

System 7125799DC

Fördelar jämfört med
originalsystemet:**Generator/tändning för Husqvarna 125–400;
bottenplatta med 90 mm diameter**

- För modellerna 125/175/240/250/360/390/400 ccm med liten axel, modeller från 1971–81 och 1981–88 om den används tillsammans med den originalmonterade 130 mm-adaptern

- Magnetbaserad generator med integrerad halvledartändning, ljusutgång 12 V/100 W DC. Tändning med egen strömförsörjning inifrån systemet. Ersätter original Motoplat eller SEM Magneto samt alla tändningsdelar. Kräver inga ändringar på vevhuset.

- Tips: rotorns vikt 0,7 kg – för motorer på 250 cc och större rekommenderar vi en rotorvikt på 1,0 kg: 79 02 799 DC

- Alla delar är nya
- halvledartändning
- högre ljusflöde
- mycket stabil tändning med stark gnista
- bättre start, bättre bränsleförbränning
- inget slitage längre på tändkontakterna



M7125799DC

Monteringsanvisningar för system 7125799DC och system 7125799AC		14.8.2026
- Om du kan montera och ställa in en standardtändning och har grundläggande mekaniska kunskaper kan du montera en VAPE! Om du aldrig har arbetat med din tändning är det bättre att låta någon som kan det göra det.		
- VAPE kan inte övervaka att dessa anvisningar följs, och 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. Vi tar därför inget ansvar för förluster, skador eller kostnader som uppstår till följd av, eller på något sätt är kopplade till, felaktig installation, felaktig drift eller felaktig användning och underhåll. Vi förbehåller oss rätten att göra ändringar i produkten, de tekniska uppgifterna eller monterings- och bruksanvisningarna utan föregående meddelande		
<u>VIKTIGT</u>		
- Läs igenom dessa anvisningar noggrant och i sin helhet innan du påbörjar arbetet på din motorcykel Tänk på att alla ändringar av materialet samt egna reparationsförsök som inte har avtalats med VAPE kan leda till att garantin upphör att gälla. Klipp inte av kablar. Detta leder till att skyddet mot omvänd polaritet försvinner och resulterar ofta i skador på elektroniken. Observera även informationen på informationssidan för detta system. Kontrollera att det du har köpt verkligen passar den motorcykel du har. Felaktiga tändinställningar kan skada din motor och till och med skada dig vid kickstart (kraftiga bakslag). Var försiktig under de första testkörningarna. Ändra vid behov inställningarna till säkrare värden (mindre förskjutning). Kontrollera noggrant under monteringen att rotorn (svänghjulet) inte vidrör statorspolarna eller något annat, vilket kan inträffa på grund av olika omständigheter och leda till allvarliga skador.		
Avsedd användning - Detta system är avsett att ersätta originaldynamo-/generator- och tändsystem i veteran- och klassiska motorcyklar vars motoregenskaper inte har modifierats eftermonterat . Systemet är inte ett tuning-system och medför ingen betydande ökning av motoreffekten. Det förbättrar dock väghållningen och komforten avsevärt genom att erbjuda bättre belysning, bättre funktion hos sidoblinkers och signalhorn samt, jämfört med de äldre originalsystemen, ökad tillförlitlighet. Eftersom vårt system inte påverkar motorns prestanda ökar det inte utsläppen av gasformiga föroreningar eller bullernivån. 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 sett inte att strida mot motorcykelns gällande rättsliga status. (Kontrollera gällande lokala bestämmelser!) Detta system är inte lämpligt för användning vid tävlingar. Om systemet används på annat sätt än avsett upphör garantin att gälla och det kan hända att du inte uppnår önskade resultat eller, i värsta fall, förlorar den lagstadgade trafiksäkerheten.		
 - VAPE garanterar att produkterna är typgodkända och märkta med "E"-märket i en ring (E8 specifikt för Tjeckien), vilket säkerställer att produktens egenskaper alltid överensstämmer med gällande ECE-typgodkännandebestämmelser (särskilt ECE R10.05). Kontroll utförs regelbundet av den behöriga myndigheten.		
- Laddningssystemet är endast avsett för användning med uppladdningsbara 12 V (6 V-system: 6 V) blybatterier med flytande elektrolyt eller slutna blybatterier, AGM och gelbatterier. Det är inte avsett för användning med nickel-kadmium-, nickel-metallhydrid-, litiumjon- eller andra typer av uppladdningsbara eller icke-uppladdningsbara batterier.		
- Detta är ett ersättningssystem och inte en kopia av originaldelarna . Delarna i detta system ser därför annorlunda ut och kan passa på ett annat sätt (framför allt tändspolen och regulatoren), vilket innebär att du kan behöva göra vissa anpassningar.		
- Vid monteringen är det absolut nödvändigt att börja med att montera motordelarna för att kontrollera att de verkligen passar innan du börjar montera de yttre delarna. I många fall monterar kunderna dessa först och modifierar dem därmed ofta på ett sätt som strider mot garantivillkoren, vilket gör dem olämpliga för återförsäljning. Att byta ut gamla tändsystem handlar inte om att bara plocka något från hyllan i en stormarknad, eftersom det finns väldigt många olika typer och versioner samt eventuellt okända eftermarknadsmodifieringar som medför stor risk för fel.		

- Våra system har **INTE testats för användning med elektroniska enheter från tredje part (såsom GPS, mobiltelefoner, LED-belysning m.m.) och kan orsaka skador på sådana komponenter.** 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 ett tändsystem som av lagliga skäl begränsade topphastigheten. Det nya systemet har ingen sådan funktion, så kontrollera din rättsliga situation i förväg.

- Om du inte har tillräcklig kunskap för att utföra installationen bör du låta en expert eller en specialiserad verkstad göra det. Felaktig installation kan skada det nya systemet och din motorcykel, och kan till och med leda till personskador.

- Innan du beställer ett system bör du kontrollera om ett avdragningsverktyg för den nya rotorn ingår i satsen. Om så inte är fallet bör du beställa det samtidigt. Använd aldrig något annat än det rekommenderade avdragningsverktyget för att dra av den nya rotorn. Skador på rotorn som uppstår till följd av användning av andra verktyg eller metoder täcks inte av garantin.

- Rotorn är känslig för stötar (även under transport). Kontrollera alltid att den inte är skadad före montering (på rotorerna utan magnetplastering kan du försöka skjuta magneterna åt sidan med fingrarna). Efter en stöt kan de limmade magneterna ha lossnat och hänger kvar på rotorn enbart genom magnetisk kraft, vilket gör att man inte märker det direkt. Skadorna skulle bli betydande under motorgång. Innan du sätter rotorn på motorn, se till att magneterna inte har dragit till sig några metallföremål såsom små skruvar, muttrar och brickor. Även detta skulle leda till allvarliga skador.

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



Du bör ha fått följande delar:

- stator (förmonterad)
- rotor
- elektronisk tändspole, högspänningskabel och blå avstängningskabel
- regulator/likriktare (för växelströmssystem, växelströmsregulator)
- 3 skruvar M5x12, 3 mellanlägg 25x18x1, 2 kabelklämmor

- Observera att statorn endast är löst fäst vid sin bas, eftersom du måste ta loss den för montering.



- För att åter koppla bort den nya rotorn behöver du en avdragare M27x1,25 (artikelnr: 99 99 799 00 – **Ingår inte!**–

- **Obs! Den medföljande avdragaren till din Motoplat eller SEM passar inte. Den har M26x1,5!).**

- **Obs!** Använd aldrig en klodragare, en hammare eller något annat verktyg som kan skaka loss magneterna.

- Se till att din motorcykel står stadigt på sitt stativ, helst på en upphöjd arbetsbänk, och att du har god åtkomst till motorns generatorhåll.



- Ta bort det ursprungliga Motoplat/SEM-systemet. Du behöver en avdragare M26x1,5.

- Koppla bort ledningarna från den gamla magneten, den gamla tändspolen och regulatorn och ta bort dessa delar som nu inte längre behövs.



- Ta bort spårkilen från vevaxeln. Du kommer inte att behöva den längre. Glöm inte att göra detta, annars kommer du att få problem senare under monteringen.

- Anmärkning: Denna Woodruff-kil håller egentligen inte rotorn på axeln – det sker istället med hjälp av konen. Den styr helt enkelt till rätt läge, vilket nu uppnås på annat sätt.)

- Se till att konen är hel och ren.



- Skruva loss statorspolen från dess bas. Ta bort statorn.

- Placera den nya basplattan i originaladaptern och fäst den där med de medföljande 3 skruvarna M5x12.

- Använd inte andra skruvar, eftersom ett högre skruvhuvud kan komma i konflikt med rotorn.



- Se till att öppningen i den nya basplattan stämmer överens med öppningen i standardadaptorn.

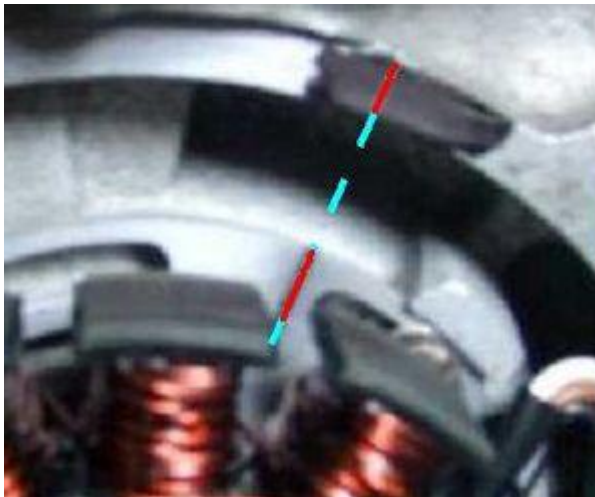
- Sätt tillbaka statorspolen. Statoren måste klicka på plats ganska kraftigt. Om den sätter sig mjukt har du troligen klämt fast en tråd under eller placerat spolen på fel sida, vilket kan orsaka skador.



- Basplattan har – något till vänster om trådöppningen – en liten röd prick som markerar tändningsmärket.

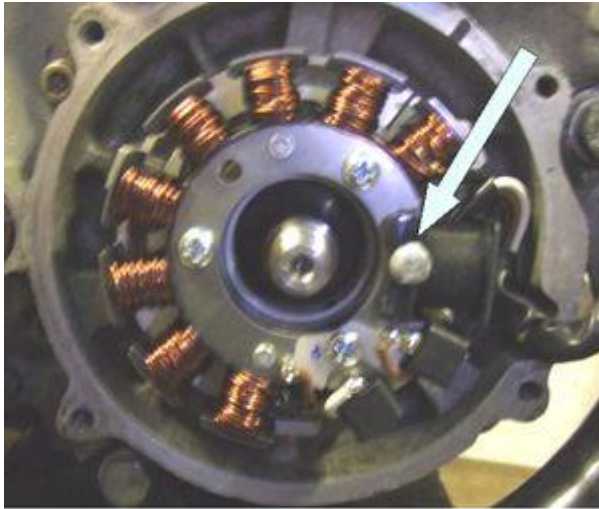
- Eftersom denna prick inte längre kommer att synas när du har placerat rotorn måste du överföra markeringen till det yttre höljet enligt bilden nedan till vänster.

- Ett provisoriskt verktyg med samma tjocklek som den ursprungliga Woodruff-kilen kan vara till stor hjälp här, eftersom det säkerställer att du utgår från mitten (nedan till höger)





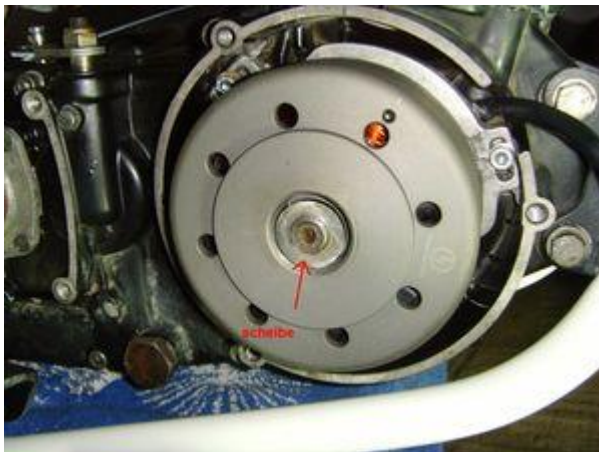
- Sätt nu tillbaka den förmonterade statorenheten på motorn och fäst den med originalskruvarna.



- Eftersom utrymmet på magnetosidan är ganska trångt och eftersom det kan ha skett ändringar på vevaxeln eller om du eventuellt har en motortyp som systemet inte riktigt passar till, rekommenderar vi starkt

- att du gör en liten kontroll av spelrummet mellan statorn och rotorn med en liten bit modellera på den högsta punkten. Lägg en liten mängd modellera (om du inte har det till hands kan du använda tuggummi) på den högsta punkten på den stora svarta spolen och tryck fast rotorn för hand. Lyft sedan försiktigt bort rotorn igen (det går lättare med hjälp av en avdragare) och kontrollera modelleraens tjocklek. Den bör vara cirka 2 mm när rotorn inte är åtdragen.

- Kontrollera också noggrant att rotorn inte kommer i kontakt med kabeln.



- Dessutom måste du kontrollera att vevaxelns koniska ände ligger an mot undersidan av rotorns avdragningshål. På vissa motorer kan den koniska delen ligga något ovanför öppningens botten, vilket förhindrar att muttern fäster rotorn ordentligt om detta inte upptäcks och åtgärdas genom att lägga till en mellanläggsbricka eller, i värsta fall, ett distansstycke. Rotorn skulle i så fall glida, vilket skulle leda till felaktig kaminställning.

- För detta ändamål ingår 3 mellanlägg, vardera 1 mm tjocka, i leveransen.



- Ta en titt på den nya rotorn (svänghjulet). På dess omkrets finns en liten linje som är inlaserad. Det är en tändmärkning. Den är hållbar, men inte särskilt synlig, så det är bäst att markera den med en tuschpenna.

- Sätt provisoriskt fast rotorn (endast handåtdragen) på axeln för att få bättre hävstångseffekt på vevaxeln när du för den till tändningsläget.

- Ta ut tändstiftet för att undvika kompression under detta arbete.

När du har ställt in vevaxeln i rätt tändningsläge, ta försiktigt bort rotorn igen (använd avdragare!) och se till att vevaxelns läge inte förändras. Om det händer måste du göra om proceduren.

- Nu måste du ställa in tändningen genom att placera rotorn i ett läge där

- markeringen på rotorn vid tändningsögonblicket stämmer överens med den förskjutna statormarkeringen på ytterhöljet när kolven befinner sig i tändningsläget.

(markeringen på rotorn i bilden nedan är förstörd för att tydliggöra)

- Se tillverkarens manual för information om var tändningspunkten ligger. Om du inte har några anvisningar alls kan du prova med 2 mm före övre dödpunkt (BTDC).

- Bilderna nedan visar olika motorer och därmed olika placeringar av markeringen.





- Slutligen, fäst rotorn försiktigt med den ursprungliga muttern och standardbrickan samt, om så behövs, de nämnda mellanläggsbrickorna. Om konan sticker ut enligt ovan ska du först placera mellanläggsbrickorna, eftersom standardbrickan kan ha en för liten innerdiameter.

- Fäst tändspolen och regulatort på motorcykelns ram, helst där den ursprungliga spolen satt.
- Fästhålen på den nya spolen stämmer tyvärr inte exakt överens med den gamla Motoplat-spolen.

Anslutning av VAPE-generatoren till belysningskretsen – versioner med likströms- och växelströmsregulator

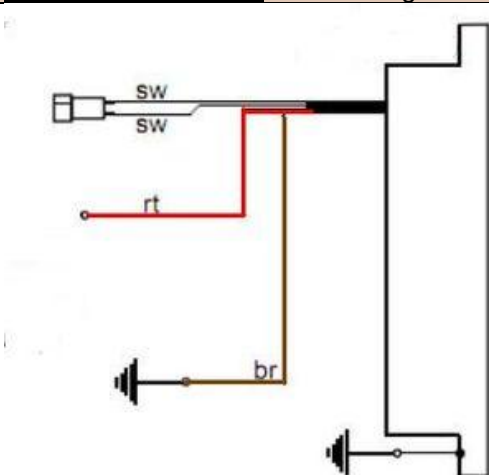


- De två svarta ledningarna som går från statorspolen leder spänningen till belysning, signalhorn, blinkers m.m. De har inget med tändningen att göra.
- Denna spänning (mellan 10 och 50 volt växelström) måste dock stabiliseras (regleras) och, för de flesta användningsområden, omvandlas till likström (DC), eftersom den i utgångspunkten är växelström (AC).
- **För detta erbjuder vi olika regulatorer:**

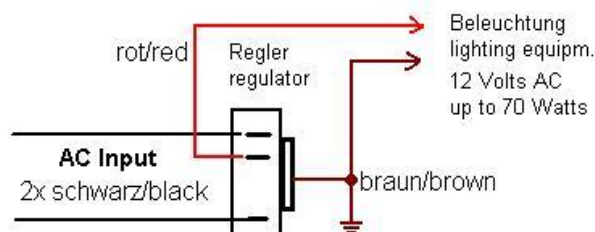


- Obs! Om plus och minus (hos likströmsversionerna) förväxlas leder detta till att regulatort omedelbart förstörs. Detta omfattas inte av garantin, eftersom det rör sig om vårdslöshet! En bränd regulator känns oftast igen på den stickande lukten.

Likströmsregulator: Likströmsregulator med inbyggd utjämningskondensator (73 00 799 50)



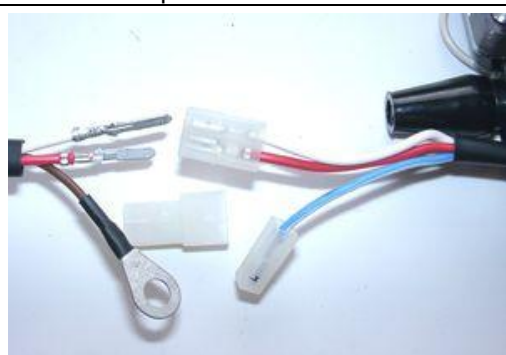
- De två svarta (sw) ledningarna är växelströmsingången från generatort (eftersom det är växelström spelar det ingen roll vilken svart ledning som ansluts till vilken)
- Den röda (rt) ledningen är 12 V likströmsutgången plus
- den bruna (br) ledningen är jord, internt ansluten till höljet

Växelströmsregulator: Växelströmsregulator (70 36 799 50)


- De två svarta (sw) ledningarna är växelströmsingången från generatoren (eftersom det är växelström spelar det ingen roll vilken svart som ansluts till vilken svart) – de yttre stiften används från mittstiftet och jord får du reglerad växelström som matas till växelströmsförbrukare
- Det finns ingen möjlighet till laddningsstyrning (redan från början: eftersom det inte finns något batteri).

- Anslut delarna enligt kopplingsschemat 71ik_102:

- För att underlätta ledningsgenomföringen genom de ofta små öppningarna i motorhöljet har plastkontakten på generatorkabel som leder till tändspolen inte satts på ledningsanslutningen. Du bör sätta på kontakten först när allt har monterats korrekt på motorsidan.



- Leta reda på tändspolen med dess honkontakt och de två ledningarna (röd och vit).

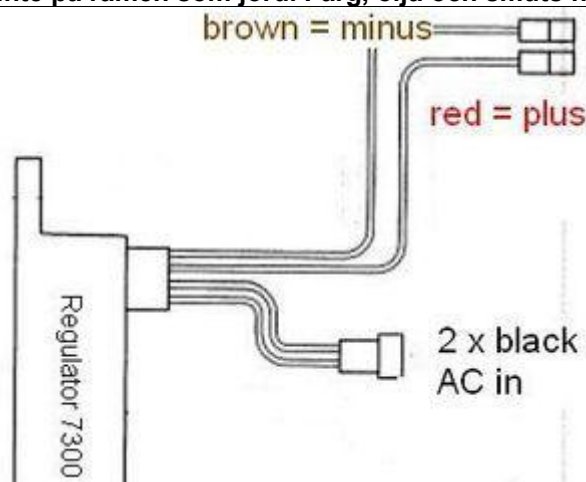
- Sätt det medföljande 2-poliga kontaktfästet på denna kontakt och anslut de två ledningarna (röd och vit) från generatoren. Se till att polerna sitter ordentligt fast i fästet och att du ansluter:

- vit till vit
- röd till röd

- Om du behöver (eller vill) ta ut polerna ur kontaktkåpan igen, för in ett gem från framsidan bredvid polerna och tryck undan den lilla spetsen. Dra sedan ut ledningen.

- Den bruna ledningen från den nya generatoren med den runda ögoterminalen måste skruvas fast direkt på tändspolens hållarram (jord).

Observera! Att inte följa detta är den vanligaste orsaken till tändningsproblem!! Utan denna direkta anslutning fungerar inte systemet, eller så fungerar det inte länge utan problem. Lita inte på ramen som jord. Färg, olja och smuts hindrar ofta god kontakt!



Den nya regulatorn/likriktaren har 4 ledningar

- 2 svarta kablar som slutar med en plastkontakt för växelströmsingången från de två svarta generatorledningarna
- 1 röd med en plastkontakt som ger pluspolen
- 1 brun med en plastkontakt som är jord (minus)

- De två svarta kablarna som går från generatoren ...

... ska först föras in i det medföljande dubbla plastkontaktfästet. Detta fäste ansluts till plastkontakten i änden av de två svarta ledningarna på regulatorn. Det spelar ingen roll vilken svart ledning som sitter på vilken sida, eftersom det är växelström.

- Den bruna kabeln från regulatorn ...	... ska anslutas antingen till batteriets minuspol eller till en bra jordpunkt om det inte finns något batteri.
- Den röda kabeln från regulatorn ... - Var försiktig: Fel polaritet skadar elektroniken!	... ska anslutas antingen till batteriets 12V-PLUS-pol eller, om det inte finns något batteri, till den ledning som går till dina förbrukare (normalt huvudströmbrytaren).
- Om du använder ett batteri, se till att du har en 15 A-säkring mellan batteriet och fordonets kretsar.	
- Det finns INGEN funktion för en laddningskontrolllampa utan batteri – detta skulle ändå inte fungera. Regulatorn har en inbyggd högkapacitetskondensator som utjämnar spänningen. Detta säkerställer att dina sidoblinkers och signalhornet fungerar korrekt även utan batteri.	

- Lämna kvar den blå (ibland blå/vita) ledningen vid tändspolen. Detta är avstängningsledningen. - Obs! Om du upplever tändningsfel ska du som första åtgärd koppla bort denna blå kabel. I många fall kommer detta att göra det möjligt för dig att komma igång igen.	- Ansluten till jord – det kommer att avbryta tändningen! - Denna typ av koppling används på motorcyklar som ursprungligen redan hade magnetotändning och därför stängdes av genom kortslutning mot jord. - Dessa fordon har en inbyggd huvudbrytare (eller någon slags nödstopp) som kopplar en stift till jord när den är i OFF-läge (tyska motorcyklar: stift 2). Den blå/(vita) ledningen från tändspolen ansluts här. På så sätt fungerar avstängningen som tidigare.
Skruva fast högspänningskabeln (tändkabeln) ... - Använd inte några gnistförstärkande kablar, såsom "Nology supercables" eller "hot wire". Detta stör systemet och kan eventuellt 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 byta ut tändstift och tändstiftshylsor på din motorcykel (helst sådana med ett motstånd mellan 0 och 2 kOhm). Många problem kan spåras tillbaka till "till synes bra" (till och med helt "splittrerna") tändstift, anslutningar och kablar. - Använd inte tändstift med inbyggt dämpningsmotstånd. NGK (t.ex.) har sådana tändstift i sitt sortiment, märkta med bokstaven "R" (för resistor).	
- Till sist – och innan du monterar batteriet och innan du startar med kickstart för första gången – kontrollera noggrant alla anslutningar och monteringar mot kopplingsschemat. Kontrollera att batteriet och glödlamporna har rätt spänning (12 V). - Om något inte fungerar, se vår felsökningsguide på vår hemsida. Börja med att koppla bort den blå ledningen från spolen och testa igen.	
- VIKTIGT: Vid reparation av vevaxeln bearbetas ofta dynamons axel, vilket gör att den blir kortare. Detta leder till att rotern sitter lägre och eventuellt nu kommer i kontakt med statorlindningen med sina nitar. Följden blir en förstörd stator och tändningsfel.	

Viktig säkerhets- och driftsinformation

- Säkerheten först! Följ de allmänna arbetsmiljöbestämmelserna för reparation av motorfordon (MVR) samt de säkerhetsanvisningar och skyldigheter som anges av tillverkaren av din motorcykel. Tidsmarkeringarna på materialet är endast avsedda som allmän vägledning vid den första installationen. Kontrollera efter monteringen med lämpliga hjälpmedel (stroboskop) att inställningarna är korrekta för att förhindra skador på motorn eller eventuellt även på din hälsa. Du är själv ansvarig för installationen och att inställningarna är korrekta.

- Tändsystem genererar högspänning! Med vår utrustning upp till 40 000 volt! Om man hanterar detta slarvigt kan det inte bara vara smärtsamt, utan rent av livsfarligt. Håll därför ett säkert avstånd till tändstiftets elektrod och till friliggande högspänningskablar. Om du behöver testa tändningen ska du hålla fast tändstiftshylsan ordentligt med något välisolerande material och trycka den stadigt mot en fast yta på motorblocket.
Dra aldrig av tändstiftslocken när motorn är igång. Tvätta fordonet endast när motorn står stilla och tändningen är avstängd.
- Du bör ha fått HT-kabeln med det fasta gummilocket (*som inte innehåller något motstånd*) som en del av satsen. Du måste använda en tändstift med inbyggt motstånd (*eller byta ut locket mot ett som innehåller ett motstånd*) för att uppfylla de lokala bestämmelserna (*krav på elektromagnetisk kompatibilitet*).
- Använd inte tändhattar som innehåller ett motstånd TILLSAMMANS med tändstift som innehåller ett motstånd. Det kan orsaka problem, framför allt svårigheter att starta motorn. Det sammanlagda motståndet för tändhatt och tändstift tillsammans bör inte överstiga 5 kOhm.
- Tänk på att tändstift åldras, vilket ökar motståndet. Om en motor endast startar när den är kall är det mycket troligt att orsaken är en defekt tändstiftsanslutning eller ett felaktigt tändstift. Använd inte så kallade tändförstärkande kablar (t.ex. Nology).
- Kontrollera efter monteringen att alla skruvar sitter ordentligt åtdragna, även de som är förmonterade. Om delar lossnar under drift kommer det oundvikligen att uppstå skador på materialet. Vi förmonterar skruvarna endast löst.
- Låt det nyinstallerade systemet få en chans att fungera 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 särskilt mycket. **Undvik i alla fall att mäta de elektroniska komponenterna (såsom tändspole, regulator och förtändningsenhet). 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 tändstiftshylsor (även om de är helt nya) kan vara orsaken till funktionsfelet. Den allmänna erfarenheten med våra system är att förgasaren måste justeras om till lägre inställningar. Om systemet inte startar efter montering ska du först koppla bort den blå (eller blå/vita) avstängningsledningen direkt vid tändspolen (eller i vissa fall förskjutningsenheten) för att utesluta eventuella fel i avstängningskretsen. Kontrollera jordanslutningarna noggrant och se till att det finns en god elektrisk kontakt mellan ramen och motorblocket.
Vid problem, vänligen konsultera vår kunskapsbas först innan du skickar materialet till oss för kontroll.
- Gnistan från klassiska, kontaktpunktsbaserade 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 högenergignist med upp till 40 000 volt och har därför en nåltunn, fokuserad form och är blå till färgen, vilket gör den mindre synlig. Dessutom uppstår gnistan endast vid hastigheter som kräver kickstart och inte genom att trycka ner kickhandtaget långsamt med handen (som kan vara fallet med batteridrivna tändsystem).
- System med tändspolar med dubbla utgångar har några särdrag. Observera att vid tester på ena sidan måste den andra sidan antingen vara ansluten till en isatt tändstift eller ordentligt jordad. Annars uppstår ingen gnista på någon av sidorna. Dessutom kan långa och farliga gnistor spruta ut över hela spolen vid sådana öppna utgångar.
- Utför aldrig ljusbågsvetsning på motorcykeln utan att först helt koppla bort alla delar som innehåller halvledare (tändspole, regulator, förtändning). Statorn och rotern behöver inte demonteras. Detsamma gäller vid lödning. Koppla bort lödkolven från elnätet innan du rör vid elektroniken! Använd aldrig kopparkitt på tändstift.
- Elektronik är mycket känslig för felaktig polaritet. Kontrollera alltid att polariteten på batteriet och regulatorn är korrekt efter arbete på systemet. Felaktig polaritet orsakar kortslutningar och förstör regulatorn, tändspolen och förtändningsenheten. Som regel ska ledningarna alltid anslutas färg mot färg. De fall där färgerna växlar mellan ledningarna anges uttryckligen i våra instruktioner.
- När du hanterar den nya rotern ska du se till att inte skada dess magneter. Undvik direkta slag mot roterns omkrets. **Placera aldrig rotern över statorn vid transport.** Följ våra anvisningar gällande transport av materialet.

- Använd inte tändstiftshylsor med ett motstånd på mer än 5 kOhm. Använd hellre sådana på 1 eller 2 kOhm. Tänk på att tändstiftshylsor åldras och därmed ökar sitt inre motstånd. Om en motor endast startar när den är kall är det mycket troligt att orsaken är en defekt tändstiftshylsa och/eller tändstift. Kontrollera även högspänningskablarna vid problem. Använd aldrig högspänningskablar av kolfiber och använd aldrig så kallade "hot wires" som utlovar att öka gnistan.
 - Det är en god idé att täcka rotern med ett tunt lager olja för att minska risken för korrosion.
 - Använd aldrig en klodragare eller en hammare för att lossa rotern. Magneterna kan då lossna. Vi erbjuder en specialdragare för att åter lossa den nya rotern (se monteringsanvisningen)!
 - Om motorcykeln inte ska användas under en längre tid bör du koppla bort batteriet (om sådant finns) för att förhindra strömläckage genom regulatorns dioder. Observera dock att även ett bortkopplat batteri kommer att laddas ur efter en tid.
 - Följ gärna dessa anvisningar, 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 motorcykel med sitt nya elektriska hjärta!***

Kretsschema 71ik102

