

**System 710579900
(lagerpoängssystem)****Systemgenerator och tändning
för tidiga luftkylda Yamaha RD med
standarddynamosystem med punktändning,
även för vätskekylda TZ250**

- Kontrollera noga vilken axelkonfiguration din Yamaha har!




**Fördelar jämfört med gamla
system:**

- Magnetbaserad generator med integrerad tändning. Utgång på 12 V/150 W DC. Halvledartändning med egen strömförsörjning från systemet. Ersätter gammal dynamo, punkter, regulator och tändspolar. Inga ändringar av motorhöljet behövs. Systemet kan tekniskt sett köras utan batteri. Passar luftkylda Yamaha RD (RD250/350/400, DS6/7, R5) med standarddynamo med tändkontakter (inte CDI-magnet!) och (tidiga) vätskekylda TZ250.

- alla delar är nya
- mycket stabil tändning med hög energignist
- bättre start och bränsleförbrukning, ökar motorns prestanda
- stabilt ljusflöde (150 W)
- inga problem med kontakter längre



Monteringsanvisningar för system 710579900	22.1.2025
<p>- Om du kan installera och ställa in en standardtändning och har grundläggande mekaniska kunskaper kan du installera en VAPE! Om du aldrig har arbetat med tändningen är det bättre att låta någon som kan det göra det.</p>	
<p>- VAPE kan inte övervaka efterlevnaden av dessa instruktioner, 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. Därför tar vi inget ansvar för förlust, skada eller kostnad som uppstår till följd av, eller på något sätt är relaterad till, felaktig installation, felaktig drift eller felaktig användning och underhåll. Vi förbehåller oss rätten att göra ändringar i produkten, tekniska data eller monterings- och driftsinstruktioner utan föregående meddelande.</p>	
<p>VIKTIGT</p>	
<p>- Läs igenom dessa instruktioner 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 några kablar. Detta leder till att skyddet mot omvänd polaritet försvinner och ofta till skador på elektroniken. Läs också informationen på informationssidan för detta system. Kontrollera att det du har köpt verkligen motsvarar den motorcykel du har. Felaktiga tändningsinställningar kan skada motorn och till och med skada dig vid kickstart (kraftiga rekylslag). Var försiktig under de första testkörningarna. Ändra vid behov inställningarna till säkrare värden (mindre förskjutning). Kontrollera noggrant under monteringen att rotorn (svänghjulet) inte vidrör statorkulorna eller något annat, vilket kan inträffa på grund av olika omständigheter och leda till allvarliga skador.</p>	
<p>Avsedd användning - Detta system är avsett att ersätta standarddynamo/generator- och tändsystem i vintage- och klassiska motorcyklar vars motoregenskaper inte har modifierats efter marknadsintroduktionen. Detta system är inte ett tuning-system och det ger inte någon betydande ökning av motoreffekten. Det förbättrar dock avsevärt trafiksäkerheten och komforten genom att erbjuda bättre belysning, bättre funktion hos sidoblinkers och signalhorn och, jämfört med de åldrande standardsystemen, 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 gällande lagstiftning för motorcyklar. (Kontrollera dina lokala lagar och regler!) Systemet är inte lämpligt för användning i tävlingar. Om det används på annat sätt än avsett upphör garantin att gälla och det kan hända att du inte uppnår önskat resultat eller, i värsta fall, förlorar din lagliga trafiksäkerhet.</p>	
<p> - VAPE garanterar godkända produkter märkta med "E"-märket i ringen (E8 specifikt för Tjeckien), vilket säkerställer en konsekvent överensstämmelse mellan produktens egenskaper och relevanta ECE-godkännandebestämmelser (särskilt ECE R10.05). Inspektioner utförs regelbundet av behörig myndighet.</p>	
<p>- Laddningssystemet är endast lämpligt för användning med uppladdningsbara 12 V (6 V-system 6 V) blybatterier med flytande elektrolyt eller förseglade blybatterier, AGM, Gel. Det är inte lämpligt för användning med nickel-kadmium-, nickel-metallhydrid-, litiumjon- eller andra typer av uppladdningsbara eller icke uppladdningsbara batterier.</p>	
<p>- Detta är ett ersättningssystem och inte en kopia av originalmaterialet. Delarna i detta system ser därför annorlunda ut och kan passa annorlunda (särskilt tändspolen och regulatoren), vilket kräver viss anpassning från din sida.</p>	
<p>- Under monteringen är det viktigt att börja med att montera motordelarna för att se att de verkligen passar innan du börjar montera de yttre delarna. I många fall monterar kunderna dessa först och modifierar dem därmed ofta i strid med garantin, vilket gör dem olämpliga för återförsäljning. Att byta ut gamla tändsystem är inte samma sak som att ta något från en hylla i en stormarknad, eftersom det finns väldigt många typer, versioner och eventuellt okända eftermarknadsmodifieringar som ger stort utrymme för fel.</p>	

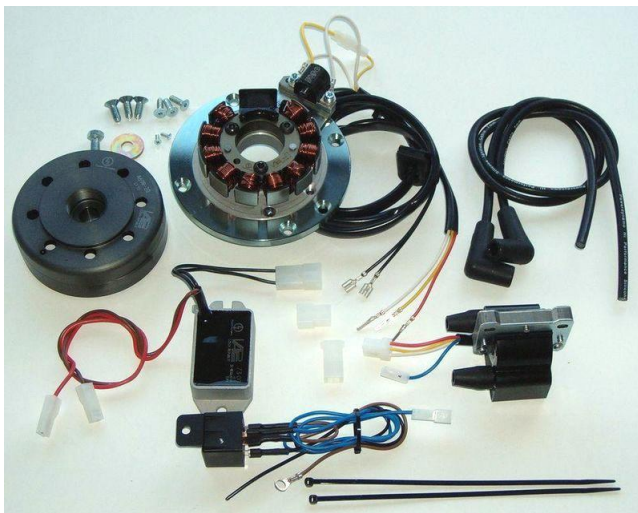
- Våra system är **INTE testade för användning med elektroniska enheter från tredje part (såsom GPS, mobiltelefoner, LED-belysning etc.) och kan orsaka skador på sådana delar.** Eventuella befintliga elektroniska varvräknare kommer inte att fungera med det nya systemet. Eventuella befintliga säkerhetsbrytare och elektroniska ventilstyrningar stöds inte. Det kan hända att din motorcykel ursprungligen var utrustad med en tändning som begränsade toppfarten av juridiska skäl. Det nya systemet har inte en sådan funktion, så kontrollera din juridiska situation i förväg.

- Om du inte har någon erfarenhet av installation, låt en expert eller en specialiserad verkstad utföra arbetet. Felaktig installation kan skada det nya systemet och din motorcykel, och kan till och med leda till personskador.

- Innan du beställer ett system, kontrollera om ett avdragningsverktyg för den nya rotorn ingår i satsen. Om inte, beställ det helst samtidigt. Använd aldrig något annat än det rekommenderade avdragningsverktyget för att dra av den nya rotorn igen. Skador på rotorn till följd av användning av andra verktyg eller metoder täcks inte av garantin.

- Rotorn är känslig för stötar (även under transport). Kontrollera alltid om den är skadad före montering (på rotorerna utan magnetplastisering kan du försöka skjuta undan magneterna med fingrarna). Efter en stöt kan de limmade magneterna ha lossnat och fäster sig endast vid rotorn med magnetisk kraft, vilket inte märks omedelbart. Under motordrift kan skadan bli betydande. Innan du placerar rotorn på motorn, kontrollera att dess magneter inte har samlats på sig några metallföremål såsom små skruvar, muttrar och brickor. Det skulle också leda till allvarliga skador.

- **Om du har tillgång till internet är det bäst att läsa instruktionerna online.** Du får större och bättre bilder genom att klicka på dem och eventuellt uppdaterad information. Systemlista på <http://www.powerdynamo.biz>



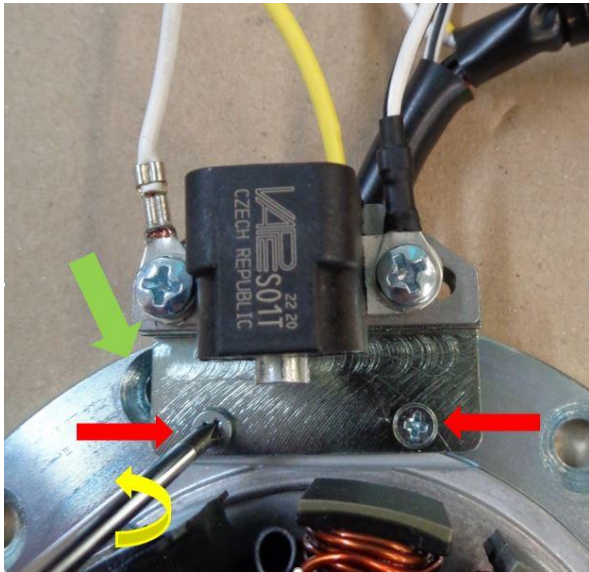
Du bör ha fått följande delar:

- statorenhet (förmonterad)
- rotor
- regulator/likriktare
- dubbla tändspolar och högspänningskablar
- relä
- fästsruvar och kabelband



För att åter koppla bort din nya rotor behöver du en avdragare M27x1,25 (artikelnr: 99 99 799 00 – **ingår ej!**).

Obs! Använd aldrig en klolindragare, en hammare eller någon annan anordning som kan skaka loss magneterna.



- Observera att hållarplattan för pickupmodulen endast är löst fäst vid basplattan med de två små försänkta skruvarna M3, eftersom du måste ta bort den vänstra skruven och flytta plattan lite åt sidan för att komma åt ett skruvhål för montering. Eftersom denna lilla skruv är flyktig, var försiktig när du drar åt den (vi lägger till två extra).

- Observera också att sensorn endast är löst fastsatt, eftersom du måste ställa in den till rätt avstånd.

- Se till att din motorcykel står stadigt, helst på en upphöjd arbetsbänk, och att du har god åtkomst till dynamosidan av motorn.

- Koppla bort batteriet och ta ut det ur motorcykeln. Observera att du kommer att installera ett 12-volts system, så du behöver antingen ett 12-volts batteri eller så använder du alternativet att köra utan. Du måste fortfarande byta ut alla glödlampor till 12-voltslampor. Hornet kan förbli på 6 volt. För att köra utan batteri, vänligen läs vår information om att köra utan batteri.



- Koppla bort alla kablar till den gamla dynamon, tändkontakten, regulatorn och tändspolarna och ta bort dessa delar.

- Bilden visar en typ av originalgenerator, men det kan finnas andra varianter.



- Ta bort kilspåret från vevstaken. Det behövs inte längre och hindrar montering. Om du glömmer detta i början måste du ta bort hela den nya enheten igen för att komma åt kilspåret.



- **Kontrollera om det fortfarande finns en liten plugg** vid dynamosätets omkrets. Denna är en del av den gamla dynamokonstruktionen och förhindrar att kunden monterar den ursprungliga enheten upp och ner.

- Om pluggen fortfarande sitter kvar **måste** den **avlägsnas** (den kan dras ut med en tång).

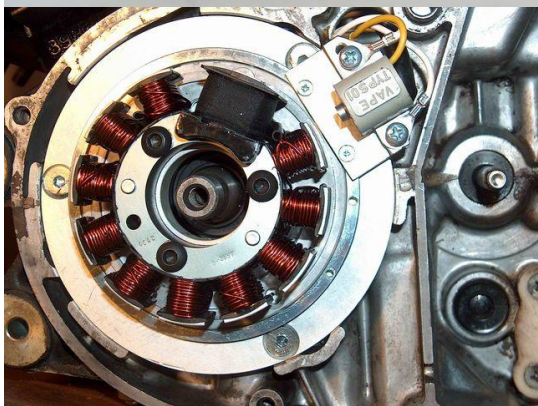
- Om tappen lämnas kvar kommer den nya plattan inte att sitta plant mot motorn, vilket gör att den nya rotorn kommer i kontakt med spolarna och leder till total förstörelse av materialet.



- Statoraggregatet består av två på varandra följande lager av anpassningsplattor och en sidomonterad sensorhållarplatta

- Den nedre stålplattan skruvas fast i vevhuset och den övre aluminiumplattan, som centrerar och håller fast statorspolen, skruvas fast i stålplattan, liksom sensorhållarplattan.

- Statorspolens position är inte relevant, såvida inte den svarta spolen hamnar direkt under pickupen (detta bör undvikas).



- Placera basen på motorn och fäst den löst med de två nedre försänkta skruvarna.

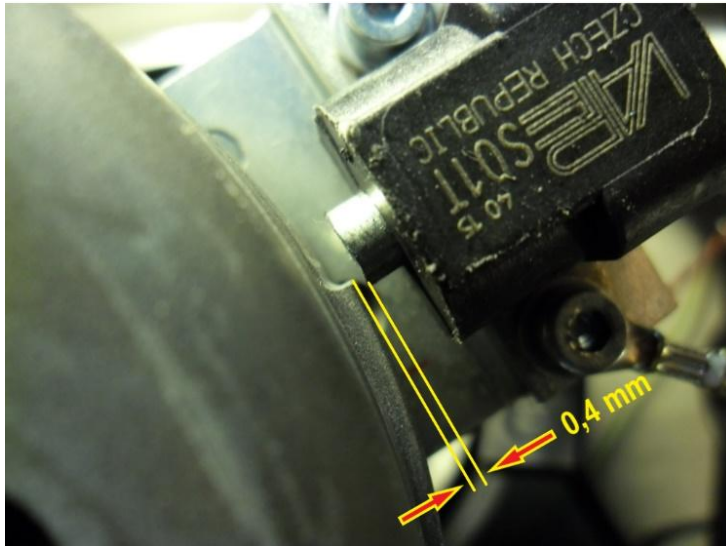
- Skruva loss den vänstra försänkta M3-skruven på sensorhållarplattan, vrid den lite medurs för att komma åt hålet under och sätt i den tredje bashållarskruven.

- Dra åt alla 3 skruvarna. Sätt tillbaka sensorhållaren på plats och dra åt båda M3-skruvarna mycket försiktigt.



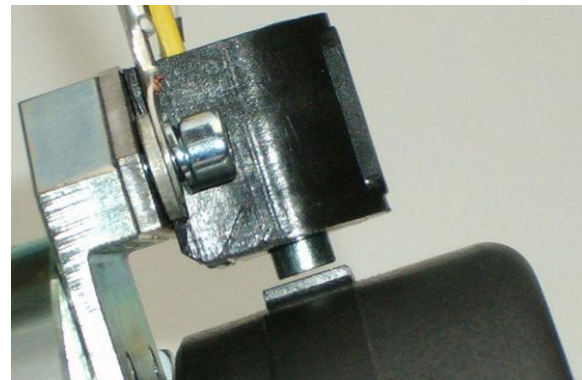
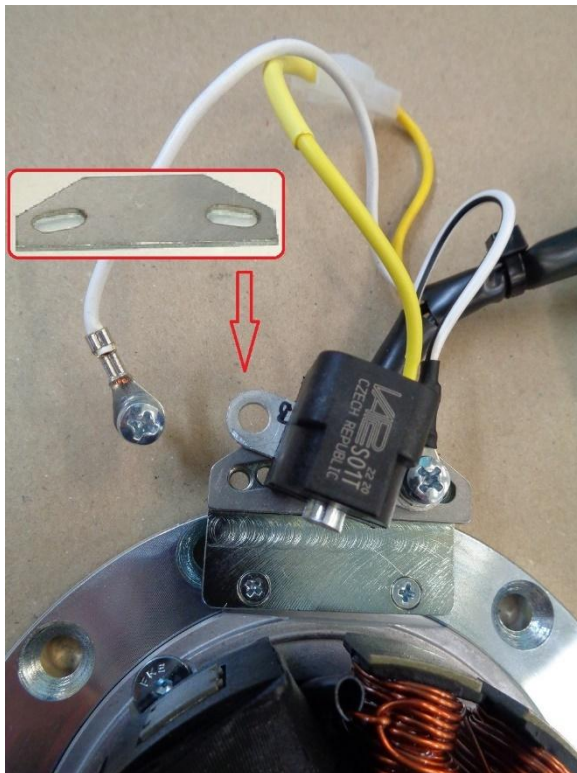
Ta en titt på den nya rotorn.

På dess omkrets finns två sluttande utskjutande delar (näsor). De fungerar som impulsgivare. När höjden når sensorn utlöses gnistan. Glöm inte att din Yamaha-motor roterar moturs (sett från rotorns framsida).



Sätt på rotorn men dra inte åt den ännu. Vrid sedan rotorn långsamt för hand och kontrollera avståndet mellan sensorn och en av rotorns nosar. Detta måste vara ca 0,4-0,5 mm.

Du kan justera avståndet genom att lossa sensorns två hållarskruvar och flytta den lite. Glöm inte att dra åt sensorns två fästsruvar ordentligt. Om de är lösa kommer sensorn att komma i kontakt med rotorn och förstöras.



- Kontrollera att sensorns metallstift ligger ungefär mitt på rotorns startmärke. Ju längre ut det ligger, desto svårare är det att starta.

- Eftersom axlarna blir kortare vid motorreparationer placerar vi en 2 mm mellanläggsplatta under sensorn för att skjuta upp den till önskad nivå. Om sensorn är för hög tar du bort mellanläggsplattan.

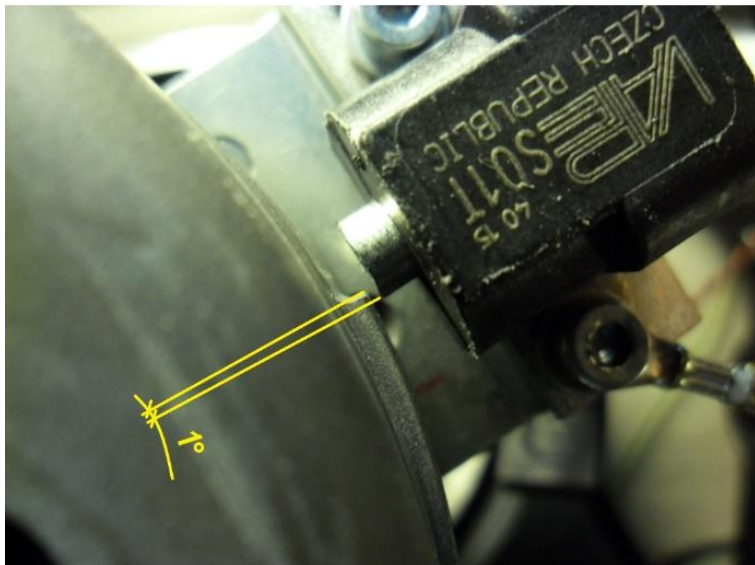


- Det kan hända att det finns ett problem med dynamokåpan – detta kan orsaka en viss konflikt med sensorn.

- I de flesta fall är lösningen helt enkelt att böja de två öglikontakterna på de vita kablarna nedåt (se bilden som kan förstöras genom att klicka på den).

I sällsynta fall kan det hända att du behöver ta bort lite material från insidan av kåpan.

- Ta ut tändstiften och för en kolv (vilken som helst, systemet tändar - precis som standardsystemet - båda cylindrarna samtidigt, vilket ger en ofarlig förlorad gnista vid varje varv) till tändningsläge (se standardmanualen). På en standard RD bör detta vara 2 mm BTDC (före övre dödpunkt). För att vrida vevaxeln kan du använda den nya rotorn som vridknapp.



- **Med vevaxeln i tändningsläge** drar du försiktigt av rotorn igen – se till att du inte ändrar vevaxelns läge när du gör detta – och sätter tillbaka rotorn på vevaxeln så att den vänstra kanten på ena (vilken som helst av de två) dess nosar sträcker sig 1 grad över den högra kanten på sensorns stift.

- Observera att RD roterar moturs, så från övre dödpunkt (TDC) vrider du medurs till förskjutningsläget.



- Dra åt rotorn med skruven och glöm inte den medföljande brickan. För att lossa rotorn använder du en avdragare M27x1,25.

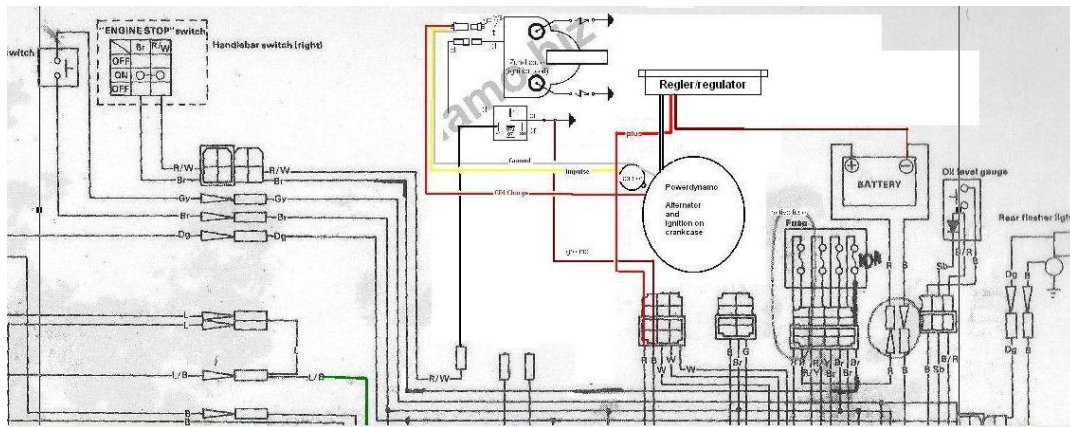
- Med det är arbetet med motorn klart. Sätt tillbaka tändstiften.

Nu återstår monteringen av de yttre delarna. Detta skiljer sig åt mellan olika motorcyklar. Det finns dock vissa grundläggande gemensamma nämnare.

Du måste montera:

- den nya elektroniska dubbla tändspolen
- den nya regulator-/likriktarenheten
- avstängningsreläet (monteras inte om du kör utan batteri)

Här är ett förslag:



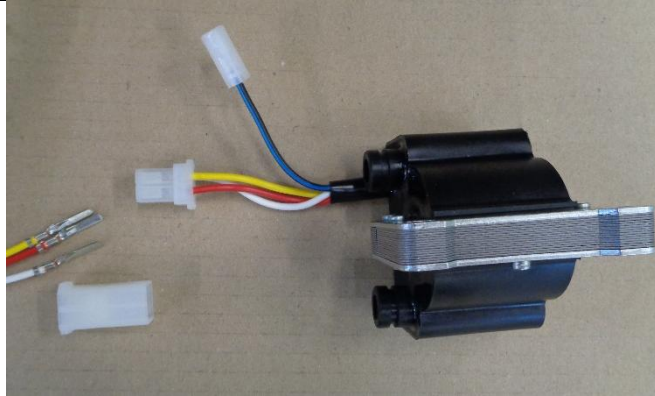
- Integrationen av de nya delarna i det gamla systemet varierar från version till version (det har funnits flera olika versioner av standardkablar). Men vissa punkter är alltid desamma:

- anslut den röd/vita kabeln som tidigare gick från huvudströmbrytaren till standardtändspolarna till den svarta på stift 85 på PD-reläet
- anslut den röda kabeln från den nya regulatorm (plus 12 V) till den röda kabeln som tidigare gick från säkringsboxen till den standardmonterade regulatorm
- anslut den bruna kabeln från den nya regulatorm (jord) till den svarta kabeln som går från batteriets minuspol till den tidigare regulatorm
- De tre vita ledningarna till den ursprungliga regulatorm från den ursprungliga generatorm kan tas bort eller lämnas isolerade.
- Kopplingen mellan VAPE-delarna förklaras nedan.

**Anslut delarna enligt respektive kopplingsschema!
Använd kopplingsschema 8002012 eller 8002013:**

- Valet av anslutning beror på om det finns ett batteri på motorcykeln.
- 8002012 med batteri; 8002013 utan batteri

- För att underlätta ledningsutgången genom de ofta små öppningarna i motorhöljet har plastpluggen på generatorns ledningar som leder till tändspolen inte satts på ledningsanslutningen. Du bör placera pluggen där först när allt har installerats korrekt på motorsidan.



- Leta efter tändspolen med sin honkontakt och de tre kablarna (röd, gul och vit).
- Sätt det medföljande 4-poliga kontaktdonet på denna kontakt och anslut de tre ledningarna (röd, gul och vit) från generatorn. Se till att kontaktarna sitter ordentligt fast i kontaktdonet och att du ansluter:
 - röd till röd
 - gul till gul
 - vit till vit

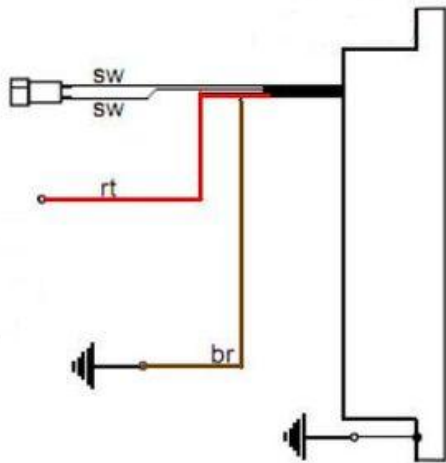
- Om du behöver (eller vill) ta ut terminalerna ur plugghöljet igen, för in ett gem från framsidan bredvid terminalerna och tryck undan den lilla kroken. Dra sedan ut kabeln.

Ansluta Powerdynamo-generatorn till belysningskretsen (via regulator):



- De två svarta kablarna som går från statorspolen leder spänningen till lampor, signalhorn, blinkers etc. De har inget med tändningen att göra.
- Denna spänning (mellan 10 och 50 volt växelström) måste dock stabiliseras (regleras) och för de flesta användningsområden likriktas till likström (DC), eftersom den i första hand är växelström (AC).
- **Detta görs av regulatorn/likriktaren.**

Observera: Förväxling mellan plus och minus (vid DC-versioner) leder till omedelbar förstörelse av regulatorn. Detta omfattas inte av garantin, eftersom det rör sig om vårdslöshet! En bränd regulator känns oftast igen på sin skarpa lukt.

Regulator med inbyggd utjämningskondensator (73 00 799 50)


- De två svarta (sw) ledningarna är växelströmsingången från generatorn (eftersom det är växelström spelar det ingen roll vilken svart ledning som ansluts till vilken svart ledning).
- Den röda (rt) ledningen är 12 V DC-utgång plus
- Den bruna (br) ledningen är jord, internt ansluten till höljet.

- Den blå (ibland blå/vita) kabeln vid tändspolen. Detta är avstängningskabeln.

- Ansluten till jord - den stoppar tändningen!

Obs!

- Om du upplever tändningsfel, koppla först bort denna blå kabel. I många fall kommer det att göra att du kan köra igen

- Stäng av via separat avstängningsbrytare (när du kör utan batteri):

Reläet kommer inte att monteras. Den blå (/svarta) kabeln från tändspolen kommer att anslutas till en nödstoppknapp som sluter mot jord (en knapp på styret). Eller så monterar du ett tändlås som har en funktion för att ansluta mot jord när det är i OFF-läge.

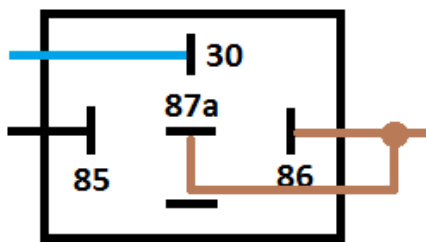
- Batterimetod:

Anslut den bruna reläkabeln till en bra jord. Led den längre svarta kabeln från reläet till den kabel som tidigare gick till en stift som leder spänning när strömbrytaren är på (i tyska motorcyklar: stift 15) och anslut den där.

Anslut den blå kabeln från stift 30 på reläet till den blå (/svarta) kabeln på den nya tändspolen.

Om batteriet skulle sluta fungera när du är ute och kör, kopplar du bara bort den blå kabeln så kommer din motorcykel att fungera igen (den kan nu bara stängas av genom att stänga av strömmen).

Reläanslutning (om sådan används):



- Den bruna kabeln med ringkontakten från stift 87a och 86 går till jord.

- Den svarta kabeln från stift 85 går till en huvudströmbrytare som leder spänning när den är påslagen.

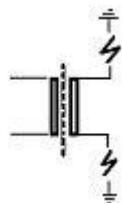
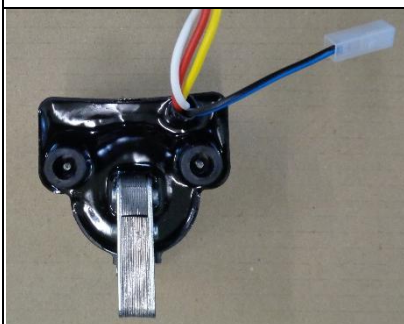
Skruva fast högspänningskabeln (tändkabeln) ...

- **Använd inte** några gnistförstärkande kablar, såsom "Nology supercables" eller "hot wire". Detta stör systemet och kan skada det.

... 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 skaffa nya tändstift och tändstiftsuttag (helst mellan 0-2 kOhm) till din motorcykel. Många problem kan spåras tillbaka till "till synes bra" (till och med helt "nya") tändstift, terminaler och kablar.
- Använd inte tändstift med inbyggt dämpningsmotstånd. NGK (t.ex.) erbjuder sådana tändstift med beteckningen "R" (för resistor).



- I våra dubbla utloppsspolar går båda ändarna av sekundärsidan till tändstiften.
 - Det typiska motståndet mellan de båda utgångarna är 6,2 kOhm. Båda utgångarna tänds samtidigt (som många dubbla system gör). Gnistorna polariseras dock med en skillnad på 180 grader, vilket kan synas när man belyser dem med stroboskopljus.

- Tändningen fungerar endast korrekt om båda pluggterminalerna är anslutna. Du kan inte testa ena sidan medan den andra är öppen (inte sitter på den monterade tändstiften). Detta beror på att (i praktiken) varje utgång använder jord från den andra. Det innebär också att båda pluggarna fungerar i serie, vilket ökar motståndet, så det är bättre att använda tändstiftsuttag med lågt motstånd (motstånd) och se till att de är i gott skick. Om du är osäker, mät motståndet på ett **varmt** uttag (värm upp det innan du mäter).

- Om strömmen från jordningen på ena sidan via tändstiften, via spolen, till det andra tändstiften och dess jordning avbryts, får du ingen gnista - på någon av sidorna. Om du verkligen vill testa endast en sida, anslut HT-kabeln på den andra sidan till jord (jorda den) så kommer det att fungera. Ibland söker en spole som saknar jordning från den andra sidan efter en ersättning - med några kraftiga fyrverkerier runtomkring sig till chassit.

- Slutligen – **och innan du installerar batteriet och innan du startar för första gången** – kontrollera noggrant alla anslutningar och kopplingar mot kopplingsschemat. Kontrollera att batteriet och glödlamporna har rätt spänning (12 V).

- Om något inte fungerar, se vår felsökningsguide på vår hemsida. Koppla först bort den blå kabeln från spolen och testa igen.

- VIKTIGT: Vid **reparation av vevaxeln** bearbetas ofta dynamoaxeln och blir kortare. Detta leder till att rotorn sitter lägre och eventuellt nu vidrör statorspolen med sina nitar. Resultatet blir en förstörd stator och tändningsfel.

Viktig säkerhets- och driftsinformation

- Säkerheten först! Följ de allmänna hälso- och säkerhetsföreskrifterna för reparation av motorfordon (MVR) samt säkerhetsinformationen och skyldigheterna 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 din hälsa. Du är ensam ansvarig för installationen och att inställningarna är korrekta.

- **Tändsystem genererar högspänning!** Med vårt material upp till 40 000 volt! Om detta hanteras oförsiktigt kan det inte bara vara smärtsamt, utan även direkt **farligt**. Håll ett säkert avstånd till tändstiftets elektrod och öppna högspänningskablar. Om du behöver testa tändningen, håll tändstiftshylsan ordentligt med något välisolerande material och tryck den fast mot motorblockets fasta underlag.
 Dra aldrig i tändstiftslocken när motorn är igång. Tvätta endast fordonet när motorn är avstängd och tändningen är urkopplad.

- Du bör ha fått HT-kabeln med den fasta gummikåpan (som **inte innehåller något motstånd**) som en del av satsen. Du bör använda en tändstift med inbyggt motstånd (eller byta ut kåpan mot en som innehåller ett motstånd) för att följa lokala lagar (krav på elektromagnetisk kompatibilitet).

- Använd inte tändstiftslock som innehåller ett motstånd **TILLSAMMANS** med tändstift som innehåller ett motstånd. Det kan orsaka problem, särskilt svårigheter att starta motorn. Det totala motståndet för lock och tändstift tillsammans bör inte överstiga 5 kOhm.

- Kom ihåg att tändstift åldras, vilket ökar motståndet. Om en motor bara startar när den är kall är det mycket troligt att orsaken är en defekt tändstiftskontakt eller ett felaktigt tändstift. Använd inte så kallade tändningsförstärkande kablar (t.ex. Nology).

- Efter installationen, kontrollera att alla skruvar sitter ordentligt, även de som är förinstallerade. Om delar lossnar under körning kommer det oundvikligen att uppstå skador på materialet. Vi förmonterar skruvarna endast löst.

- Låt det nyinstallerade systemet fungera en stund innan du börjar kontrollera och testa värden eller, ännu värre, göra ändringar i det.

Våra delar har kontrollerats innan de levererades till dig. Du kommer ändå inte att kunna kontrollera så 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 tändstiftsuttag (även om de är helt nya) kan vara orsaken till felet. Den allmänna erfarenheten av våra system är att förgasaren måste justeras till lägre inställningar. Om systemet inte startar efter montering, koppla först bort den blå (eller blå/vita) avstängningskabeln direkt vid tändspolen (eller i vissa fall förskjutningsenheten) för att eliminera eventuella fel i avstängningskretsen. Kontrollera jordanslutningarna noggrant och se till att det finns en god elektrisk anslutning mellan ramen och motorblocket.

Vid problem, vänligen konsultera vår kunskapsbas först innan du skickar materialet till oss för kontroll.

- Gnistan från klassiska, poängbaserade tändsystem har med cirka 10 000 volt relativt lite energi och ser därför gul och tjock ut (vilket dock gör den mycket synlig). Gnistan från vårt system är en högenergiggnista med upp till 40 000 volt och är därför nåltunn och fokuserad i formen och blå till färgen, vilket gör den mindre synlig. Dessutom får du bara gnista vid kick -startade hastigheter och inte genom att trycka ner kickhandtaget långsamt med handen (som du kan få med batteribaserade tändsystem).

- System som använder tändspolar med dubbla utgångar har några särdrag. Observera att under tester på ena sidan måste den andra antingen vara ansluten till en monterad tändstift eller vara ordentligt jordad. Annars kommer det inte att uppstå någon gnista på någon av sidorna. Med sådana öppna utgångar kan dessutom långa och farliga gnistor flyga över hela spolen.

- Utför aldrig elektrisk bågsvetsning på motorcykeln utan att först koppla bort alla delar som innehåller halvledare (tändspole, regulator, förskott). Stator och rotor behöver inte tas bort. Detsamma gäller för lödning. Koppla bort lödkolven från elnätet innan du rör elektroniken! Använd aldrig kopparkitt på tändstift.

- Elektronik är mycket känslig för fel polaritet. Efter arbete på systemet, kontrollera att polariteten på batteriet och regulatorn är korrekt. Fel polaritet orsakar kortslutningar och förstör regulatorn, tändspolen och förskjutningsenheten. Som regel ska kablarna alltid vara färg mot färg. Fall där färgen hoppar mellan kablarna 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 tändstiftsuttag med ett motstånd på mer än 5 kOhm. Använd hellre 1 eller 2 kOhm. Tänk på att tändstiftsuttag åldras och därmed ökar sitt inre motstånd. Om en motor endast startar när den är kall är det mycket troligt att orsaken är ett defekt tändstiftsuttag och/eller en defekt tändstift. Vid problem bör du även kontrollera högspänningskablarna. Använd aldrig HT-kablar av kolfiber och använd aldrig så kallade "heta kablar" som lovar 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 klotång eller en hammare för att lossa rotorn. Magneterna kan då lossna. Vi erbjuder en specialavdragare för att lossa den nya rotorn igen (se monteringsanvisningen)!

- Om motorcykeln inte används under en längre tid, koppla bort batteriet (om sådant finns) för att förhindra strömförlust genom regulatorns dioder. Även ett bortkopplat batteri laddas ur efter en tid.

- Observera dessa anmärkningar, men var samtidigt inte rädd för installationsprocessen. Kom ihåg att tusentals andra kunder före dig har installerat systemet utan problem.

Njut av att köra din cykel med dess nya elektriska hjärta!

VAPE Schaltplan 8002013 (wiring diagram)

