

System 702979900

Fordel i forhold til det originale system

Generator/elektronisk tænding til alle efterkrigs-DKW'er undtagen 125W og 350

- Magnetbaseret generator med integreret elektronisk tænding. Udgang 12 V/100 W jævnstrøm. Halvleder-tænding med egen strømforsyning fra systemet. Erstatte gammel dynamo, tændingskontakter, kondensator og tændspole. Du kan køre uden batteri, hvis du ønsker det, men læs vores information om kørsel uden batteri.

- Der er ikke behov for ændringer på motorhuset.

- Alle dele er nye
- større lysudbytte
- Meget stabil tænding med kraftig gnist
- bedre start, bedre brændstofforbrænding
- Der er ikke længere slitage på kontakterne



Monteringsvejledning til system 702979900	23.7.2026
- Hvis du kan montere og indstille en standardtænding og har grundlæggende mekaniske færdigheder, kan du montere en VAPE! Hvis du aldrig har arbejdet med din tænding før, er det bedst at få det gjort af en, der ved, hvordan man gør.	
- VAPE kan ikke kontrollere, om disse anvisninger overholdes, og heller ikke betingelserne og metoderne for installation, drift, brug og vedligeholdelse af systemet. Forkert installation kan medføre materielle skader og muligvis endda personskader. Vi påtager os derfor intet ansvar for tab, skader eller omkostninger, der skyldes eller på nogen måde er forbundet med forkert installation, forkert drift eller forkert brug og vedligeholdelse. Vi forbeholder os retten til at foretage ændringer i produktet, de tekniske data eller monterings- og betjeningsvejledningen uden forudgående varsel	
<u>VIGTIGT</u>	
- Læs venligst disse instruktioner grundigt og omhyggeligt igennem, inden du påbegynder arbejde på din motorcykel Vær opmærksom på, at enhver ændring af materialet samt egne reparationsforsøg, der ikke er aftalt med VAPE, kan medføre tab af garantien. Afskær ikke ledninger. Dette medfører tab af beskyttelse mod omvendt polaritet og resulterer ofte i skader på elektronikken. Vær desuden opmærksom på oplysningerne på informationssiden for dette system. Kontroller, at det, du har købt, virkelig passer til den motorcykel, du har. Forkerte tændingsindstillinger kan beskadige din motor og endda skade dig under kickstart (voldsomme tilbageslag). Vær forsigtig under de første testkørsler. Ændr om nødvendigt indstillingerne til mere sikre værdier (mindre forspænding). Under monteringen skal du nøje kontrollere, at rotoren (svinghjulet) ikke rører ved statorspolerne eller noget andet, hvilket kan ske på grund af forskellige omstændigheder og føre til alvorlige skader.	
Bestemt anvendelse - Dette system er beregnet til at erstatte standarddynamo-/generator- og tændingssystemer i veteran- og klassiske motorcykler, hvor motorens egenskaber ikke er blevet ændret eftermonteret. Systemet er ikke et tuning-system og vil ikke medføre en væsentlig stigning i motoreffekten. Det forbedrer dog køregodkendelsen og komforten betydeligt ved at tilbyde bedre belysning, bedre funktion af blinklys og horn samt øget pålidelighed sammenlignet med de aldrende standardsystemer. Da vores system ikke ændrer motorens egenskaber, øger det ikke udledningen af luftforurenende gasser og støj. I de fleste tilfælde bør udledningen af forurenende stoffer endda reduceres på grund af bedre forbrænding. Hvis systemet anvendes som foreskrevet, vil det derfor normalt ikke være i strid med motorcykelens gældende lovmæssige status. (Tjek venligst de lokale lovbestemmelser!) Dette system er ikke egnet til brug i konkurrencer. Hvis det anvendes på anden måde end den tilsigtede, bortfalder garantien, og det kan meget vel være, at du ikke opnår de ønskede resultater, eller i værste fald mister du den lovmæssige trafiksikkerhed.	
 - VAPE garanterer, at produkterne er godkendt og mærket med »E«-mærket i en cirkel (E8 specifikt for Tjekkiet), hvilket sikrer, at produktets egenskaber til enhver tid overholder de relevante ECE-godkendelsesbestemmelser (især ECE R10.05). Den kompetente myndighed foretager regelmæssigt kontrol.	
- Opladningssystemet er kun egnet til brug med genopladelige 12 V (6 V-systemer: 6 V) blybatterier med flydende elektrolyt eller forseglede blybatterier, AGM og gel. Det er ikke egnet til brug med nikkel-cadmium-, nikkel-metalhydrid-, lithium-ion- eller andre typer genopladelige eller ikke-genopladelige batterier.	
- Dette er et erstatningssystem og ikke en kopi af originaldelene. Delene i dette system ser derfor anderledes ud og passer muligvis anderledes (især tændspolen og regulatoren), hvilket kræver, at du selv foretager nogle tilpasninger.	
- Under monteringen skal du absolut starte med at samle motordelene for at sikre, at de rent faktisk passer, inden du begynder at montere de udvendige dele. I mange tilfælde monterer kunderne disse først og ændrer dermed ofte på dem på en måde, der strider mod garantibetingelserne, hvilket gør dem uegnede til videresalg. Udskiftning af gamle tændingssystemer er ikke blot et spørgsmål om at tage noget fra en supermarkedshylde, da der har været utallige typer, versioner og muligvis ukendte eftermarkedsmodifikationer, hvilket giver rigelig plads til fejl.	

- Vores systemer er **IKKE testet til brug sammen med elektroniske enheder fra tredjeparter (såsom GPS, mobiltelefoner, LED-belysning osv.) og kan forårsage skader på sådanne komponenter.** Eventuelle eksisterende elektroniske omdrejningstællere vil muligvis ikke fungere sammen med det nye system. Eventuelle eksisterende sikkerhedsafbrydere og elektroniske ventilstyringer understøttes ikke. Det kan være, at din motorcykel oprindeligt var udstyret med en tænding, der af lovmæssige årsager begrænsede tophastigheden. Det nye system har ikke en sådan funktion, så tjek din juridiske situation på forhånd.
- Hvis du ikke har den nødvendige ekspertise til at udføre monteringen, skal du få den udført af en fagmand eller på et specialværksted. Forkert montering kan beskadige det nye system og din motorcykel og i værste fald medføre personskaade.
- Inden du bestiller et system, skal du kontrollere, om der medfølger et afmonteringsværktøj til den nye rotor i sættet. Hvis ikke, bør du bestille det samtidig. Brug aldrig andet end det anbefalede afmonteringsværktøj til at afmontere den nye rotor igen. Skader på rotoren som følge af brug af andre værktøjer eller metoder er ikke dækket af din garanti.
- Rotoren er følsom over for stød (herunder under transport). Kontroller altid for skader inden montering (på rotor uden magnetbelægning kan du prøve at skubbe magneterne til side med fingrene). Efter et stød kan de indlimede magneter være løsnet og hænger nu udelukkende fast på rotoren ved hjælp af magnetisk kraft, hvilket man ikke umiddelbart bemærker. Under motorens drift vil skaden være betydelig. Inden rotoren monteres på motoren, skal du sikre dig, at magneterne ikke har samlet metalgenstande såsom små skruer, møtrikker og skiver op. Dette vil ligeledes medføre alvorlige skader.
- **Hvis du har adgang til internettet, anbefales det at læse vejledningen online.** Du får større og bedre billeder ved at klikke på dem, og der kan være opdaterede oplysninger. Systemoversigt på <http://www.powerdynamo.biz>



- For at trække den gamle rotor ud skal du bruge et aftrækningsværktøj M10x90 (delnr. 89 99 026).



- For at trække den nye rotor på plads skal du bruge et aftrækningsværktøj M27x1,25 (delnr. 99 99 799 00 – **medfølger ikke!**).

- **Bemærk:** Brug aldrig en kloaftrækker, en hammer eller andre redskaber, der kan ryste magneterne af.

- Bemærkninger om ledningsføring:

Erfaringen viser, at der med tiden foretages ændringer i ledningsføringen på næsten alle motorcykler. Derfor kan ledningsfarverne og selve ledningerne på din motorcykel afvige fra dem, vi beskriver.



- **Du burde have modtaget disse dele!**

- Vær opmærksom på følgende:

- Statoren er ikke skruet fast på bundpladen. Du skal fjerne statoren for at kunne montere bundpladen på krumtaphuset.

- Sørg for, at din motorcykel står sikkert på sit stativ, helst på en forhøjet arbejdsbænk, og at du har god adgang til motorens generatorside. Du bliver nødt til at justere forgaffelens retning for at få bedre adgang til generatoren.

- Frakobl batteriet og tag det ud af motorcyklen. Bemærk, at du fremover vil have et 12-volts-system, så du skal enten bruge et 12-volts-batteri eller vælge at køre uden. I så fald skal du dog udskifte alle pærer med 12-volts-pærer. Hornet kan dog forblive på 6 volt. Hvis du vælger at køre uden batteri, bedes du følge vores vejledning om kørsel uden batteri.

- Du skal beslutte, hvilken metode til afbrydelse af tændingen du vil anvende. Der findes forskellige metoder, og hver har sine fordele og ulemper. Vi har forudmonteret relæ-løsningen.

- **Relæ-løsning** (leveres som standard)

- Fordel: Du kan bruge tændingslåsen som hidtil. Der er ingen ændringer i håndteringen af din motorcykel.

- Ulempe: Du kan ikke bruge det nye system uden batteriet (men i en nødsituation kan du køre uden, det er kun tændingsafbryderen, der ikke virker).

- Metode nr. 5

- Fordel: Motorcyklen kører udelukkende uden batteri. Dette er en stor **fordel** for oldtimere, da de sjældent kører.

- Ulempe: Man kan ikke slukke for tændingen ved hjælp af tændingslåsens ON/OFF-position; man skal i stedet kortvarigt sætte låsen i position 5 (den tidligere position til kickstart). Desuden kan motorcyklen kickstartes uden tændingsnøgle.

- Metode med afbryder

- Fordel: Cyklen kører udelukkende på batteriet. Der er intet relæ, der kan svigte.

- Ulempe: Du skal montere en ekstra afbryder, helst på styret.

Tip: Du kan omdanne blinklysknappen til afbryderknappen.



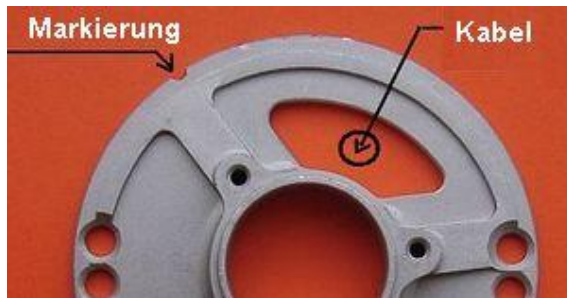
- Fjern generatoren sammen med regulatoren og tændspolen.

- Fjern Woodruff-nøglen fra krumtapakslen. Du får ikke brug for den længere. Glem ikke at gøre dette, ellers får du problemer senere under samlingen.

- (Bemærkning: Denne woodruff-nøgle holder faktisk ikke rotoren fast på akslen – det sker via koniskheden. Den fungerer blot som en føring til den korrekte indstilling, som nu opnås på anden vis.)



- Hvis der stadig sidder en låsebolt lige ovenfor generatorens fastgørelse, skal du fjerne den (med en tang eller ved at skære den af). Ellers passer generatoren ikke ind i kabinettet.



- Se på statorens bundplade (aluminium). Der vil du, til venstre for kabelgennemføringen ("Kabel"), finde en lille indhak ("Markierung") på omkredsen.

- Dette er en markering af tændingspunktet.

- **Vær opmærksom på**, at statorledningen føres gennem denne åbning, som i vores tegning er markeret med "Kabel". Ellers vil tændingspunktet ikke være korrekt, og motoren vil ikke fungere.



- Du må ikke foretage mekaniske ændringer på motorhuset i den tro, at systemet kun kan monteres ved at foretage nogle ændringer der. Det passer helt sikkert uden fysiske ændringer.

- Systemets ståladapter skal placeres i den øverste fordybning til dynamoen, som vist her på billedet (og ikke længere nede på motoren, som man måske umiddelbart kunne tro).



- Fjern de 3 fastgørelsesskruer, der holder statorspolen fast til dens base. Nu kan du løfte spolen lidt væk fra bundpladen (ca. 1 cm), så monteringshullerne på bundpladen bliver tilgængelige. Pas på ikke at beskadige lakisoleringen!

- Monter den nye statorplade (den ydre stålring og den indre aluminiumsring) på krumtaphuset. Begge åbninger skal vende nedad. Statorspolen hænger løst i kablet. Skru den nu fast med de to forsænkede M5-bolte. Det er ligegyldigt, hvilket par af monteringshullerne du bruger.



- Når pladen er fastgjort, skal du sætte statorspolen på plads igen. Sørg her for, at der ikke er nogen ledninger, der klemmes fast nedenunder. Da spolen sidder ret lavt i motoren, er det svært at se.

- Tryk spolen forsigtigt ned og træk samtidig i ledningen bagfra (tændspolens åbning) – lidt ad gangen, indtil enheden sidder korrekt. Til sidst vil spolen nærmest klikke på plads med et tydeligt klik. Hvis den glider på plads ret blødt, kan du være sikker på, at der ligger en ledning nedenunder. Skru nu statoren fast.

- Den tykke sorte spole skal være vendt i den . Tændingsmærket på statorens bundplade skal flugte med den (på billedet) markerede motorbeslag. Du kan bruge dette beslag til indstilling af tændingstidspunktet.



- Se på den nye rotor. På dens omkreds finder du en lille indpresset linje. Dette er også en tændingsmarkering.

- Den er holdbar, men ikke særlig synlig, så det er bedst at markere den med en tuschpen.



- Fjern tændrørene. Sæt rotoren løst på krumtapakslen, og kontroller, at den kan bevæge sig frit over statorfoden. Sæt den nye rotor håndstramt på krumtapakslen, så akslen kan drejes. Bring nu stemplet i tændingsposition; (på DKW-modellerne og faktisk også på moderne benzinmotorer) er dette 2,5–3 mm før øverste død punkt (BTDC).

- Tag rotoren forsigtigt af igen uden at ændre krumtapens position. Sæt den på plads på krumtappen igen, så markeringen på rotoren flugter med hakket på statoren (henholdsvis den ovennævnte afstivning).



- Fastgør rotoren forsigtigt i denne position. Hvis krumtapens position ændrer sig, skal du starte forfra (tændingstimmingen er forkert). Husk at bruge skiven. Sæt tændrørene tilbage i cylinderen.

- For at trække den nye rotor af igen skal du bruge et aftrækningsværktøj M27x1,25 (dele nr. 99 99 799 00 – **medfølger ikke!**).



- Den nye tændspole monteres på et passende sted, f.eks. på holderen under tanken eller i et af sidekasserne.
- Lad først den ene skrue sidde løst. Her skal du skrue et jordkabel fast.

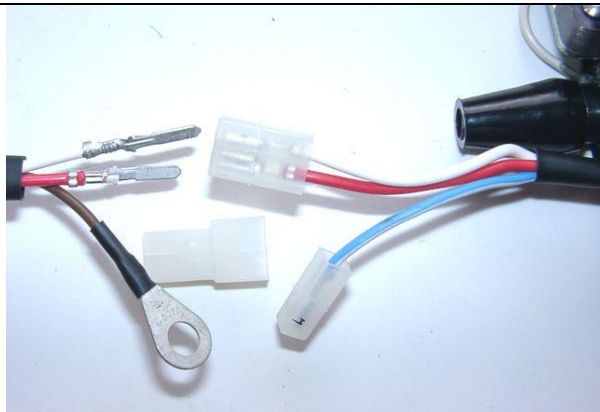


- Fastgør regulatoren/ensretteren og relæet på et passende sted, f.eks. i sidekassen under batteriet.

Tilslut delene som vist på det tilhørende ledningsdiagram!

- Til vores standard DC-regulator (95 22 699 06) skal du bruge ledningsdiagrammet **71ir12**.
- Til vores DC-regulator med indbygget udjævningskondensator (73 00 799 50) skal du desuden bruge ledningsdiagrammet **reg_102**

- For at lette ledningsudføringen gennem de ofte små åbninger i motorhuset er plaststikket på generatorens ledning, der fører til tændspolen, ikke sat på ledningsterminalen. Du bør først sætte stikket på, når alt er korrekt monteret på motorsiden.



- Find tændspolen med hunstikket og de to ledninger (rød og hvid).
- Sæt det medfølgende 2-polede stikhus på dette stik, og sæt de to ledninger (rød og hvid) fra generatoren i. Sørg for, at polerne sidder sikkert fast i stikhuset, og at du tilslutter:
 - hvid til hvid
 - rød til rød

- Hvis du har brug for (eller ønsker) at fjerne polerne fra stikhuset igen, skal du føre en papirclips ind forfra ved siden af polerne og skubbe den lille tap til side. Træk derefter ledningen ud.

- Den brune ledning fra den nye generator med den runde øjeklemme skal skrues fast til tændspolens holderamme (jord).

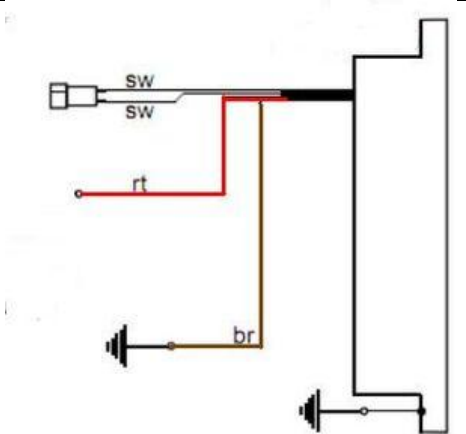
Vær opmærksom! Manglende overholdelse af dette er den hyppigste årsag til tændingsproblemer!! Uden denne direkte forbindelse fungerer systemet ikke, eller det fungerer ikke i længere tid uden problemer. Du må ikke bruge rammen som jordforbindelse. Maling, olie og snavs forhindrer ofte god kontakt!

Tilslutning af Powerdynamo-generatoren til belysningskredsløbet (via regulator):

	- De to sorte ledninger, der kommer fra statorspolen, fører spændingen til lys, horn, blinklys osv. De har intet med tændingen at gøre. - Denne spænding (mellem 10 og 50 volt vekselstrøm) skal dog stabiliseres (reguleret) og i de fleste tilfælde omdannes til jævnstrøm (DC), da den primært er vekselstrøm (AC). - Til dette formål tilbyder vi to forskellige regulatorer:
OBS: Enhver forveksling af plus og minus (ved jævnstrømsversionerne) medfører øjeblikkelig ødelæggelse af regulatoren. Dette vil ikke udgøre et garantitilfælde, da der er tale om uagtsomhed! En udbændt regulator kan oftest genkendes på den skarpe lugt.	

Regulator type 1: med standard jævnstrømsregulator (95 22 699 06), brug ledningsdiagram 71ir12:	
De to sorte kabler, der kommer fra generatoren ...	... tilsluttes til ben 1 og 4 på den nye regulator (derfra fører to sorte ledninger ind i enheden). Det er ligegyldigt, hvilken ledning der tilsluttes til hvilken af de to terminaler (1 og 4), da de fører vekselstrøm.
Den nye brune ledning med den runde øjeklemme.	... tilsluttes stikben 3 på regulatorenheden (derfra går der ligeledes en brun ledning ind i enheden) til batteriets minuspol eller (hvis du kører uden batteri) til jord (karosseriet).
Det nye røde kabel med den runde øjeklemme ... Vær forsigtig: Forkert polaritet vil beskadige elektronikken!	... tilsluttes ben 5 på den nye regulator (derfra går der ligeledes en rød ledning ind i enheden). Denne ledning udgør et vigtigt forbindelsespunkt mellem det gamle og det nye system. Her kommer den regulerede positive spænding ud, som skal tilsluttes batteriets pluspol eller (hvis du kører uden batteri) til hovedafbryderens spændingsindgang (tændingslås, tyske motorcykler: ben 51/30).
Sørg for, at der er en 15A-sikring mellem batteriet og køretøjets kredsløb.	
Den grøn/røde ledning ved ben 6 på den nye regulator ...	... er til ladekontrollampen. Her tilslutter du den ledning, der tidligere løb fra kontrollampen til den oprindelige regulator. - Vær opmærksom på, at denne kontrol kun fungerer, når der er et batteri til stede. Hvis du kører uden batteri, men alligevel tilslutter ledningen, vil du se, at lampen lyser, selvom generatoren genererer spænding. Tilslut den derfor ikke, hvis der ikke er et batteri.
- Batteriindikatorfunktionen er baseret på en transistorafbryder og er en ekstra funktion. Selv hvis denne skulle svigte, kan regulatoren stadig være i funktionsdygtig stand. Enkel kontrol: Lad motoren køre, tænd lysene, og afkobl batteriet. Hvis lysene lyser klart, er enheden i orden.	

Regulatortype 2: med jævnstrømsregulator med indbygget udjævningskondensator (73 00 799 50), brug desuden ledningsdiagrammet **reg_102**:



- de to sorte (sw) ledninger er vekselstrømsindgangen fra generatoren (da det er vekselstrøm, er det ligegyldigt, hvilken sort der skal tilsluttes hvilken sort)
- Den røde (rt) ledning er 12 V jævnstrømsudgangen, og
- den brune (br) ledning er jord, der er internt forbundet med huset

- Så er der den blå (undertiden blå/hvide) ledning ved tændspolen. Dette er afbryderledningen.

- Tilsluttet jord – den vil afbryde tændingen!

Bemærk:

- Hvis du oplever tændingsfejl, skal du som første foranstaltning afbryde denne blå ledning. I mange tilfælde vil det give dig mulighed for at komme kørende igen

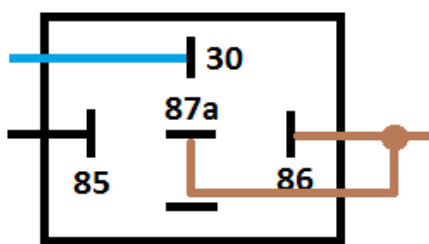
- Slukkes via separat nødstopknap (ved kørsel uden batteri):

Relæet monteres ikke. Det blå (/hvide) kabel fra tændspolen tilsluttes en afbryder, der lukker mod jord (en knap på styret). Alternativt kan du montere en tændingslås, der har en funktion til at lukke mod jord, når den er i OFF-position.

- Batteritilslutning:

Tilslut den brune relékabel til en god jordforbindelse. Før den længere sorte kabel fra relæet til den kabel, der tidligere var forbundet til en stift, der fører spænding, når tændingen er slået til (på tyske motorcykler: stift 15), og tilslut den der. Tilslut den blå ledning fra stikben 30 på relæet til den blå(/hvide) ledning på den nye tændspole. Skulle dit batteri svigte undervejs, skal du blot afmontere den blå ledning, og din motorcykel vil køre igen (den vil nu blot ikke standse, når tændingen slukkes).

Relæets ledningsføring (hvis det anvendes):



- Den brune ledning med ringterminalen fra ben 87a og 86 skal tilsluttes jord.

- Den sorte ledning fra stift 85 går til en hovedafbryderterminal, der fører spænding, når den er tændt.

Skrue højspændingskablet (tændingskablet) fast ...

- **Brug** venligst **ikke** gnistforstærkende kabler, såsom "Nology supercables" eller "hot wire". Dette vil forstyrre systemet og muligvis beskadige det.

... fast i tændspolen og træk gummipakningen over, inden spolen monteres (det vil være nemmere).

- Brug venligst det kabel, der følger med sættet, og ikke et hvilket som helst gammelt kabel.

- Du gør dig selv en tjeneste ved at udskifte tændrør og tændrørsstik på din motorcykel (helst med modstande på mellem 0 og 2 kOhm). Mange problemer kan spores tilbage til "tilsyneladende gode" (endda helt "splinternye") tændrør, terminaler og kabler.

- **Brug ikke** tændrør med en indbygget dæmpningsmodstand. NGK (f.eks.) har tilbudt sådanne tændrør, der er mærket med et »R« (for resistor).

- Til sidst – **og inden du monterer batteriet og inden den første kickstart** – bedes du nøje kontrollere alle tilslutninger og montering i forhold til ledningsdiagrammet. Kontroller, at batteriet og pærerne har den korrekte spænding (12 V).

- Hvis noget ikke fungerer, kan du finde hjælp i vores fejlfindingsvejledning på vores hjemmeside. Som første skridt skal du frakoble den blå ledning fra spolen og prøve igen.

- **VIGTIGT:** Ved **reparation af krumtapakslen** bearbejdes generatorakslen ofte, hvilket gør den kortere. Dette medfører, at rotoren kommer til at sidde lavere og muligvis nu rører ved statorspolen med sine nitter. Konsekvensen er en ødelagt stator og tændingsfejl.

Vigtige sikkerheds- og driftsoplysninger

- Sikkerhed først! Overhold de generelle sundheds- og sikkerhedsbestemmelser for reparation af motorkøretøjer (MVR) samt de sikkerhedsoplysninger og forpligtelser, der er angivet af producenten af din motorcykel.

Tidsmærkerne på materialet er kun til generel vejledning ved den første montering. Kontroller efter montering med et egnet værktøj (stroboskop), at indstillingerne er korrekte for at undgå skader på motoren eller eventuelt endda på dit helbred. Du er alene ansvarlig for monteringen og for, at indstillingerne er korrekte.

- **Tændingssystemer genererer højspænding!** Med vores udstyr helt op til 40.000 volt! Dette kan, hvis det håndteres uforsigtigt, ikke blot være smertefuldt, men også direkte **farligt**. Sørg for at holde en sikker afstand til tændrørets elektrode og åbne højspændingskabler. Hvis du har brug for at teste tændingen, skal du holde fast i tændrørsstikket med et godt isolerende materiale og trykke det fast mod en solid del af motorblokken.

Træk aldrig tændrørshætterne af, mens motoren kører. Vask kun dit køretøj, når motoren står stille, og tændingen er slukket.

- Du bør have modtaget HT-kablet med den faste gummi-hætte (som ikke indeholder en modstand) som en del af sættet. Du skal bruge et tændrør med indbygget modstand (eller udskifte hættten med en, der indeholder en modstand) for at overholde de lokale lovkrav (krav til elektromagnetisk kompatibilitet).

- Brug ikke tændrørshætter med indbygget modstand SAMTIDIG med tændrør med indbygget modstand. Det vil medføre problemer, især vanskeligheder med at starte motoren. Den samlede modstand for tændrørshætte og tændrør må ikke overstige 5 kOhm.

- Husk, at tændrør ældes, hvilket øger modstanden. Hvis en motor kun starter, når den er kold, er det meget sandsynligt, at årsagen er en defekt tændrørskappe eller et defekt tændrør. Brug ikke såkaldte tændingsforstærkende kabler (f.eks. Nology).

- Efter montering skal du kontrollere, at alle skruer sidder fast, også de forudmonterede. Hvis dele løsner sig under kørsel, vil det uundgåeligt medføre skader på materialet. Vi formonterer skruerne kun løst.

- Giv det nyinstallerede system en chance for at fungere, før du begynder at kontrollere og teste værdier – eller, hvad værre er, foretager ændringer i det. Vores dele er blevet kontrolleret, inden de blev leveret til dig. Du vil alligevel ikke kunne kontrollere ret meget. **Undlad under alle omstændigheder at måle på de elektroniske komponenter (såsom tændspole, regulator og forstillingsenhed). Du risikerer at forårsage alvorlig skade på den indre elektronik der. Du vil alligevel ikke opnå nogen konkrete resultater ved denne handling.** Husk, at også din karburator, dine tændrør og tændrørsstik (selv hvis de er helt nye) kan være årsagen til funktionsfejlen. Den generelle erfaring med vores systemer er, at karburatoren skal justeres til lavere indstillinger. Skulle systemet ikke starte efter montering, skal du først afbryde den blå (eller blå/hvide) afbryderledning direkte ved tændspolen (eller i nogle tilfælde forstigningsenheden) for at udelukke eventuelle fejl i afbryderkredsløbet. Kontroller jordforbindelserne omhyggeligt, og sørg for, at der er en god elektrisk forbindelse mellem rammen og motorblokken. I tilfælde af problemer bedes du først konsultere vores videnbase, inden du sender materialet til os til kontrol.

- Gnisten fra klassiske, kontaktpunktbaserede tændingssystemer har med ca. 10.000 volt forholdsvis lidt energi og ser derfor gul og tyk ud (hvilket dog gør den meget synlig). Gnisten fra vores system er en højenergignist på op til 40.000 volt og er derfor nålefin og fokuseret i formen samt blå i farven, hvilket gør den mindre synlig. Desuden opstår der kun en gnist ved hastigheder, der kræver kickstart, og ikke ved at trykke kick-armen langsomt ned med hånden (som det kan være tilfældet med batteridrevne tændingssystemer).

- Systemer med tændspoler med to udgange har nogle særlige egenskaber. Vær opmærksom på, at når der udføres test på den ene side, skal den anden side enten være tilsluttet et monteret tændrør eller være forsvarligt jordforbundet. Ellers vil der ikke være nogen gnist på nogen af siderne. Desuden kan der med sådanne åbne udgange opstå lange og farlige gnister, der flyver rundt over hele spolen.

- Udfør aldrig lysbuesvejsning på motorcyklen uden først at have afbrudt strømmen til alle dele, der indeholder halvledere (tændspole, regulator, tændingsforskydning). Stator og rotor behøver ikke at blive afmonteret. Det samme gælder ved lodning. Før du rører ved elektronikken, skal du trække stikket til loddekolben ud af stikkontakten! Brug aldrig kobberkit på tændrør.

- Elektronik er meget følsom over for forkert polaritet. Efter arbejde på systemet skal du kontrollere, at polariteten på batteriet og regulatoren er korrekt. Forkert polaritet forårsager kortslutninger og vil ødelægge regulatoren, tændspolen og tændingsforskydningsenheden. Som hovedregel skal ledningerne altid tilsluttes farve mod farve. Tilfælde, hvor farverne skifter mellem ledningerne, er udtrykkeligt angivet i vores vejledning.

- Når du håndterer den nye rotor, skal du passe på ikke at beskadige dens magneter. Undgå direkte slag mod rotorens omkreds. **Under transport må rotoren aldrig placeres oven på statoren.** Overhold vores anvisninger vedrørende transport af udstyret.

- Brug ikke tændrørsstik med en modstand på over 5 kOhm. Brug hellere stik med en modstand på 1 eller 2 kOhm. Husk, at tændrørsstik ældes og dermed øger deres indre modstand. Hvis en motor kun starter, når den er kold, er et defekt tændrørsstik og/eller tændrør meget sandsynligt årsagen. I tilfælde af problemer skal du også kontrollere højspændingskablerne. Brug aldrig højspændingskabler af kulfiber, og brug aldrig såkaldte "hot wires", der lover at øge gnisten.

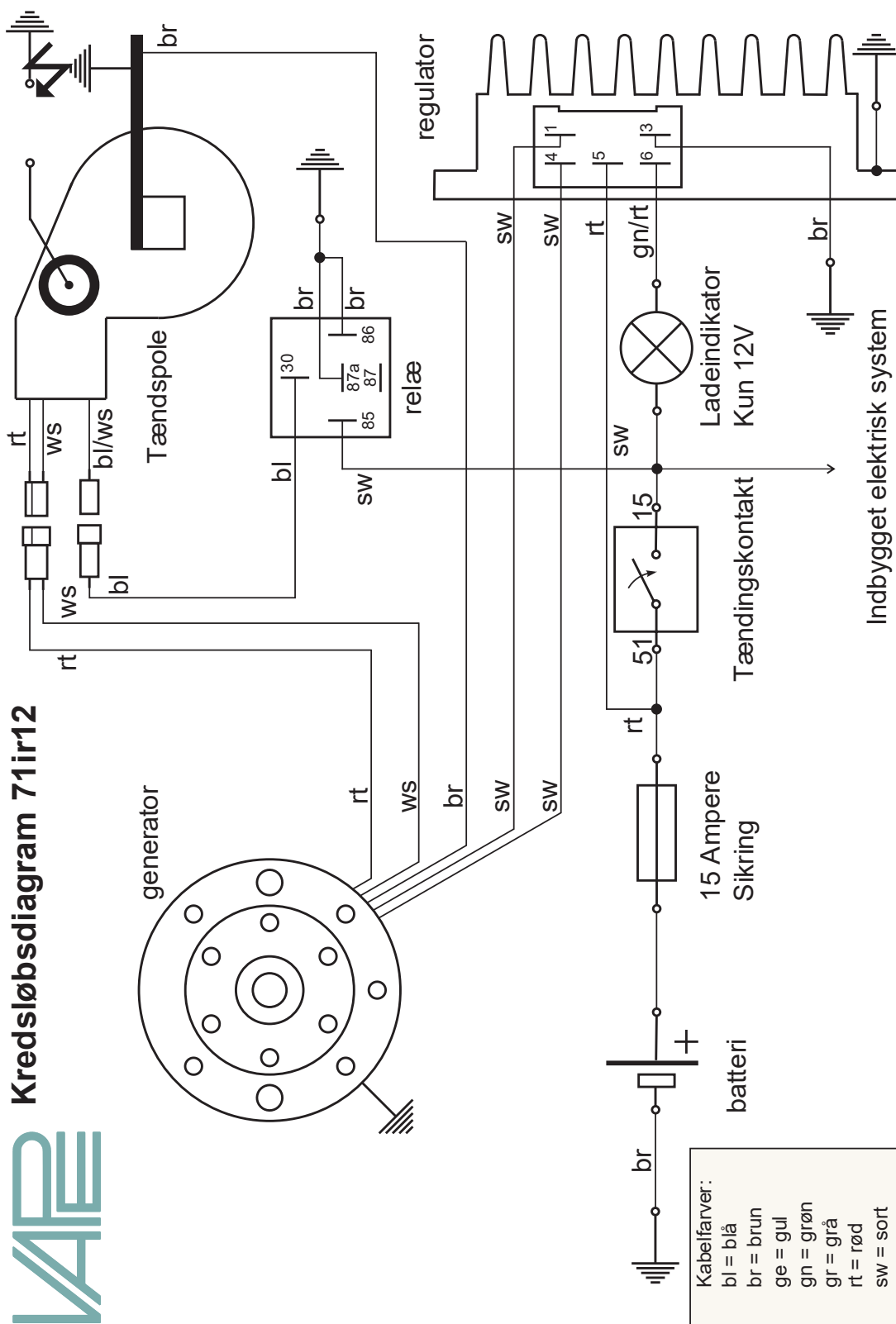
- Det er en god idé at dække rotoren med et tyndt lag olie for at mindske risikoen for korrosion.

- Brug aldrig en kloaftrækker eller en hammer til at afmontere rotoren. Dens magneter kan i så fald løsne sig. Vi tilbyder en speciel aftrækker til at afmontere den nye rotor igen (se monteringsvejledningen)!

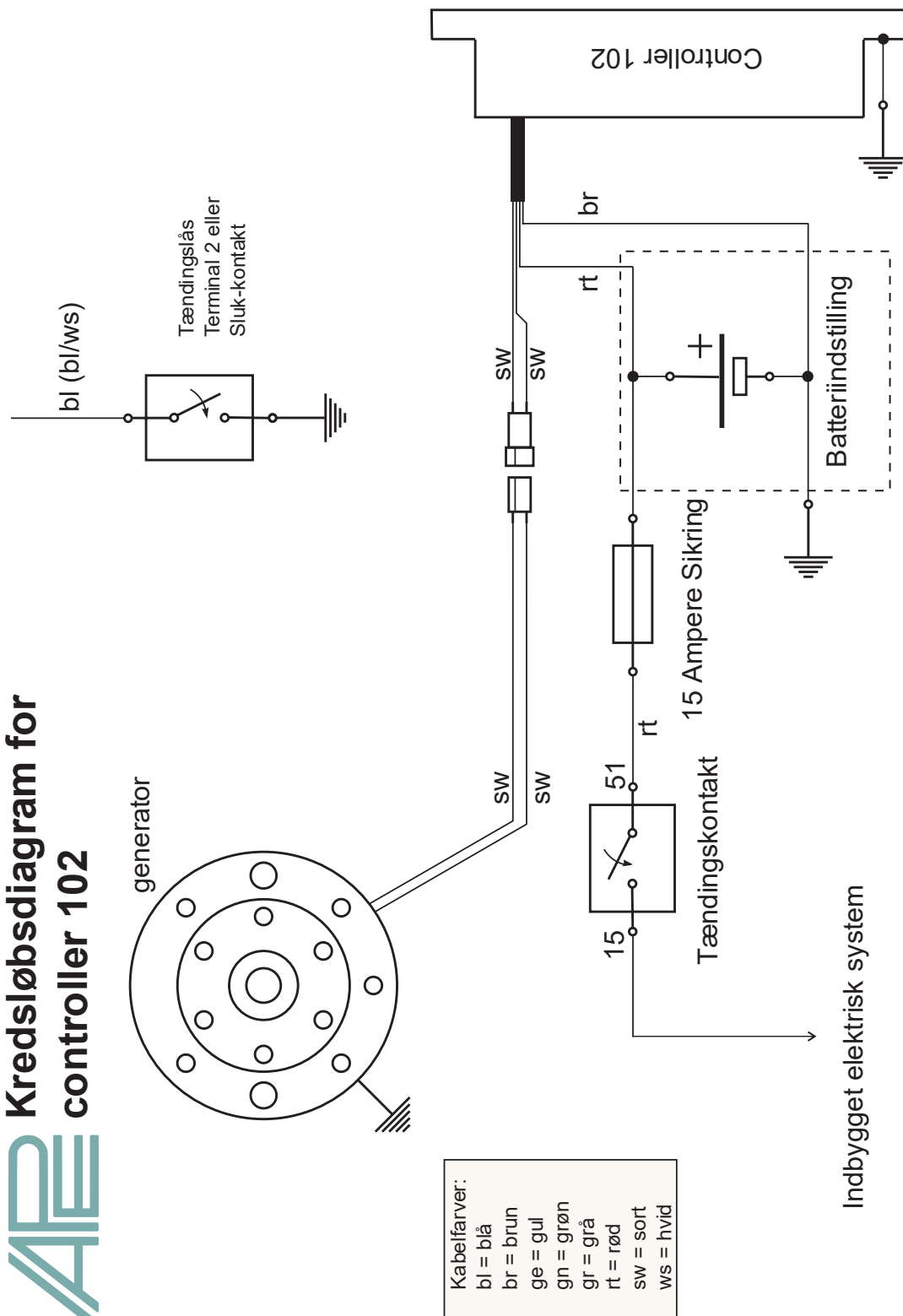
- Hvis motorcyklen ikke skal bruges i en længere periode, skal du afkoble batteriet (hvis der er et) for at forhindre strømtab gennem regulatorens dioder. Dog vil selv et afkoblet batteri tømme sig selv efter et stykke tid.

- Vær venligst opmærksom på disse bemærkninger, men lad dig ikke afskrække af installationsprocessen. Husk, at tusindvis af andre kunder før dig har installeret systemet uden problemer.

Nyd at køre på din cykel med det nye elektriske hjerte!



Kredsløbsdiagram for controller 102



Kabelfarver:
bl = blå
br = brun
ge = gul
gn = grøn
gr = grå
rt = rød
sw = sort
ws = hvid