

Systeem 7610799AC**Systeem 761079900****Generator / elektronische ontsteking voor tweetakt**

- KTM-motoren (geen Sachs-motoren)
- Rotax (Aprilia) 123-, 127-motoren
- Cagiva WMX125

- 90 mm basis, draait met de klok mee, gemonteerd aan de rechterzijde van de motor ter vervanging van de standaard Motoplat-magneetontsteking of SEM-ontsteking (ook alleen SEM-ontsteking)

- **Let op:** bij sommige KTM-modellen past de "GS"-afdekking niet op onze rotor en moet u in plaats daarvan de "kruis"-afdekking gebruiken!

Vervangende magneto. Lichtopbrengst

- DC-systeem 12 V/100 W DC
- AC-systeem 12 V/70 W AC; let op de opmerkingen over AC-systemen
- Vervangt het standaard ontstekingssysteem (inclusief bobine en regelaar/gelijkrichter).
- Er hoeven geen wijzigingen aan de motorbehuizing te worden aangebracht.
- Het systeem kan technisch gezien zonder accu functioneren.



De VAPE-ontsteking kan de vermogensklep die op sommige Rotax-motoren aanwezig is, niet bedienen! Evenzo kan het systeem niet worden gebruikt in combinatie met een bestaande elektrische starter!

Voordeel ten opzichte van het originele systeem:

- alle onderdelen zijn nieuw
- meer lichtopbrengst
- zeer stabiele ontsteking met een krachtige vonk
- betere start, betere brandstofverbranding



M7610799AC

Montagehandleiding voor systeem 761079900 en systeem 7610799AC		23.7.2026
- Als je een standaard ontstekingssysteem kunt monteren en afstellen en over basisvaardigheden op mechanisch gebied beschikt, kun je een VAPE installeren! Als je nog nooit aan je ontstekingssysteem hebt gewerkt, kun je dit beter door iemand laten doen die er verstand van heeft.		
- VAPE kan geen toezicht houden op de naleving van deze instructies, noch op de omstandigheden en methoden van installatie, bediening, gebruik en onderhoud van het systeem. Onjuiste installatie kan leiden tot materiële schade en mogelijk zelfs lichamelijk letsel. Daarom aanvaarden wij geen aansprakelijkheid voor verlies, schade of kosten die voortvloeien uit, of op enigerlei wijze verband houden met, onjuiste installatie, onjuiste bediening of onjuist gebruik en onderhoud. Wij behouden ons het recht voor om zonder voorafgaande kennisgeving wijzigingen aan te brengen in het product, de technische gegevens of de montage- en bedieningsinstructies		
<u>BELANGRIJK</u>		
- Lees deze instructies volledig en aandachtig door voordat u aan uw motorfiets gaat werken Houd er rekening mee dat elke wijziging aan het materiaal en eigen reparatiepogingen die niet met VAPE zijn afgestemd, kunnen leiden tot het vervallen van de garantie. Knip geen draden door. Dit leidt tot het wegvallen van de omgekeerde polariteitsbeveiliging en resulteert vaak in schade aan de elektronica. Neem ook de informatie op de informatiepagina voor dit systeem in acht. Controleer of het product dat u hebt gekocht daadwerkelijk overeenkomt met uw motorfiets. Verkeerde ontstekingsinstellingen kunnen uw motor beschadigen en u zelfs verwonden tijdens het starten met de kickstarter (heftige terugslag). Wees voorzichtig tijdens de eerste testritten. Pas de instellingen indien nodig aan naar veiligere waarden (minder voorontsteking). Controleer tijdens de montage zorgvuldig of de rotor (vliegwiël) de statorspoelen of andere onderdelen niet raakt; dit kan onder verschillende omstandigheden gebeuren en tot ernstige schade leiden.		
Beoogd gebruik - Dit systeem is bedoeld ter vervanging van de standaard dynamo/alternator en ontstekingssystemen in vintage en klassieke motorfietsen waarvan de motorkarakteristieken niet achteraf zijn aangepast . Dit systeem is geen tuning-systeem en leidt niet tot een aanzienlijke toename van het motorvermogen. Het verbetert echter wel aanzienlijk de verkeersgeschiktheid en het rijcomfort door betere verlichting, een betere werking van de richtingaanwijzers en de claxon, en – in vergelijking met de verouderde standaardssystemen – een grotere betrouwbaarheid. Aangezien ons systeem de motorkarakteristieken niet verandert, leidt het niet tot een toename van de uitstoot van gasvormige verontreinigende stoffen en geluid. In de meeste gevallen zou de uitstoot van verontreinigende stoffen zelfs moeten afnemen dankzij een betere verbranding. Bij gebruik volgens de bestemming zal het systeem daarom normaal gesproken geen inbreuk maken op de bestaande wettelijke status van de motorfiets. (Controleer de lokale wettelijke voorschriften!) Dit systeem is niet geschikt voor gebruik tijdens wedstrijden. Bij gebruik op een andere dan de voorgeschreven wijze vervalt uw garantie en is het goed mogelijk dat u niet de gewenste resultaten behaalt of, in het ergste geval, de wettelijke verkeersgeschiktheid verliest.		
 - VAPE garandeert dat de producten zijn goedgekeurd en voorzien zijn van het „E“-keurmerk in de ring (E8 specifiek voor Tsjechië), waardoor wordt gewaarborgd dat de producteigenschappen te allen tijde voldoen aan de relevante ECE-goedkeuringsvoorschriften (met name ECE R10.05). Er worden regelmatig controles uitgevoerd door de bevoegde autoriteit.		
- Het laadsysteem is uitsluitend geschikt voor gebruik met oplaadbare 12V-loodzuurbatterijen (6V-systemen: 6V) met vloeibare elektrolyt of verzegelde loodzuurbatterijen, AGM- en gelbatterijen. Het is niet geschikt voor gebruik met nikkel-cadmium-, nikkel-metaalhydride-, lithium-ion- of andere soorten oplaadbare of niet-oplaadbare batterijen.		
- Dit is een vervangingsset en geen kopie van de originele onderdelen. De onderdelen in deze set zien er daarom anders uit en passen mogelijk anders (met name de bobine en de regelaar), waardoor u ze wellicht enigszins moet aanpassen.		

- **Begin bij de montage absoluut met het in elkaar zetten van de motoronderdelen**, om te controleren of deze daadwerkelijk passen voordat u de externe onderdelen gaat monteren. In veel gevallen monteren klanten deze eerst en passen ze daardoor vaak aan, wat in strijd is met de garantie en waardoor ze ongeschikt worden voor wederverkoop. Het vervangen van oude ontstekingsystemen is niet zomaar een kwestie van iets uit het schap van een supermarkt pakken, aangezien er zeer veel soorten en versies zijn, en mogelijk onbekende aftermarket-aanpassingen die veel ruimte voor fouten bieden.

- Onze systemen zijn **NIET getest voor gebruik met elektronische apparaten van derden (zoals GPS, mobiele telefoons, LED-verlichting enz.) en kunnen schade aan dergelijke onderdelen veroorzaken**. Eventueel aanwezige elektronische toerentellers werken mogelijk niet met het nieuwe systeem. Eventueel aanwezige veiligheidsschakelaars en elektronische klepregelaars worden niet ondersteund. Het kan zijn dat uw motorfiets oorspronkelijk was uitgerust met een ontsteking die de topsnelheid om wettelijke redenen beperkte. Het nieuwe systeem beschikt niet over een dergelijke functie, dus controleer vooraf of dit in uw land wettelijk is toegestaan.

- Als u niet over de nodige kennis beschikt om de installatie uit te voeren, laat deze dan uitvoeren door een deskundige of in een gespecialiseerde werkplaats. Een onjuiste installatie kan schade aan het nieuwe systeem en aan uw motorfiets veroorzaken en mogelijk zelfs tot lichamelijk letsel leiden.

- Controleer voordat u een systeem bestelt of er een aftrekker voor de nieuwe rotor in de set zit. Zo niet, bestel deze dan meteen mee. Gebruik nooit iets anders dan de aanbevolen aftrekker om de nieuwe rotor eraf te halen. Schade aan de rotor als gevolg van het gebruik van ander gereedschap of andere methoden valt niet onder uw garantie.

- De rotor is gevoelig voor stoten (ook tijdens het transport). Controleer de rotor vóór de montage altijd op beschadigingen (bij een rotor zonder magnetische coating kunt u proberen de magneten met uw vingers opzij te duwen). Na een stoot kunnen de vastgelijmde magneten losgeraakt zijn en alleen nog door magnetische kracht aan de rotor vastzitten, waardoor dit niet meteen opvalt. Tijdens het draaien van de motor zou de schade aanzienlijk zijn. Zorg er voordat u de rotor op de motor plaatst voor dat er zich geen metalen voorwerpen, zoals kleine schroeven, moeren en ringen, tussen de magneten hebben verzameld. Ook dat zou tot ernstige schade leiden.

- **Als je toegang hebt tot internet, kun je die instructies het beste online bekijken.** Door op de afbeeldingen te klikken, krijg je grotere en duidelijkere afbeeldingen te zien en mogelijk ook bijgewerkte informatie. Systeemplijst op <http://www.powerdynamo.biz>



DC-systeem: U zou de volgende onderdelen moeten hebben ontvangen:

- stator (voorgemonteerd)
- rotor
- elektronische bobine, hoogspanningskabel en blauwe kill-draad
- regelaar/gelijkrichter
- 3 M4-schroeven, 2 draadklemmen

- Let op: de stator is slechts losjes aan de basis bevestigd, omdat u deze voor de montage moet losmaken.

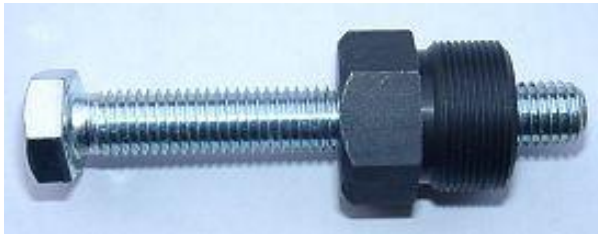
AC-systeem: U zou de volgende onderdelen moeten hebben ontvangen:



- stator (voorgemonteerd)
- rotor
- elektronische bobine, hoogspanningskabel en blauwe kill-draad
- AC-regelaar
- 3 M4-schroeven, 2 kabelklemmen

- Let op: de stator is slechts losjes aan de basis bevestigd, omdat u deze voor de montage moet losmaken.

Opmerking: - Dit systeem is geschikt voor meerdere motoren, die mogelijk standaard bevestigingsmoeren voor de rotor hebben met verschillende afmetingen (die u blijft gebruiken). Aangezien we niet weten in welke motor u dit systeem inbouwt, hebben we diverse sluitringen voor deze moer meegeleverd (die kunnen variëren van M10 tot M16), in de wetenschap dat ze niet allemaal bruikbaar zijn voor uw toepassing.



- Om de nieuwe rotor weer los te maken, heb je een aftrekker M27x1,25 nodig (bestelnr.: 99 99 799 00 – **Niet meegeleverd!**–

- **Let op: de standaardaftrekker voor uw Motoplat of SEM is niet geschikt. Deze heeft M26x1,5!**

- **Let op:** Gebruik nooit een klauwtrekker, een hamer of een ander hulpmiddel waarmee de magneten losgeschud kunnen worden.

- Zorg ervoor dat uw motorfiets stevig op de standaard staat, bij voorkeur op een verhoogde werkbank, en dat u goed bij de generatorzijde van de motor kunt komen.



- Verwijder het standaard Motoplat/SEM-systeem. Hiervoor hebt u een trekker M26x1,5 nodig.

- Koppel de kabels los van de oude magneto, de oude bobine en de regelaar, en verwijder deze onderdelen die nu niet meer nodig zijn (bij KTM heb je de kabelklem nodig).



- Verwijder de spie van de krukas. Deze hebt u niet meer nodig. Vergeet dit niet te doen, anders krijgt u later bij de montage problemen.

- **Opmerking:** Deze spie zorgt er niet daadwerkelijk voor dat de rotor op de as blijft zitten; dat gebeurt door de conus. De spie dient alleen als geleiding naar de juiste stand, die nu op een andere manier wordt bereikt.)



- Draai de 3 M4x25-schroeven los waarmee de stator op de basisplaat is bevestigd, maar trek de draad niet volledig door de plaat heen om te voorkomen dat de stator in de verkeerde positie wordt teruggeplaatst.

- Plaats de nieuwe statorbasis op het motorblok. Bevestig de plaat met de basisplaatschroeven (gebruik hiervoor de meegeleverde schroeven; deze moeten vrij plat zijn).

- Het systeem is geschikt voor verschillende motoren. U moet de plaat zo plaatsen dat de kabel in de richting van de kabeluitgang van de behuizing wijst.

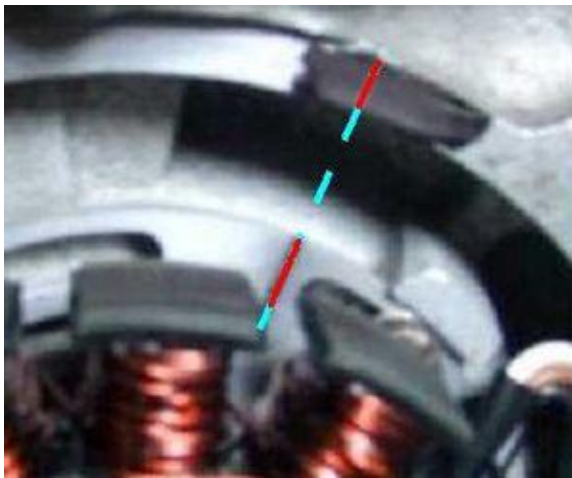
- *Let erop dat het systeem geschikt is voor verschillende KTM-modellen die verschillen in de richting van de kabeluitgang. Plaats de plaat altijd zo dat de kabel in de richting van de kabeluitgang bij de motor wijst. Neem de nieuwe statorbasis.*



- De basisplaat heeft – iets links van de kabelopening – een klein rood puntje dat de ontstekingsmarkering aangeeft.

- Aangezien dit puntje niet meer zichtbaar is zodra je de rotor hebt geplaatst, moet je de markering overbrengen op de buitenbehuizing, zoals aangegeven op de afbeelding linksonder.

- Een geïmproviseerd hulpmiddel met de dikte van de originele spie kan hierbij erg helpen, omdat het ervoor zorgt dat je vanuit het midden begint (rechtsonder)



- Plaats nu de statorspoel weer op de basis (die je stevig aan het carter hebt vastgedraaid!).

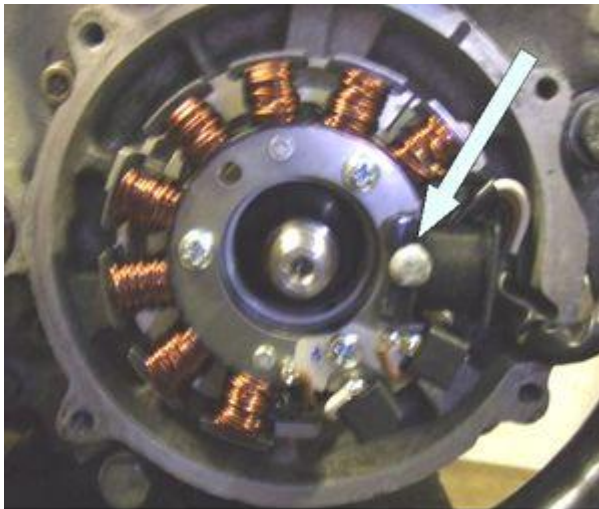
- Let erop dat je de draden niet beschadigt. De stator moet vrij scherp vastklikken. Als hij er zacht in gaat, heb je waarschijnlijk een draad eronder gekneld!

- Zorg ervoor dat de binnenste opening van de stator gelijkmatig over de opstaande bevestigingsrand van de basisplaat valt – anders komt de spoel scheef te zitten en raakt deze de rotor, waardoor deze beschadigd raakt. Ook kunnen draden eronder beschadigd raken, wat tot kortsluiting kan leiden.

- Schroef de spoel vast met de 3 M4x25-schroeven en draai ze goed vast.



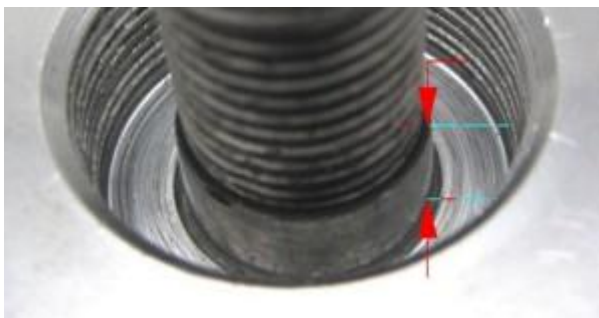
- Bij KTM-motoren zet u de kabel vast met de standaard kabelhouder of een kleine buisklem, zoals hier afgebeeld.



- Aangezien de ruimte aan de kant van de magneto vrij beperkt is en er mogelijk wijzigingen aan de krukas zijn aangebracht, of u wellicht een motortype heeft waarvoor het systeem niet echt geschikt is, raden wij u ten eerste aan

om de speling tussen de stator en de rotor te controleren met een klein stukje plasticine op het hoogste punt. Breng een kleine hoeveelheid plasticine aan (als u dat niet bij de hand hebt, gebruik dan kauwgom) op het hoogste punt van de grote zwarte spoel en druk de rotor er met de hand op. Til de rotor vervolgens voorzichtig weer op (met behulp van de trekker gaat dit gemakkelijker) en controleer de dikte van de plasticine. Deze zou ongeveer 2 mm moeten bedragen als de rotor niet is vastgedraaid.

- Controleer ook zorgvuldig of de rotor de kabel niet raakt.



- Verder moet u het uiteinde van de conische krukas controleren ten opzichte van het ondervlak van de trekopening van de rotor. Bij sommige motoren kan de conus iets boven de bodem van de opening uitsteken, waardoor de moer de rotor niet stevig kan vastzetten als dit niet wordt opgemerkt en verholpen door een vulring of, in ernstige gevallen, een afstandhouder toe te voegen. De rotor zou in dat geval gaan slippen, waardoor de timing niet meer klopt.

- Op de afbeelding hier is het probleem wat overdreven weergegeven om te laten zien wat we bedoelen.

- Bij de levering zijn 2 vulplaatjes en een afstandhouder inbegrepen.



- Bekijk de nieuwe rotor (vliegwiel) eens. Op de omtrek zie je een klein, met een laser ingebrand streepje. Dat is een ontstekingsmarkering. Deze is duurzaam, maar niet goed zichtbaar, dus kun je hem beter even markeren met een stift.
- Plaats de rotor voorlopig (alleen met de hand vastgedraaid) op de as om wat hefboomwerking op de krukas te krijgen wanneer je deze in de ontstekingspositie brengt.
- Verwijder de bougie om compressie tijdens deze werkzaamheden te voorkomen. Zodra u de krukas in de juiste ontstekingspositie hebt gezet, verwijdert u de rotor voorzichtig weer (gebruik een trekker!), waarbij u ervoor zorgt dat de positie van de krukas niet verandert. Mocht dat toch gebeuren, herhaal dan de procedure.

- Nu moet u het ontstekingsstijdstip afstellen door de rotor zo te plaatsen dat, **wanneer de zuiger zich op het moment van ontsteking bevindt, de markering op de rotor uitgelijnd is met de verplaatste statormarkering op de buitenbehuizing.**

(markering op de rotor in onderstaande afbeelding is ter illustratie vergroot weergegeven)

- Raadpleeg de handleiding van de fabrikant om te zien waar het ontstekingsmoment zich bevindt. Mocht u helemaal geen aanwijzingen hebben, probeer dan 2 mm vóór het bovenste dode punt (BTDC). Voor een KTM 565 is dit bijvoorbeeld 2,1-2,2 mm, d.w.z. 0,084-0,088" of 16,5-17°, voor de 454 2,3-2,4 mm (18,7-19,1°).





- Bevestig ten slotte de rotor zorgvuldig met de originele moer (voor KTM is dit KTM-onderdeel 51030028100, let op: M12x1, linksdraaiende schroefdraad) en de standaard sluitring, plus de genoemde vulringen indien nodig. Het aanhaalmoment volgens de KTM-handleiding is 54-59 Nm. Mocht de conus uitsteken zoals hierboven afgebeeld, plaats dan eerst de vulringen, aangezien de standaardring mogelijk een te kleine binnendiameter heeft.

- Bevestig de bobine en de regelaar op het frame van de motorfiets, bij voorkeur op dezelfde plek waar de originele bobine zat.

- De bevestigingsgaten van de nieuwe bobine komen helaas niet exact overeen met die van de oude Motoplat-bobine.

Aansluiting van de VAPE-dynamo op het verlichtingscircuit - Versies met DC- en AC-regelaar



- De twee zwarte draden die vanuit de statorspoel lopen, voeren de spanning aan voor de verlichting, de claxon, de knipperlichten enz. Ze hebben niets te maken met de ontsteking.

- Deze spanning (tussen de 10 en 50 volt wisselstroom) moet echter worden gestabiliseerd (gereguleerd) en voor de meeste toepassingen worden omgezet in gelijkstroom (DC), aangezien het in de eerste plaats wisselstroom (AC) is.

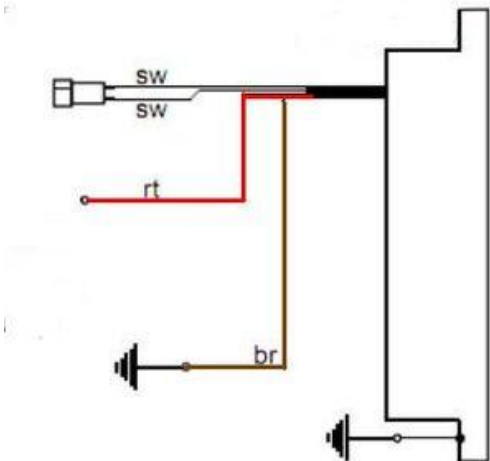
- Hiervoor bieden wij verschillende regelaars aan:



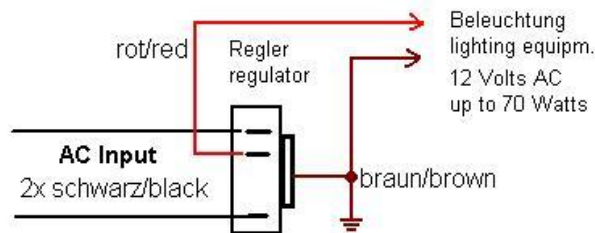
geur.

- Let op: elke **verwisseling van plus en min** (bij de gelijkstroomversies) leidt tot **onmiddellijke vernieling van de regelaar**. Dit valt niet onder de garantie, aangezien het om nalatigheid gaat! Een doorgebrande regelaar is meestal te herkennen aan de scherpe

DC-regelaar: DC-regelaar met ingebouwde afvlakcondensator (73 00 799 50)



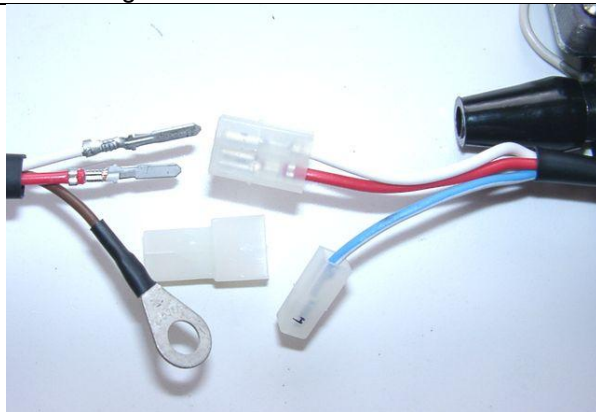
- de 2 zwarte (sw) draden vormen de wisselstroomingang van de dynamo (aangezien het wisselstroom is, maakt het niet uit welke zwarte draad op welke zwarte draad wordt aangesloten)
- de rode (rt) draad is de 12V DC-uitgang plus
- de bruine (br) draad is de aarde, intern verbonden met de behuizing

AC-regelaar: AC-regelaar (70 36 799 50)


- de 2 zwarte (sw) draden zijn de wisselstroom-ingang van de dynamo (aangezien het wisselstroom is, maakt het niet uit welke zwarte draad op welke zwarte draad wordt aangesloten) – de buitenste pinnen worden gebruikt
- vanaf de middelste pin en aarde heb je gereguleerde wisselstroom, die naar wisselstroomverbruikers wordt gevoerd
- Er is geen mogelijkheid voor een laadregeling (al helemaal niet: omdat er geen accu is).

Sluit de onderdelen aan zoals aangegeven in bedradingsschema 71ik-ac:

- Om de kabel gemakkelijker door de vaak kleine openingen in het motorhuis te kunnen leiden, is de plastic stekker van de generatorbedrading die naar de bobine loopt, nog niet op de kabel aansluiting geplaatst. U dient de stekker pas aan te brengen als alles aan de motorzijde correct is geïnstalleerd.



- Zoek de bobine met de vrouwelijke stekker en de twee draden (rood en wit).
- Plaats de meegeleverde stekkerbehuizing met twee posities op deze stekker en steek de twee draden (rood en wit) van de dynamo erin. Zorg ervoor dat de aansluitingen goed vastzitten in de behuizing en dat u het volgende aansluit:
 - wit op wit
 - rood op rood

- Mocht u de aansluitingen weer uit de stekkerbehuizing moeten (of willen) halen, steek dan vanaf de voorkant een paperclip naast de aansluitingen en duw het kleine haakje opzij. Trek vervolgens de draad eruit.

- De bruine draad van de nieuwe dynamo met de ronde oogklem moet rechtstreeks op het bevestigingsframe van de bobine (massa) worden vastgeschroefd.

Let op! Het negeren van deze instructie is de meest voorkomende oorzaak van ontstekingsproblemen!! Zonder deze directe verbinding werkt het systeem niet of niet langdurig zonder problemen. Vertrouw alstublieft niet op het frame voor de aarding. Verf, olie en vuil verhinderen vaak een goed contact!

12V AC Motorcycle Generator	- De twee zwarte kabels die vanuit de nieuwe dynamo lopen sluit aan op de buitenste pinnen van de nieuwe regelaar. Het maakt niet uit welke draad op welke van de twee aansluitingen wordt aangesloten, aangezien deze wisselstroom geleiden.
- Daarnaast moet je een aardingsdraad aansluiten ...	... aan de metalen houder van de regelaar. Anders werkt het licht niet.
- De middelste aansluiting van de regelaar ...	... wordt aangesloten op de draden van het verlichtingssysteem van de motorfiets.

- De blauwe (soms blauw-witte) draad bij de bobine blijft zitten. Dit is de kill-draad (afsluitdraad). <u>Opmerking:</u> - Mocht u problemen met de ontsteking ondervinden, koppel dan als eerste maatregel deze blauwe draad los. In veel gevallen kunt u dan weer verder rijden	- Aangesloten op massa - dit schakelt de ontsteking uit! - Dit type bedrading wordt gebruikt bij motorfietsen die van oorsprong al een magneto-ontsteking hadden en daarom werden uitgeschakeld door kortsluiting naar massa. - Deze voertuigen zijn standaard uitgerust met een hoofdslot (of een soort noodschakelaar) dat in de UIT-stand een pin met de massa verbindt (Duitse motoren: pin 2). De blauwe (/witte) draad van de bobine wordt hier aangesloten. Op die manier werkt de uitschakeling net als voorheen.
Schroef de hoogspanningskabel (ontstekingskabel) vast ... - Gebruik alstublieft geen vonkversterkende kabels, zoals „Nology supercables“ of „hot wire“. Dit verstoort het systeem en kan het mogelijk beschadigen.	... in de bobine en trek de rubberen afdichting eroverheen voordat u de bobine monteert (dat gaat dan makkelijker). - Gebruik alstublieft de kabel die bij het pakket wordt geleverd en geen willekeurige oude kabel.
- Je doet jezelf een plezier door je motorfiets te voorzien van nieuwe bougies en bougiestekkers (bij voorkeur met een weerstand tussen 0 en 2 kOhm). Veel problemen zijn terug te voeren op „ogenschijnlijk goede“ (zelfs volledig „gloednieuwe“) bougies, aansluitingen en kabels. - Gebruik geen bougies met een ingebouwde onderdrukingsweerstand. NGK (bijvoorbeeld) bood dergelijke bougies aan, gemarkeerd met een „R“ (voor weerstand).	
- Controleer ten slotte – voordat u de accu installeert en voordat u de motor voor het eerst start – nogmaals zorgvuldig alle aansluitingen en bevestigingen aan de hand van het bedradingsschema. Controleer of de accu en de lampen de juiste spanning (12 V) hebben. - Mocht er iets niet werken, raadpleeg dan onze probleemoplossingsgids op onze homepage. Koppel als eerste stap de blauwe draad los van de bobine en test het opnieuw.	
- BELANGRIJK: Bij reparaties aan de krukas wordt de dynamo-as vaak bewerkt, waardoor deze korter wordt. Hierdoor komt de rotor lager te zitten, waardoor de klinknagels mogelijk in contact komen met de statorspoel. Dit leidt tot een beschadigde stator en een storing in de ontsteking.	

Belangrijke veiligheids- en gebruiksinformatie voor systemen die uitsluitend op wisselstroom (AC) werken

- In de praktijk is de gelijkstroomregelaar (gelijkrichter/regelaar) de betere oplossing. Deze is bestand tegen hogere belastingen en is veelzijdiger in het gebruik.

Het voordeel van de wisselstroomregelaar ligt in zijn compacte formaat. Dit komt goed van pas bij:

- vintage motorfietsen, waarbij het een uitdaging is om de vrij grote gelijkstroomregelaar „weg te werken“. De wisselstroomregelaar zou mogelijk zelfs in de behuizing van de koplamp kunnen worden gemonteerd.

"pure offroad"-motorfietsen, waarbij je slechts een rudimentair elektrisch systeem nodig hebt en maar weinig mogelijkheden hebt om de (relatief) zware gelijkstroomregelaar te bevestigen.



Dit voordeel gaat echter gepaard met een reeks **nadelen (met mogelijk zelfs juridische implicaties) van de wisselstroomregelaar!**

- Je kunt geen accu gebruiken (en dus ook geen parkeerlicht)!
- Je kunt geen richtingaanwijzers gebruiken, tenzij je een wisselstroom-knipperlichtunit installeert, waarbij je ook rekening moet houden met een aantal (mogelijk zelfs wettelijke) aspecten!
- Je kunt geen normale gelijkstroomclaxon gebruiken (een wisselstroomclaxon zou dan helemaal geen geluid maken). Je kunt wel een wisselstroomclaxon gebruiken, maar ook daarbij zijn er een paar punten waar je op moet letten!
- De wisselstroomregelaar kan maximaal slechts 70 watt aan belasting aan, zelfs als de dynamo meer zou opwekken!

- Gezien de hoge stroomsterkte (en de warmte die hierdoor wordt gegenereerd) moeten systemen met deze regelaar absoluut altijd met de verlichting aan rijden. De door de dynamo opgewekte energie moet worden verbruikt, omdat de regelaar anders bij het verwerken ervan aanzienlijk warm wordt, wat niet alleen tot het risico op vernieling van de regelaar leidt, maar ook tot brandgevaar. (Als alternatief kunt u volledig zonder regelaar rijden als u geen verlichting nodig hebt. Laat dan de twee zwarte draden van de dynamo geïsoleerd (!) in rust staan.

Belangrijke veiligheids- en gebruiksinformatie

- Veiligheid gaat voor alles! Houd u aan de algemene gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor de reparatie van motorvoertuigen (MVR) en aan de veiligheidsinstructies en verplichtingen die door de fabrikant van uw motorfiets zijn aangegeven.

De timingmarkeringen op het materiaal dienen uitsluitend als algemene richtlijn tijdens de eerste montage. Controleer na de montage met behulp van geschikte middelen (stroboscoop) of de instellingen correct zijn om schade aan de motor of mogelijk zelfs aan uw gezondheid te voorkomen. U bent zelf verantwoordelijk voor de montage en de juistheid van de instellingen.

- Ontstekingssystemen genereren hoogspanning! Met ons materiaal zelfs tot 40.000 volt! Dit kan bij onzorgvuldig gebruik niet alleen pijnlijk zijn, maar ook rondt gevaarlijk. Houd daarom altijd voldoende afstand tot de elektrode van uw bougie en tot blootliggende hoogspanningskabels. Mocht u de vonkvorming moeten testen, houd de bougiehuls dan stevig vast met goed isolerend materiaal en druk deze stevig tegen de vaste ondergrond van het motorblok. Trek nooit aan bougieoppopen terwijl de motor draait. Was uw voertuig alleen met de motor uitgeschakeld en het contact uit.

- U zou de HT-kabel met de vaste rubberen dop (*die geen weerstand bevat*) als onderdeel van de set moeten hebben ontvangen; u dient een bougie met ingebouwde weerstand te gebruiken (*of de dop te vervangen door een exemplaar met een weerstand*) om te voldoen aan de lokale wetgeving (*eisen inzake elektromagnetische compatibiliteit*).
- Gebruik geen bougiekap(pen) met een weerstand in combinatie met een bougie(s) met een weerstand. Dit leidt tot problemen, met name bij het starten van de motor. De totale weerstand van de bougiekap en de bougie samen mag niet hoger zijn dan 5 kOhm.
- Houd er rekening mee dat bougies verouderen, waardoor de weerstand toeneemt. Als een motor alleen start wanneer hij koud is, is de kans groot dat dit wordt veroorzaakt door een defecte bougiestekker of een defecte bougie. Gebruik geen zogenaamde ontstekingsversterkende kabels (bijv. Nology).
- Controleer na de montage of alle schroeven goed vastzitten, ook de vooraf gemonteerde. Als onderdelen tijdens het gebruik losraken, leidt dit onvermijdelijk tot schade aan het materiaal. Wij monteren schroeven vooraf slechts losjes.
- Geef het nieuw geïnstalleerde systeem de kans om te werken, voordat je waarden gaat controleren en testen, of – erger nog – er wijzigingen aan aanbrengt. Onze onderdelen zijn gecontroleerd voordat ze aan u zijn geleverd. U zult er sowieso niet veel aan kunnen controleren. **Meet in ieder geval niet aan de elektronische componenten (zoals de bobine, de regelaar en de voorontstekingseenheid). U loopt het risico ernstige schade aan de interne elektronica te veroorzaken. U zult er sowieso geen tastbare resultaten mee behalen.** Houd er rekening mee dat ook uw carburateur, uw bougies en bougiestekkers (zelfs als ze volledig nieuw zijn) de oorzaak van de storing kunnen zijn. De algemene ervaring met onze systemen is dat de carburateur opnieuw moet worden afgesteld op lagere waarden. Mocht het systeem na montage niet starten, koppel dan eerst de blauwe (of blauw/witte) uitschakeldraad direct bij de bobine (of in sommige gevallen de voorontstekingsunit) los om eventuele storingen in het uitschakelcircuit uit te sluiten. Controleer de aardverbindingen zorgvuldig en zorg ervoor dat er een goede elektrische verbinding is tussen het frame en het motorblok. Raadpleeg bij problemen eerst onze Knowledge Base voordat u het materiaal naar ons opstuurt voor controle.
- De vonk van klassieke, op contactpunten gebaseerde ontstekingssystemen heeft met ongeveer 10.000 volt relatief weinig energie en ziet er daarom geel en dik uit (waardoor hij echter wel goed zichtbaar is). De vonk van ons systeem is een hoogenergetische vonk met tot wel 40.000 volt en is daardoor naalddun en geconcentreerd van vorm, en blauw van kleur, waardoor hij minder goed zichtbaar is. Bovendien ontstaat er alleen een vonk bij snelheden die met de kickstarter worden bereikt en niet door de kickhendel langzaam met de hand naar beneden te duwen (zoals bij accu-ontstekingen wel het geval kan zijn).
- Systemen met ontstekingsspoelen met twee uitgangen vertonen enkele bijzonderheden. Houd er rekening mee dat bij het testen van één kant de andere kant ofwel moet zijn aangesloten op een gemonteerde bougie, ofwel stevig moet zijn geaard. Anders ontstaat er aan geen van beide kanten een vonk. Bovendien kunnen bij dergelijke open uitgangen lange en gevaarlijke vonken over de hele spoel heen vliegen.
- Voer nooit elektrisch booglassen uit aan de motorfiets zonder alle onderdelen die halfgeleiders bevatten (ontstekingsspoel, regelaar, voorontsteking) volledig los te koppelen; de stator en rotor hoeven niet te worden verwijderd. Hetzelfde geldt voor solderen. Koppel de soldeerbout los van het lichtnet voordat u de elektronica aanraakt! Gebruik nooit koperpasta op bougies.
- Elektronica is zeer gevoelig voor verkeerde polariteit. Controleer na werkzaamheden aan het systeem altijd of de polariteit van de accu en de regelaar correct is. Verkeerde polariteit veroorzaakt kortsluiting en zal de regelaar, de bobine en de voorontstekingsregelaar beschadigen. In de regel geldt dat de bedrading altijd 'kleur op kleur' is. Gevallen waarin de kleur tussen draden afwijkt, worden uitdrukkelijk vermeld in onze instructies.
- Let er bij het hanteren van de nieuwe rotor op dat u de magneten niet beschadigt. Vermijd directe stoten tegen de omtrek van de rotor. **Plaats de rotor tijdens het transport nooit boven de stator.** Neem onze aanwijzingen met betrekking tot het transport van het materiaal in acht.

- Gebruik geen bougiestekkers met een weerstand van meer dan 5 kOhm. Gebruik bij voorkeur stekkers van 1 of 2 kOhm. Houd er rekening mee dat bougiestekkers verouderen, waardoor hun interne weerstand toeneemt. Mocht een motor alleen starten als hij koud is, dan is een defecte bougiestekker en/of bougie zeer waarschijnlijk de oorzaak. Controleer bij problemen ook de hoogspanningskabels. Gebruik nooit hoogspanningskabels van koolstofvezel en gebruik nooit zogenaamde "hot wires" die beloven de vonk te versterken.
 - Het is een goed idee om de rotor met een dun laagje olie in te smeren om het risico op corrosie te verminderen.
 - Gebruik nooit een klauwtrekker of een hamer om de rotor los te maken. De magneten kunnen daarbij losraken. Wij bieden een speciale trekker aan om de nieuwe rotor weer los te maken (zie montagehandleiding)!
 - Mocht de motorfiets voor langere tijd niet worden gebruikt, koppel dan de accu (indien aanwezig) los om te voorkomen dat er stroom weglekt via de diodes van de regelaar. Let wel: zelfs een losgekoppelde accu raakt na verloop van tijd leeg.
 - Houd u alstublieft aan deze aanwijzingen, maar wees tegelijkertijd niet bang voor het installatieproces. Vergeet niet dat duizenden andere klanten het systeem al met succes hebben geïnstalleerd.
- Veel rijplezier met uw motorfiets en zijn nieuwe elektrische hart!***

