	25.8.2026
- Hvis du kan montere og innstille en standard tenningsanordning og har grunnleggende mekaniske ferdigheter, kan du montere en VAPE! Hvis du aldri har jobbet med tenningsanordningen 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, de tekniske dataene eller monterings- og bruksanvisningene uten forvarsel	
<u>VIKTIG</u>	
- 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 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.	

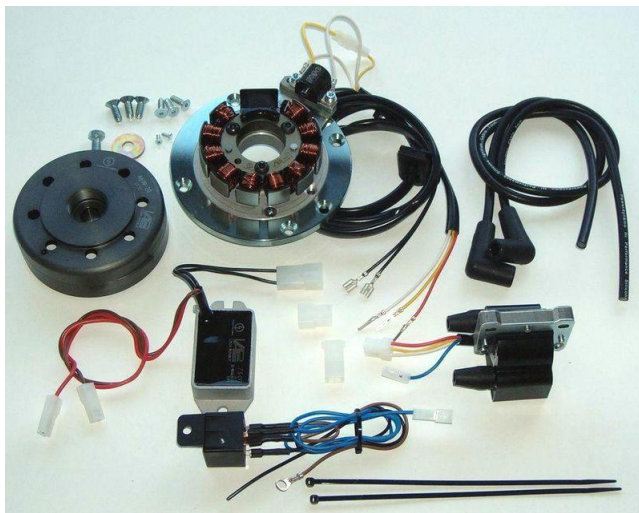
- Våre systemer er **IKKE testet for bruk sammen med elektroniske enheter fra tredjeparter (som GPS, mobiltelefoner, LED-belysning osv.) og kan forårsake skade på slike komponenter.** Eventuelle eksisterende elektroniske turtellere vil ikke fungere med det nye systemet. Eventuelle eksisterende sikkerhetsbrytere 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 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 sjekke 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>



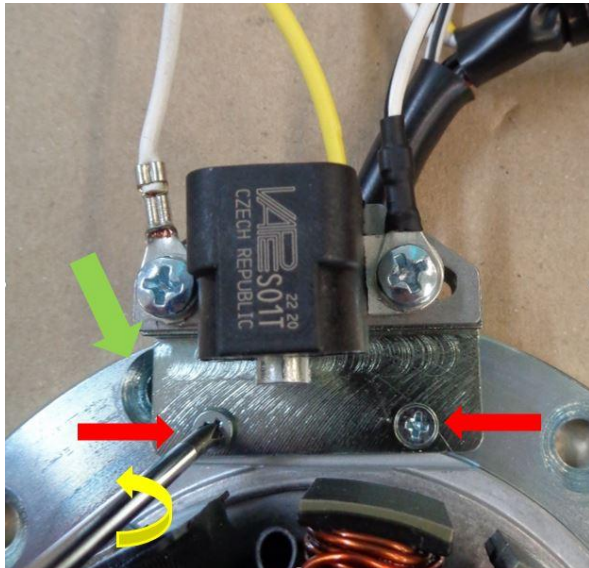
Du bør ha mottatt følgende deler:

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



For å koble fra den nye rotoren igjen, trenger du en avtrekker M27x1,25 (artikkelnr.: 99 99 799 00 – følger ikke med!).

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



- Vær oppmerksom på at holderplaten til pickup-modulen kun er løst festet til bunnplaten med de to små senkede skruene M3, da du må skru ut den venstre skruen og forskyve platen litt til siden for å få tilgang til et skrueshull for montering. Siden denne lille skruen lett kan falle ut, 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 justere den til riktig avstand.

- Sørg for at motorsykkelen står stabilt, helst på en forhøyet 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 må velge å kjøre uten. 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.



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

- Bildet viser én type originaldynamo; du kan ha andre utførelser.



- 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.



- Sjekk om det fremdeles sitter en liten plugg rundt omkretsen av dynamoholderen. Denne er en del av den gamle dynamokonstruksjonen og hindrer kunden i å montere den opprinnelige enheten med feil side opp.

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

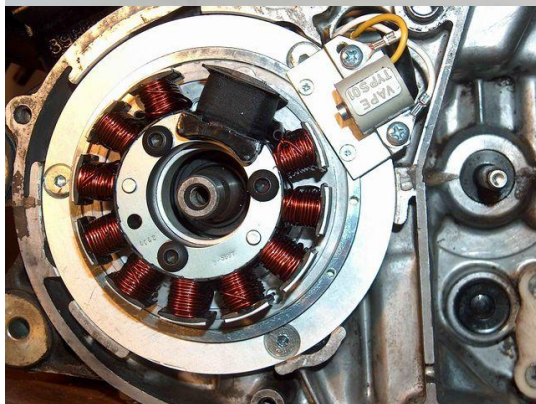
- Hvis pinnen ikke fjernes, vil den nye platen ikke ligge i vater med motoren, og dette vil føre til at den nye rotoren kommer i kontakt med spolene, noe som vil føre til total ødeleggelse av materialet.



- Statorenheten består av to påfølgende lag med tilpasningsplater og en sideplater for sensorholderen

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

- Statorspolens plassering er ikke av betydning, med mindre den svarte spolen kommer til å ligge rett under pickupen (dette bør unngås).



- Plasser basen på motoren og fest den løst med de to nederste senkede skruene.

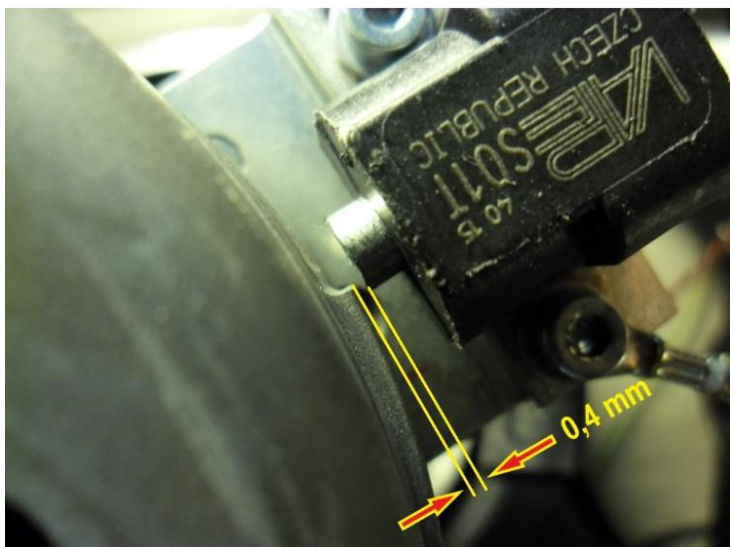
- Skru ut den venstre forsenkede M3-skruen på sensorholderplaten, forskyv den litt med klokken for å få tilgang til hullet under, og sett inn den tredje skruen i holderen.

- Stram til alle tre skruene. Sett sensorholderen på plass igjen og stram begge de forsenkede M3-skruene svært forsiktig.

Ta en titt på den nye rotoren.

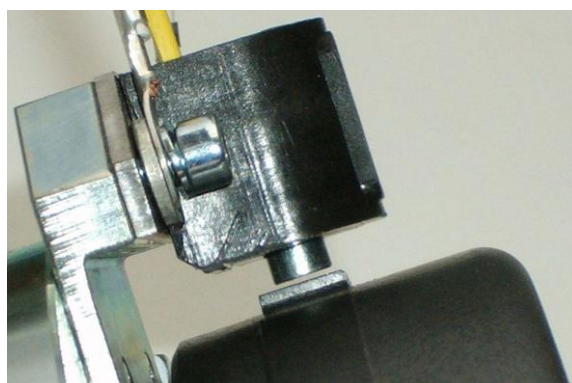
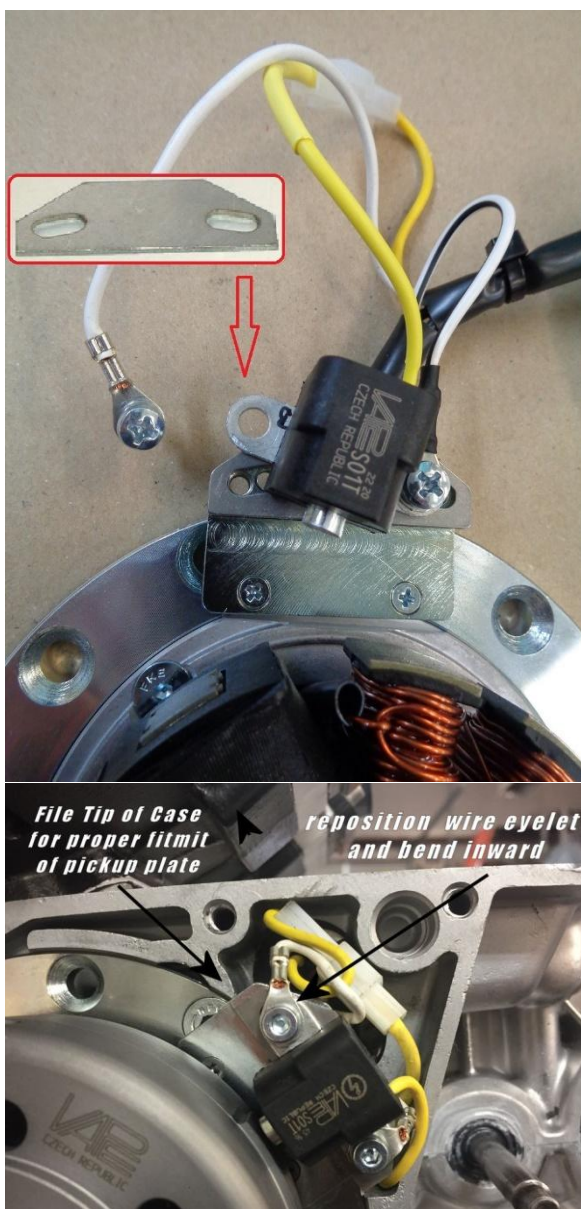


På omkretsen finner du to skrå fremspring (neser). Disse fungerer som impulser. I det øyeblikket rotoren når sensoren, utløser den gnisten. Husk at Yamaha-motoren din roterer mot klokken (sett fra rotorens forside).



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 på 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.



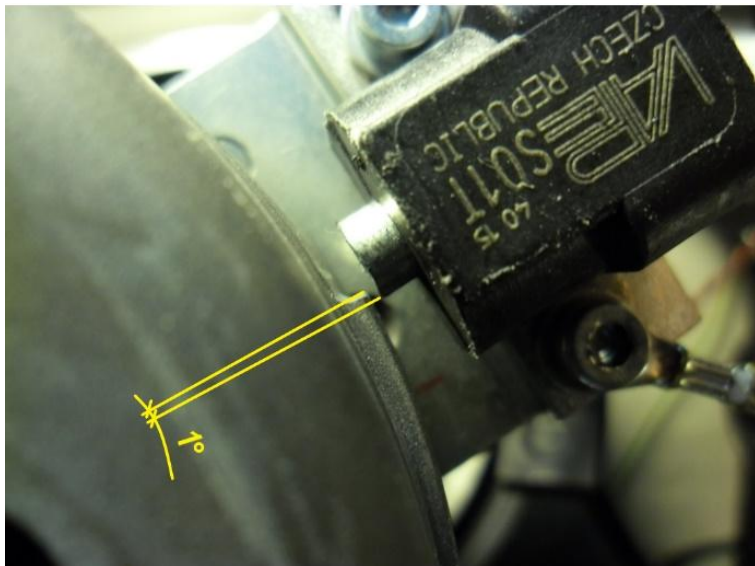
- Kontroller at sensorens metallpinne befinner seg omtrent midt på utløsermarkeringen på rotoren. Jo lenger utenfor den er, desto vanskeligere er det å starte.

- Siden akslene ofte blir kortere ved motorreparasjoner, legger vi en 2 mm tykk mellomlegg under sensoren ved montering for å løfte den opp til riktig nivå igjen. Hvis sensoren sitter for høyt, fjerner du mellomlegget.

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

- I de fleste tilfeller vil løsningen ganske enkelt være å bøye de to øye-terminalene på de hvite ledningene nedover (se bildet, som kan forstørres ved å klikke på det). I sjeldne tilfeller kan det hende du må 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 gir en ufarlig «wasted spark» for hver omdreining) i tenningsposisjon (se standardhåndboken). På en standard RD skal dette være 2 mm BTDC (før øverste dødpunkt). For å dreie veivakselen kan du bruke den nye rotoren som dreieknott.



- **Med veivakselen i tenningsposisjon** trekker du rotoren forsiktig av igjen – sørg for at du ikke endrer veivakselens posisjon når du gjør dette – og setter rotoren på plass på veivakselen igjen slik at den venstre kanten av den ene (hvilken som helst av de to) av nesen stikker 1 grad ut over den høyre kanten av sensorstiften

- Merk at RD-en din roterer mot klokken, så fra øverste dødpunkt (TDC) dreier du med klokken til forhåndsinnstillingsposisjonen.



- Stram rotoren med skruen, og husk å bruke den medfølgende skiven. For å løsne rotoren bruker du en avtrekker M27x1,25.

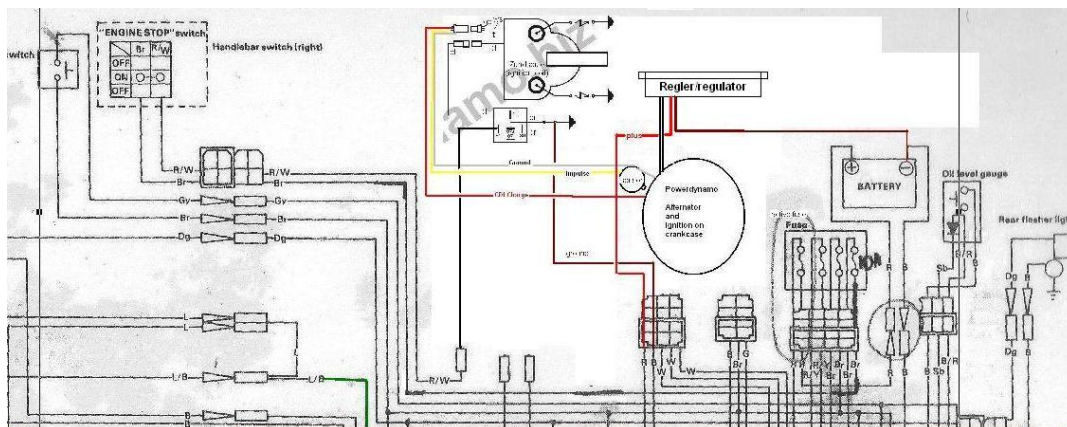
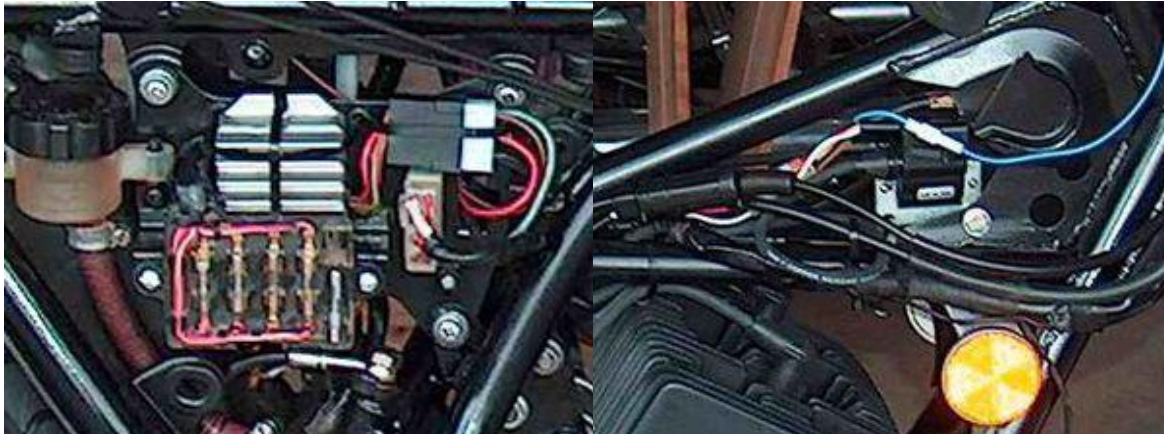
- Dermed er arbeidet med motoren ferdig. Sett tennpluggene på plass igjen.

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

Du må montere:

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

Her er et forslag:



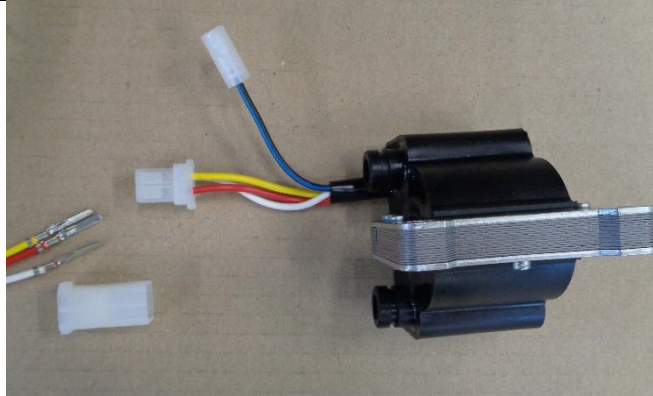
- Integreringen av de nye delene i det gamle systemet vil variere fra versjon til versjon (det har vært ganske mange forskjellige versjoner av standardkableringen). Men noen punkter er alltid de samme:

- Koble den rød/hvite ledningen som tidligere gikk fra hovedbryteren til de originale tennspolene, til den svarte ledningen på pinne 85 på PD-reléet
- Koble den røde ledningen fra den nye regulatoren (pluss 12 V) til den røde ledningen som før 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 som tidligere var koblet til den originale regulatoren
- 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 slik det er vist i det tilhørende koblingsskjemaet! Bruk koblingsskjema 8002012 eller 8002013:

- Valg av tilkobling avhenger av om det er batteri på motorsykkelen.
- 8002012 med batteri; 8002013 uten batteri

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



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

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

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

- Hvis du trenger (eller ønsker) å ta polene ut av plugghuset igjen, stikk en binders inn forfra ved siden av polene og skyv den lille pinnen til side. Trekk deretter ledningen ut.

Koble Powerdynamo-generatoren til belysningskretsen (via regulator):



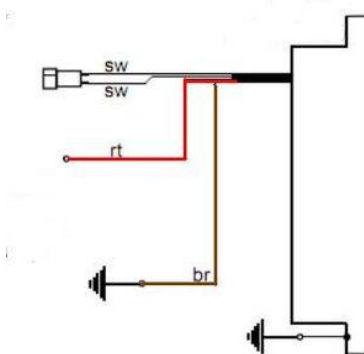
- De to svarte ledningene som går fra statorspolen fører spenningen til lys, horn, blinklys osv. De har ingenting med tenningen å gjøre.

- Denne spenningen (mellom 10 og 50 volt vekselstrøm) må imidlertid stabiliseres (reguleres) og, for de fleste formål, omformes til likestrøm (DC), siden den i utgangspunktet er vekselstrøm (AC).

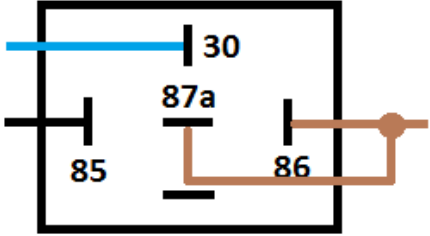
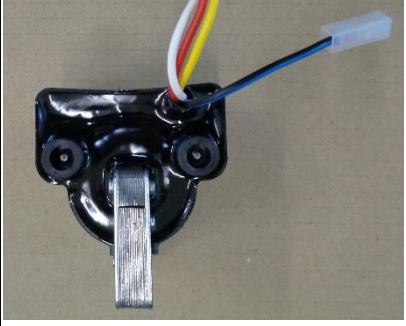
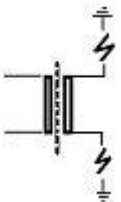
- Dette gjøres av regulatoren/likereetteren

Viktig: Enhver forveksling mellom pluss og minus (på likestrømsversjonene) fører til umiddelbar ødeleggelse av regulatoren. Dette vil ikke utgjøre et garantitilfelle, da det dreier seg om uaktsomhet! En utbrent regulator kan man for det meste kjenne igjen på den skarpe lukten.

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

- Den blå (noen ganger blå/hvite) ledningen ved tennspolen er fortsatt på plass. Dette er avbruddsledningen. - Kobles til jord – da vil tenningen slå seg av! 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 igjen	- Slå av via en separat avstengningsbryter (når du kjører uten batteri): Reléet vil ikke være montert. Den blå(/svarte) ledningen fra tennspolen kobles til en nødbryter som lukkes mot jord (en knapp på styret). Eller du monterer en tenningslås som har mulighet for å kobles 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(/svarte) 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).
Relékobling (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 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 en innebygd dempningsmotstand. NGK (f.eks.) har tilbudt slike tennplugg merket med bokstaven «R» (for resistor).	
 	- I våre spoler med to uttak 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 må 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 setter inn batteriet og før du starter motoren for første gang** – må du nøye sjekke alle tilkoblinger og monteringer 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 tennplugghettene 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 tennpluggetter som inneholder en motstand SAMTIDIG med tennpluggen som inneholder en motstand. Dette vil føre til problemer, særlig vanskelig motorstart. Den samlede motstanden for tennpluggetten 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 start med kick, og ikke ved å trykke kick-spaken sakte ned med hånden (som det kan skje 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 noen 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) – 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.

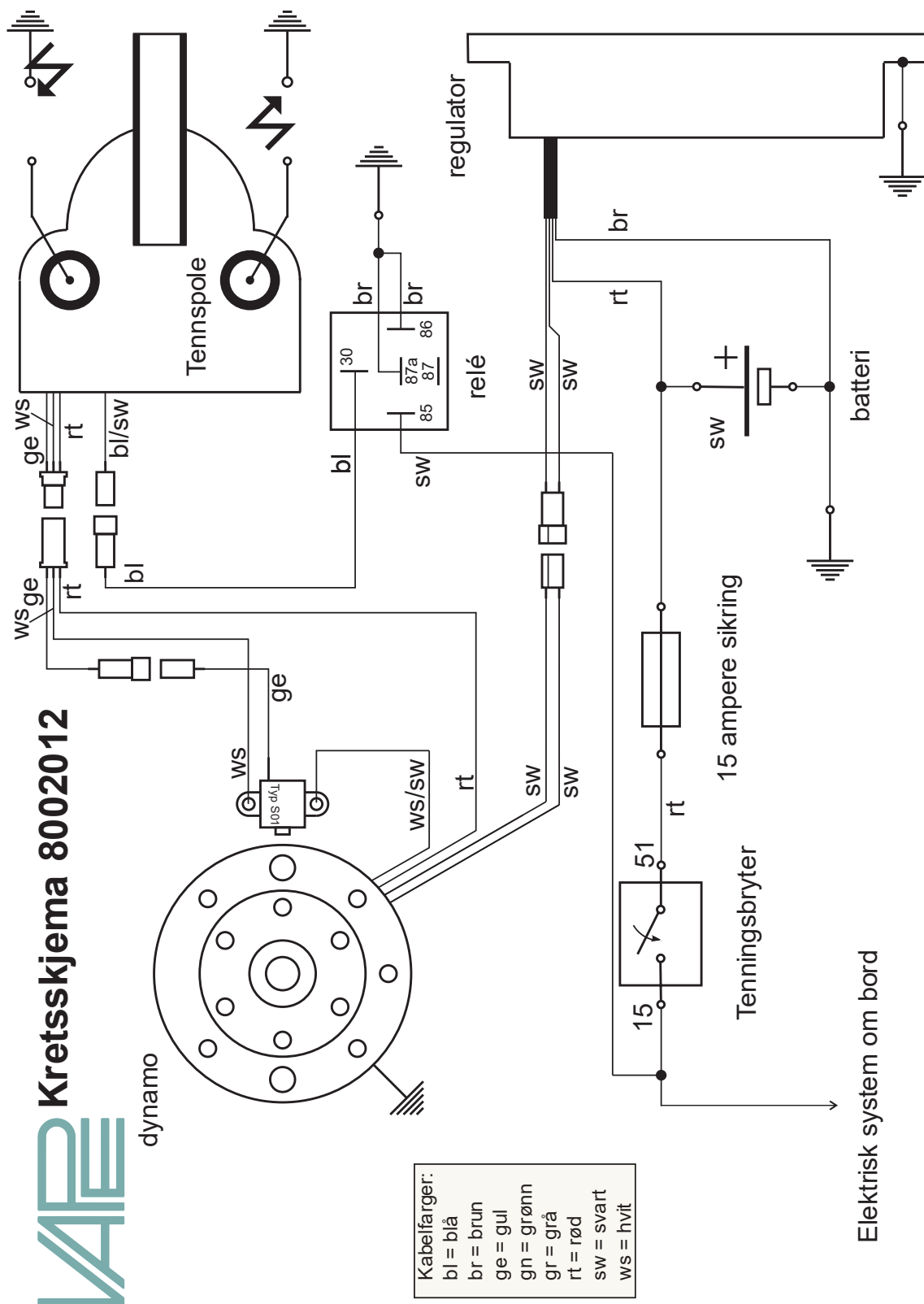
- Det er lurt å smøre rotoren med et tynt lag olje for å redusere risikoen for korrosjon.

- 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 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!



Kretsskjema 8002013

