

System 7036799AC**Generator / elektronisk tenning for Sachs 125-motor (f.eks. i Hercules 1001-1251, KTM 100/125, Penton)**

- Magnetbasert generator med integrert halvledertening. Utgang 12 V/70 W vekselstrøm. Erstatte det gamle Motoplat-systemet (inkludert tennspole). Det er ikke behov for endringer på motorhuset. Systemet er teknisk i stand til å kjøre uten batteri.

- Viktig: Ingen vekselstrømssystemer støtter verken batterilading eller blinklys. Du kan derfor normalt ikke bruke det på offentlige veier (med mindre lokale forskrifter tillater det). Sjekk lokale trafikkregler før bruk i vanlig trafikk.

Dersom du trenger blinklys og/eller batteri, må du be om en likestrømsversjon av systemet.

- For likestrømssystem **7036799DC** (støtte for blinklys og batteri)

**Fordel sammenlignet med
originalsystemet:**

- alle deler er nye
- høyere lysutbytte
- svært stabil tenning med kraftig gnist
- bedre start, bedre drivstofforburning



Monteringsanvisning for system 7036799AC	1.9.2026
- Hvis du kan montere og innstille tidsinnstillingen på et standard tenningsystem og har grunnleggende mekaniske ferdigheter, kan du montere en VAPE! Hvis du aldri har jobbet med tenningsystemet ditt 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, tekniske data eller monterings- og bruksanvisninger 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 sikrere verdier (mindre forhånd). Under montering må du nøye kontrollere at rotoren (svinghullet) 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 den angitte, 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 legger merke til 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.

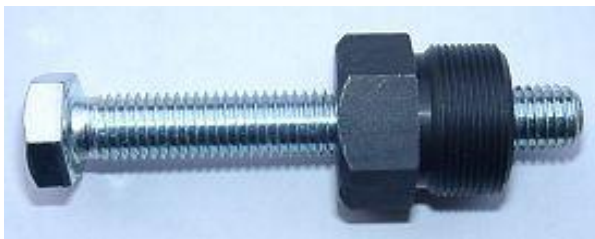
- **Hvis du har tilgang til Internett, anbefales det å se på instruksjonene der.** Du får større og bedre bilder ved å klikke på dem, og kanskje også oppdatert informasjon. Systemliste på <http://www.powerdynamo.biz>

Du bør ha mottatt følgende deler:



- stator (forhåndsmontert)
- rotor
- elektronisk tennspole, høyspenningskabel og blå (kill-) ledning
- AC-regulator
- 3 skruer M4, 2 kabelbindere

Merk at statoren kun er løst festet til underlaget, da du må løsne den for montering.



- For å løsne den nye rotoren igjen, trenger du en avtrekker M27x1,25 (del 99 99 799 00 – **følger ikke med!**).

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

- **Merk:** Dette vekselstrømssystemet støtter verken batterilading eller blinklys. Du kan derfor normalt ikke bruke det på offentlige veier (med mindre lokale forskrifter tillater det). For likestrømssystem 70 36 799 DC (støtte for blinklys og batteri)!



- Sørg for at motorsykkelen står sikkert på stativet, helst på en forhøyet arbeidsbenk, og at du har god tilgang til generator-siden av motoren. Merk at du skal installere et 12-volts system, så du må bytte ut alle lyspærene med 12-volts-pærer.

- Fjern det originale svinghjulet.



- Fjern alle kabler som går til den gamle tennspolen og til ULO-boksen, og ta av disse delene.

- Skru ut den gamle statoren og ta den av motoren. Fjern Woodruff-nøkkelen fra veivakselen. Du trenger den ikke lenger. Husk å gjøre dette, ellers vil du få problemer senere i monteringsprosessen.

- Merk: Denne Woodruff-nøkkelen holder egentlig ikke rotoren fast på akselen; dette gjøres av konen. Den fungerer bare som en føring for riktig innstilling, som nå oppnås på annen måte.)

- Oppmerksomhet: Veivakselmutteren har venstre gjenger!



- Sett statorspolen tilbake på platen, og pass på at du ikke skader ledningene. Statoren må klikke på plass ganske kraftig. Hvis den sitter løst, har du sannsynligvis klemt fast en ledning under den!

- Sørg for at den indre åpningen på statorenheten passer jevnt over den opphøyde festekanten på bunnplaten – ellers vil spolen sitte skjevt og berøre rotoren, noe som vil skade den.

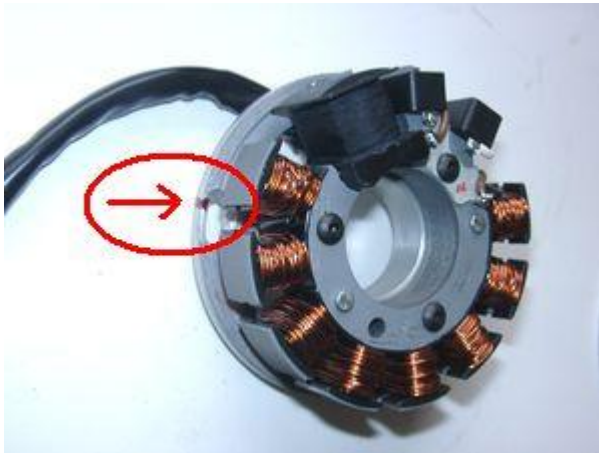
- Skru spolen fast med de 3 M4-skruene og stram til.

- Tenningsinnstilling

For å oppnå maksimal fleksibilitet er det ikke laget noen spor i rotoren. Du trenger ikke å bekymre deg for den nå manglende Woodruff-nøkkelen. Den hadde ingen låsefunksjon, men fungerte som en veiledning for riktige tenningsinnstillinger. Nå har du merkene og mye større fleksibilitet.



- Ta en titt på den nye rotoren. På omkretsen finner du en liten innpresset linje. Det er en tenningsmarkering. Den er holdbar, men ikke særlig synlig, så det er best å markere den med en tusj.



- Ta en titt på den nye statoren. På omkretsen av bunnplaten finner du en liten rød markering. Også denne er en tenningsmarkering.

- Hvis du har tatt statoren helt av platen, må du passe på å sette den tilbake i samme posisjon, ellers går tenningsinnstillingen tapt. Risikoen for dette er imidlertid liten, siden ledningen vil lede deg riktig på veien mot utgangen.



- Sett rotoren løst på veivakselen og sjekk at den kan bevege seg fritt over statorbasen.

- Ta ut tennpluggen og sett stempelet i tenningsposisjon. Dette kan være 2 mm før øverste dødpunkt (BTDC).

- Ta rotoren forsiktig av igjen uten å endre veivens posisjon, og sett den på plass på veiven slik at markeringen på rotoren er på linje med markeringen på statoren. Fest rotoren forsiktig i denne posisjonen med den originale mutteren.

- Fest tennspolen og regulatoren på motorsykkelens ramme, helst der den opprinnelige spolen satt. (Bildene viser en annen motorsykkel!)



Nå må du koble til den gamle likestrømskretsen (blinklys, horn og batterilading) og vekselstrømskretsen (frontlys og bremselys). Koble også til det nye blinklyset. For å gjøre dette må du identifisere følgende kabler og:

- La være å erstatte:

- Koble sammen **og deretter** til plusspolen på batteriet:
(Vårt råd: en ekstra bryter og en sikring!)

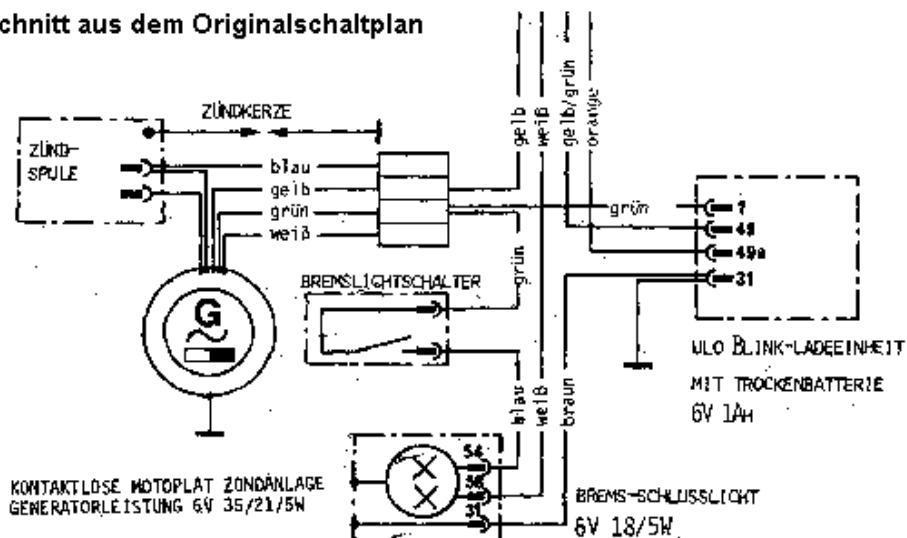
- Den blå avstengningskabelen (tidligere fra tennspolen):

- Den brune kabelen, som går forbi ULO-boksen (pinne 31):

- Sist, men ikke minst, de nye blinkerkablene:

- den grønne kabelen fra ULO-boksen (pin 1) til Motoplat
- de to kablene fra Motoplat til tennspolen
- den gul/grønne kabelen, som tidligere går fra ULO-boksen, pinne 49 (horn og blinklys)
- den grønne kabelen fra bremselyset, som før går til Motoplat
- den gule kabelen, som tidligere går til Motoplat (frontlysene)
- plustilkoblingen til den nye blinklysløseren
- skal kobles til den blå/hvite kabelen fra tennspolen. Hvis den er koblet til jord, er tenningen av (som før). Hvis noe ikke fungerer, koble fra denne kabelen og test på nytt.
- skal også kobles til med den blå ledningen fra ledningsnett. Dette er avbryterledningen til motorens jordbryter. Koble den til den blå ledningen til avbryterbryteren på det gamle Motoplat-systemet ditt, eller til den blå ledningen til tenningslåsen.
- skrues fast til en solid jord, aller helst direkte til minuspolen på batteriet.
- 12 V pluss inngangsspenning er allerede koblet til pluss (se ovenfor)
- Utgangen til blinklysbryteren skal kobles til den oransje (eller noen ganger svarte) kabelen som går forbi ULO-boksen (pinne 49a)
- Hvis blinklysløseren har en jordtilkobling, må den (selvsagt) kobles til jord

Ausschnitt aus dem Originalschaltplan



Koble delene sammen som vist i koblingsskjema 71ik-ac:

- 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 to ledningene (rød og hvit).

- Sett det medfølgende 2-polede plugghuset på denne pluggen og før inn de to ledningene (rød og hvit) fra generatoren. Sørg for at polene sitter godt fast i huset, og at du kobler:

- hvit til hvit
- rød til rød

- 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.

- Den brune ledningen fra den nye generatoren med den runde øye-terminalen må skrus fast direkte på holderrammen til tennspolen (jord).

Vær oppmerksom! Manglende overholdelse av dette er den vanligste årsaken til tenningsproblemer!! Uten denne direkte tilkoblingen fungerer ikke systemet, eller det fungerer ikke lenge uten problemer. Ikke stol på rammen som jord. Maling, olje og smuss hindrer ofte god kontakt!

Generator	- De to svarte kablene som går fra den nye generatoren kobles til de ytre polene på den nye regulatoren. Det spiller ingen rolle hvilken ledning som kobles til hvilken av de to polene, siden de fører vekselstrøm.
I tillegg må du koble en jordledning ...	... til regulatorens metallholder. Ellers vil ikke lyset fungere.
Den midterste terminalen på regulatoren ...	... kobles til ledningene til motorsykkels belysningsystem.
- Den blå (noen ganger blå/hvite) ledningen ved tennspolen blir sittende. Dette er avbruddsledningen. Merk: - Hvis du opplever tenningsfeil, må du som første tiltak koble fra denne blå ledningen. I mange tilfeller vil dette gjøre at du kan kjøre videre	- Koblet til jord – vil det stoppe tenningen! - Denne typen ledningsføring brukes på motorsykler som opprinnelig allerede hadde magnettenning og derfor ble slått av ved kortslutning mot jord. - Disse kjøretøyene har som standard en hovedlås (eller noen har en nødstoppbryter) som kobler en kontakt til jord når den er i OFF-posisjon (tyske motorsykler: kontakt 2). Den blå/hvite ledningen fra tennspolen skal kobles til her. På den måten fungerer avstengningen som før.
Skru fast høyspenningskabelen (tenningskabelen) ... - Vennligst ikke bruk noen gnistforsterkende kabler, som for eksempel «Nology supercables» eller «hot wire». Dette vil forstyrre systemet og muligens skade det.	... inn i tennspolen og trekk gummipakningen over før du monterer spolen (det blir enklere). - Bruk 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 innebygd dempningsmotstand. NGK (f.eks.) har tilbudt slike tennplugg merket med bokstaven «R» (for resistor).	
- Til slutt – og før du monterer 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 lypærene 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 dynamakslen ofte bearbeidet og blir dermed kortere. Dette fører til at rotoren kommer lavere, og at dens nagler nå kan komme i kontakt med statorspolen. Konsekvensen er en ødelagt stator og tenningsfeil.	

Viktig sikkerhets- og driftsinformasjon for systemer som kun bruker vekselstrøm (AC)

- I praksis er likestrømsregulatoren (likeretter/regulator) den bedre løsningen. Den tåler høyere belastninger og er mer allsidig i bruk.

Fordelen med vekselstrømsregulatoren ligger i dens kompakte størrelse. Dette er praktisk i:

- Vintage-motorsykler, der det kan være vanskelig å «skjule» den ganske store likestrømsregulatoren. Vekselstrømsregulatoren kunne kanskje til og med monteres inne i frontlyktens hus.
- «Rene terrengsykler», der man kun trenger et rudimentært elektrisk system og har få muligheter til å feste den (relativt) tunge likestrømsregulatoren.



- Denne fordelen går imidlertid hånd i hånd med en rekke **ulemper (med muligens til og med juridiske konsekvenser) ved vekselstrømsregulatoren!**

- Du kan ikke bruke batteri (og dermed ikke parkeringslys)!
- Du kan ikke bruke blinklys, med mindre du installerer en vekselstrømsblinkerenhet – noe som i seg selv medfører noen (muligens også lovmessige) forhold du må ta hensyn til!
- Du kan ikke bruke et vanlig likestrømshorn (et vekselstrømsdrevet horn vil være helt lydløst). Du kan bruke et vekselstrømshorn, men også her er det noen punkter du må ta hensyn til!
- Vekselstrømsregulatoren takler maksimalt 70 watt belastning, selv om dynamoen skulle generere mer!

- På grunn av den høye strømstyrken (og varmen som genereres som følge av dette) må systemer med denne regulatoren alltid kjøres med lysene på. Energien som produseres av generatoren må forbrukes, ellers vil regulatoren som prøver å forbruke den, bli svært varm, noe som ikke bare medfører risiko for at regulatoren ødelegges, men også risiko for brann.

(Alternativt kan du kjøre helt uten regulator dersom du ikke trenger lys. Da må du bare la de to svarte ledningene fra generatoren være isolerte (!) og ubrukte.

Viktig sikkerhets- og bruksinformasjon

- Sikkerhet først! Følg de generelle helse- og sikkerhetsforskriftene for reparasjon av motorvogner (MVR), samt sikkerhetsinformasjonen og forpliktelsene som er angitt av produsenten av motorsykkelen din.

Tidsmerkene på materialet er kun ment som en generell veiledning ved første montering. Kontroller etter montering ved hjelp av egnet utstyr (stroboskop) at innstillingene er korrekte for å unngå skade på motoren eller eventuelt helsen din. Du er alene ansvarlig for monteringen og at innstillingene er korrekte.

- **Tenningsystemer genererer høyspenning!** Med vårt utstyr kan spenningen nå opp til 40 000 volt! Dette kan, ved uforsiktig håndtering, ikke bare være smertefullt, men også direkte **farlig**. Sørg for å holde sikker avstand til elektroden på tennpluggen og til åpne høyspenningskabler. Dersom du må teste tennpluggen, må du holde fast i tennplugghodet med et godt isolerende materiale og presse det godt mot en fast del av motorblokken.

Trekk aldri av tennpluggheftene mens motoren er i gang. Vask kun kjøretøyet når motoren står stille og tenningen er slått av.

- Du bør ha mottatt HT-kabelen med den faste gummikappen (*som ikke inneholder en motstand*) som en del av settet. Du må bruke en tennplugg med innebygd motstand (*eller bytte ut kappen med en som inneholder en motstand*) for å overholde lokale lover (*krav til elektromagnetisk kompatibilitet*).

- Bruk ikke tennplugghefter som inneholder en motstand SAMTIDIG med tennpluggen som inneholder en motstand. Dette vil føre til problemer, særlig vanskelig motorstart. Den samlede motstanden for tennpluggheften og tennpluggen til sammen bør ikke overstige 5 kOhm.

- Husk at tennpluggen eldes, noe som øker motstanden. Hvis en motor kun starter når den er kald, er det svært sannsynlig at årsaken er en defekt tennpluggkontakt eller en feilaktig tennplugg. Ikke bruk såkalte tenningsforsterkende kabler (f.eks. Nology).

- Etter montering må du kontrollere at alle skruer sitter godt fast, også de som er forhåndsmontert. Hvis deler løsner under kjøring, vil det uunngåelig oppstå skader på materialet. Vi forhåndsmonterer skruene kun løst.

- La det nyinstallerte systemet få en sjanse til å fungere, før du begynner å sjekke og teste verdier – eller, enda verre, foreta endringer i det.

Våre deler er sjekket før levering til deg. Du vil uansett ikke kunne sjekke så mye. **Unngå i alle fall å måle på de elektroniske komponentene (som tennspole, regulator og forhåndsinnstillingsenhet). Du risikerer alvorlig skade på den indre elektronikken der. Du vil uansett ikke få noen konkrete resultater av denne operasjonen.** Husk at også forgasseren, tennpluggene og tennpluggkontaktene (selv om de er helt nye) kan være årsaken til feilen. Den generelle erfaringen med våre systemer er at forgasseren må justeres på nytt til lavere innstillinger. Skulle systemet ikke starte etter montering, må du først koble fra den blå (eller blå/hvite) avbryterledningen direkte ved tennspolen (eller i noen tilfeller forhåndsinnstillingsenheten) for å utelukke eventuelle feil i avbryterkretsen. Kontroller jordforbindelsene nøye, og sørg for at det er god elektrisk kontakt mellom rammen og motorblokken.

Ved problemer ber vi deg først sjekke vår kunnskapsbase før du sender materialet til oss for kontroll.

- Gnisten fra klassiske, kontaktpunktbaserte tenningsystemer har med sine rundt 10 000 volt relativt lite energi og ser derfor gul og tykk ut (noe som imidlertid gjør den svært synlig). Gnisten fra vårt system er en høyenergignist med opptil 40 000 volt og har derfor en nåltynn, fokusert form og er blå i fargen, noe som gjør den mindre synlig. Videre oppstår gnisten kun ved hastigheter som krever kickstart, og ikke ved å trykke kick-spaken sakte ned med hånden (som man kan oppleve med batteribaserte tenningsystemer).

- Systemer med tennspoler med to utganger har noen særtrekk. Vær oppmerksom på at når du utfører tester på den ene siden, må den andre siden enten være koblet til en montert tennplugg eller være forsvarlig jordet. Ellers vil det ikke oppstå gnist på noen av sidene. Med slike åpne utganger kan det dessuten oppstå lange og farlige gnister som sprer seg over hele spolen.

- Utfør aldri lysbuesveising på motorsykkelen uten å ha koblet fra alle deler som inneholder halvledere (tenningsspole, regulator, tenningsforskyvning) fullstendig; stator og rotor trenger ikke å demonteres. Det samme gjelder for lodding. Før du berører elektronikk, må du koble loddebolten fra strømmettet! Bruk aldri kobberkitt på tennpluggene.

- Elektronikk er svært følsom for feil polaritet. Etter arbeid på systemet må du kontrollere at polariteten på batteriet og regulatoren er riktig. Feil polaritet fører til kortslutning og vil ødelegge regulatoren, tennspolen og tenningsforskyvningsenheten. Som regel skal ledningene alltid kobles farge mot farge. Tilfeller der fargene skifter mellom ledningene, er uttrykkelig nevnt i våre instruksjoner.

- Når du håndterer den nye rotoren, må du passe på å ikke skade magnetene. Unngå direkte slag mot rotorens omkrets. **Under transport må 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 på nytt (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 71k-ac

