

システム 729999900



純正システムに対する利点：

ジェネレーター／電子点火装置 ギレラ・ロッサ 125/150用；SS 150/175用；186/187/188/189用（ギレラ・エクストラ・ロッサ 175を除く）

- エンジン左側（LH）に点火装置配置

- 磁石式発電機内蔵点火装置。純正6Vマレリダイナモ一式、カムシャフト上のガバナー/ポイント機構、点火コイルを全て代替。出力12V/100W DC。システム内蔵電源によるソリッドステート点火と電子式点火時期進角ユニット。

- クランクケースの改造不要。バッテリーなしで走行可能

- 全部品が新品
- より高い光出力
- 安定した点火性能と確かな火花
- 始動性の向上、燃費の向上
- 接点部の摩耗がなくなる
- 遠心式调速機の心配がなくなる



システム729999900組立説明書	2021年2月8日
<p>- 純正点火装置の取り付けとタイミング調整が可能で、基本的な機械的スキルをお持ちであれば、VAPEの取り付けも可能です！点火装置の作業経験がない場合は、知識のある専門家に依頼することをお勧めします。</p>	
<p>- VAPEは、これらの指示への遵守状況、ならびにシステムの設置、操作、使用、保守の方法や状態を監視することはできません。不適切な設置は、財産の損傷、さらには身体的傷害を引き起こす可能性があります。したがって、誤った設置、不適切な操作、または誤った使用・保守に起因する、あるいは何らかの形で関連する損失、損害、費用について、当社は一切の責任を負いません。当社は、事前の通知なしに製品、技術データ、組立・操作説明書を変更する権利を留保します</p>	
重要	
<p>- 作業を開始する前に、この説明書を最後まで注意深くお読みください VAPE社と合意のない材料の改造や自己修理は、保証対象外となる可能性があることにご留意ください。配線を切断しないでください。これにより逆極性保護機能が失われ、電子機器の損傷を招くことが多々あります。また、本システムの情報ページに記載されている内容にも十分ご注意ください。ご購入品がご所有のバイクに確実に適合していることを確認してください。誤った点火設定はエンジン損傷の原因となり、キック始動時には激しいキックバックで負傷する恐れがあります。初回テスト走行時は特に注意し、必要に応じて設定値を安全な範囲（点火時期を遅らせる）に変更してください。組立時には、様々な状況で発生する可能性のあるローター（フライホイール）と固定子コイル等の接触を厳重に確認してください。接触が発生すると重大な損傷を引き起こします。</p>	
<p>指定用途 - 本システムは、アフターマーケットでエンジン特性が変更されていないビンテージおよびクラシックバイクの純正ダイナモ/オルタネーター及び点火システムを置き換えるために設計されています。本システムはチューニングシステムではなく、エンジン出力を大幅に増加させるものではありません。しかし、より優れた照明、サイドインジケーターとホーンの機能向上、そして老朽化した純正システムと比較して信頼性の向上により、走行性能と快適性を大幅に向上させます。本システムはエンジン特性に干渉しないため、ガス状汚染物質や騒音の排出量増加を引き起こしません。むしろ燃焼効率の向上により、多くの場合汚染物質排出量は低減されるはずですが、指定通りに使用すれば、通常はオートバイの現行法規適合性を損なうことはありません。（現地の法規を必ずご確認ください！）本システムは競技イベントでの使用には適しません。指定された方法以外で使用した場合、保証は無効となり、期待した結果が得られないばかりか、最悪の場合、公道走行の適格性を失う可能性があります。</p>	
<p>- VAPEは、リング内に「E」マーク（チェコ共和国専用E8）が付された認証済み製品を保証し、これにより製品特性が関連するECE認証規則（特にECE R10.05）に一貫して適合していることを保証します。検査は所管当局により定期的実施されます。</p>	
<p>- 本充電システムは、液体電解液式または密閉型鉛蓄電池（AGM、ゲル）の充電式12V（6Vシステムは6V）鉛蓄電池専用です。ニッカド電池、ニッケル水素電池、リチウムイオン電池その他あらゆる種類の充電式・非充電式電池には使用できません。</p>	
<p>- 本システムは代替品であり、純正部品の複製ではありません。そのため、本システムに含まれる部品（特にイグニッションコイルとレギュレーター）は外観が異なり、取り付け方法も異なる場合があります。お客様による若干の調整が必要となる可能性があります。</p>	
<p>- 組み立て時には、外部部品の取り付けを開始する前に、エンジンベース部品の組立を必ず最初に行い、それらの適合性を確認してください。多くの場合、お客様がこれらを先に組み立ててしまい、その結果、保証違反となる改造を施すことが頻繁にあり、再販不可の状態となってしまいます。古い点火システムの交換は、スーパーの棚から商品を選ぶような単純な作業ではありません。非常に多くの種類やバージョンが存在し、さらに未知のアフターマーケット改造が施されている可能性もあり、誤りの余地が非常に大きいからです。</p>	
<p>- 当社のシステムは、サードパーティ製電子機器（GPS、携帯電話、LED照明など）との併用テストを行ってならず、これらの部品に損傷を与える可能性があります。既存の電子式タコメーターは新システムで動作しない可能性があります。既存の安全スイッチや電子式バルブ制御装置はサポート対象外となる可能性があります。お客様のオートバイには、法的な理由から最高速度を制限す</p>	

るイグニッションが元々装備されていた可能性があります。新システムにはそのような機能は搭載されていませんので、事前に法的な状況を確認してください。

- 取り付けに関する専門知識がない場合は、専門家または専門工場に依頼してください。不適切な取り付けは、新しいシステムやオートバイを損傷させる可能性があります、場合によっては身体的な損傷を引き起こす恐れがあります。

- システムをご注文になる前に、キットに新しいローター用のプーラーツールが含まれているかご確認ください。含まれていない場合は、同時にご注文いただくことをお勧めします。新しいローターを再度取り外す際には、推奨されるプーラーツール以外のものを絶対に使用しないでください。他の工具や方法を使用した結果生じたローターの損傷は、保証の対象外となります。

- ローターは衝撃に弱い（輸送中も含む）。組み立て前には必ず損傷を確認すること（磁石がプラスチックで覆われていないローターの場合は、指で磁石を押しつけてみる）。衝撃を受けた場合、接着された磁石が剥がれ、磁力でローターに付着したままになることがあるため、すぐには気づかない可能性がある。エンジン作動中に損傷が生じると重大な結果を招く。ローターをエンジンに取り付ける前に、磁石に小さなネジ、ナット、ワッシャーなどの金属片が付着していないことを必ず確認してください。これも同様に深刻な損傷を引き起こします。

- インターネットにアクセスできる場合は、オンラインでこれらの手順を確認することをお勧めします。画像をクリックするとより大きく鮮明な画像が表示され、最新情報が提供される可能性があります。システムリストは <http://www.powerdynamo.biz> でご確認ください。



以下の部品が届いているはずです：

- 固定子アセンブリ
- ローター／固定ネジ
- 進角ユニット（ブラックボックス）
- イグニッションコイル
- レギュレーター／整流器
- 高圧線
- 茶色、赤、青の配線
- ワイヤーバインダー
- リレー

- ローターの反時計回り方向を示す矢印は気にしないでください。このシステムは時計回りに回転するジレラシャフト用に設計されています。



- 新しいローターを再度引き抜くには、引き抜き用ネジ M27x1.25（部品番号：99 99 799 00 - 付属していません！）が必要です。

- **注意：**マグネットを振動で外す可能性のある爪式プーラー、ハンマー、その他の工具は絶対に使用しないでください。

- ギレラがセンタースタンドで確実に固定されていることを確認してください。作業台を高くした状態が望ましく、エンジンの発電機側に十分なアクセスを確保してください。

- バッテリーを外し、バイクから取り外してください。12ボルトシステムを装着するため、12ボルト

バッテリーが必要か、バッテリーなしで走行する選択肢があります。いずれにせよ、すべての電球を12ボルト用と交換する必要があります。ホーンは6ボルトのままでも構いません。

- バッテリーを使用しないオプションを利用し、同時にサイドフラッシャー（方向指示器）を使用する場合、バッテリー代わりに高容量コンデンサー（22,000 μ F/16V）を取り付けるか、当社の代替レギュレーターを使用してパルス電圧を平滑化する必要があります。そうしないとフラッシャーユニットが正常に動作しません。



- 発電機カバーのネジを外し、取り外します。古いダイナモとポイントから配線を外します。



- 固定子ハウジングのネジを外し、取り外します。回転子を外すにはプーラー用ネジが必要です。クランクからウッドラフキーを取り外します。これ以降は不要です。この作業を忘れないでください。さもないと、後で組み立て時に問題が発生します。（注：このウッドラフキーは実際にはローターをシャフトに固定するものではなく、その役割は円錐形部品が担っています。単に正しい位置へのガイド役を果たすもので、今後は別の方法で実現されます。）

- 2本のボルトを外します。これらはM4x30のネジ2本に交換されます。

- 固定コイルをベースプレートから外し、取り付け穴にアクセスできるよう少し持ち上げます。コイルの塗装絶縁を傷つけないよう注意してください。



- 固定板を、固定子がユニットからゆるくぶら下がった状態で、古い発電機があった位置に設置します。固定子コイルをプレートに戻し、配線を損傷しないように注意してください。固定子はかなり鋭くはまる必要があります。はまりが緩い場合は、おそらく配線が下で挟まれている可能性があります！

- 固定ベースプレートの高くなった固定リムに、固定子ユニットの内側開口部が均等に嵌まることを確認してください。そうしないと、コイルが傾いた状態で設置され、回転子に接触して損傷を与える可能性があります。

- 固定子ユニットをベースから完全に取り外す場合は、配線が通っていた2つの開口部のうちどちらかを確認しておいてください。これを変更すると、タイミングマークが120度ずれてしまいます。



- 新しい固定子ユニットをご覧ください。黒いコイルの反対側、ベースプレート上に小さな赤いマーキングがあります。
- これは点火位置のマーキングです。



- 新しいローターをご覧ください。その外周にはレーザー加工された線があります。これがタイミングマーキングです。



- 新しいローターには溝があります。
- この溝は本システムには関係ありませんので、これ以上考慮する必要はありません。

- スパークプラグを取り外し、ピストンを上死点（TDC）の位置に持っていきます。キックレバーでは操作が難しいため、新しいローターをクランクシャフトに取り付け（ねじ込みはしないでください）、それをハンドルとしてクランクを回します。



- TDCを確認したら、クランクシャフトの位置をTDCから動かさないように注意しながら、再びローターを外します。その後、上の写真のように、ローターのマーキングがベースの赤いマーキングと一致するように、元の位置に戻します。



- 付属のM7ネジで新しいローターを締め付けて固定してください。
- ネジがしっかり噛み合うように、上部に大きなワッシャーを置いてください。
- クランク位置が変わらないことを確認してください。スパークプラグを再度取り付けます。

- テスト走行後、点火タイミングを微調整したい場合があるかもしれません。タイミングの変更方法は以下の通りです：

- 新しいローターを再度引き出す
- そして（この操作中にクランク位置を変更せずに）希望する新しい角度にリセットします。ローターを時計回りに回すと点火時期が遅くなり、反時計回りに回すと早くなります。

- 新しいイグニッションコイル、レギュレーター、および進角ユニットは、例としてここに示すように、小さなサポートブラケットを使用してフレーム上のタンク下に装着できます。



- 進角ユニットを取り付ける前に、ユニット上の小型スイッチを確認してください。これらは異なる特性を活性化します。スイッチは4つあります。



- ギレラに必要な設定（始動時9°から3,000回転時38°）は、全てのスイッチをOFFにした状態で作動します。

各配線図に示す通り部品を接続してください！

- 当社の標準DCレギュレーター（95 22 699 06）には、配線図91ir12を使用してください：
内蔵平滑コンデンサ付きDCレギュレータ（73 00 799 50）には、追加で配線図reg_102を使用してください：

- エンジンケーシングの開口部が狭い場合が多いため、ワイヤーの引き出しを容易にするため、イグニッションコイルにつながる発電機の配線のプラスチック製プラグは、ワイヤー端子には取り付けられていません。エンジン側での全取り付けが完了した後にのみ、プラグを取り付けてください。



- メスプラグと2本の配線（赤と白）が付いたイグニッションコイルを探してください。

- 付属の2極プラグハウジングをこのプラグに取り付け、発電機からの2本の電線（赤と白）を挿入してください。端子部がハウジングに確実に嵌合していることを確認し、以下の接続を行ってください：

- 白線を白線に
- 赤→赤

- 端子部をプラグハウジングから再度取り出す必要がある（または取り出したい）場合は、端子の横から前方にペーパークリップを差し込み、小さな突起を横に押しつけます。その後、ワイヤーを引き抜いてください。

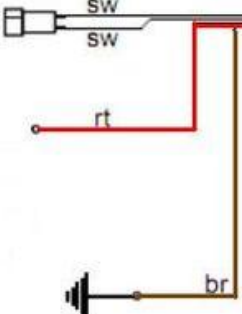
新しい発電機と丸型端子付き進角装置からの茶色の配線は...	...は点火コイルのホルダーフレーム（アース）にねじ止めする必要があります。この接続は非常に重要です。フレームをアース接続として頼らないでください。ワニス、油、汚れが良好な接触を妨げる場合があります！
点火時期進角装置の灰色または緑色のケーブルは...	...は点火コイルへの出力線であり、そこにある単一のオス端子に接続されます。
<p>- 重要！ 点火時期調整装置と点火コイル間の緑色の配線の延長は避けてください。点火不良の原因となる可能性があります。</p> <p>高圧ケーブルと発電機からのケーブルを、点火時期調整装置へ、あるいは点火時期調整装置からの灰色のワイヤーを点火コイルへ、密接に並行して配線しないでください（例えば同一シールド内など）。これによりバックカップリングが発生し、点火を妨害するだけでなく、点火時期調整装置を損傷する恐れがあります。</p>	

パワーダイナモ発電機を照明回路に接続する場合（レギュレータ経由）：	
	<p>- 固定子コイルから伸びる2本の黒色ワイヤーは、ライト、ホーン、フラッシャーなどの電圧を供給します。これらは点火システムとは無関係です。</p>
	<p>- ただしこの電圧（10～50ボルトAC）は安定化（レギュレーション）が必要であり、主に交流（AC）であるため、ほとんどの用途では整流されて直流（DC）に変換されます。</p>
	<p>- このため、当社では2種類のレギュレーターを提供しています：</p>
<p>注意： DCバージョンにおいて、プラスとマイナスの極性を誤るとレギュレータが即座に破壊されます。これは過失によるもののため、保証対象外となります！ 焼損したレギュレータは、主に鋭い臭いで識別できます。</p>	

レギュレータタイプ1：標準DCレギュレータ（95 22 699 06）使用時は配線図91ir12を参照：	
	<p>-新しいレギュレータ/整流器には6ポジションのコンパクトプラグが付属しており、そのうち1つは未使用です。このプラグに適合するメスプラグカバーが同梱されています。このメスプラグには以下の配線（プラグにカチッと嵌まる端子付き）を挿入する必要があります：</p>
<p>発電機から伸びる2本の黒ケーブル...</p>	<p>...新しいレギュレーターのピン1/4に接続してください（そこから同じ黒色の配線がユニット内部へ伸びています）。両端子（1/4）は交流を流すため、どちらの配線をどちらの端子に接続しても問題ありません。</p>
<p>丸いアイ端子付きの新しい茶色ケーブル。</p>	<p>...レギュレータユニットのピン3（そこから同様に茶色の配線がユニット内部へ伸びています）をバッテリーのマイナス極に接続します。または（バッテリーなしで走行する場合）アース（シャーシ）に接続します。</p>
<p>丸いアイ端子付きの新しい赤ケーブル...</p> <p style="text-align: center;">注意： 極性を間違えると電子部品が損傷します！</p>	<p>...新しいレギュレーターのピン5に接続します（そこから同様に赤線がユニット内部へ伸びています）。</p> <p>この配線は旧システムと新システムの主要な統合ポ</p>

	イントです。ここで調整された正電圧が出力され、バッテリーのプラス端子、または（バッテリーなしで走行する場合）メインスイッチ（イグニッションロック、ドイツ製バイク：ピン51/30）の電圧入力端子に接続されます。
バッテリーと車両回路の間に 15Aヒューズ を必ず設置してください。	
新規レギュレータのピン6にある緑/赤線は...	...は充電制御灯用です。ここに、以前は制御灯から元のレギュレーターへ通っていたワイヤーを接続します。 - この制御はバッテリーが装着されている場合のみ機能します。バッテリーなしで走行中にこの配線を接続すると、発電機が電圧を発生しているにもかかわらずランプが点灯します。したがってバッテリーがない状態では接続しないでください。
- 充電ランプ制御機能はトランジスタスイッチを基盤としており、追加機能です。この機能が故障しても、レギュレーター自体は正常に作動している可能性があります。簡易チェック方法：エンジンを始動した状態でライトを点灯させ、バッテリーを断線します。明るい光が点灯すればユニットは正常です。	

レギュレータータイプ2：平滑コンデンサー内蔵DCレギュレーター（73 00 799 50）使用時は、追加で配線図reg_102を参照：



- 2本の黒（スイッチング）線はオルタネーターからの交流入力です（交流のため、どちらの黒線をどちらに接続しても問題ありません）
- 赤（RT）線は12V DC出力プラス線です
- 茶色（br）線はアース線であり、内部でハウジングに接続されている

<p>- イグニッションコイルには青（青/白の場合あり）の配線が残ります。これがキル（遮断）配線です。</p> <p>- 接地すると点火が停止します！</p> <p style="text-align: center;"><u>注：</u></p> <p>- イグニッション故障が発生した場合、最初の対策としてこの青色ワイヤーを外してください。多くの場合、これで再び走行可能になります</p>	<p>- 独立したキルスイッチで電源を切る (バッテリーなしで走行時):</p> <p>リレーは取り付けられません。イグニッションコイルの青（白）ケーブルをキルスイッチ（ハンドルバーのボタン）に接続し、アース側を閉回路とします。または、OFF位置時にアース側を接続する機能を備えたイグニッションロックを取り付ける方法もあります。</p> <p>- バッテリー接続方法:</p> <p>茶色のリレー線を良好なアースに接続します。リレーから伸びる長い黒線を、スイッチオン時に電圧が印加されるピン（ドイツ製バイクの場合：ピン15）へ以前接続されていた配線まで引き回し、そこに接続します。リレーのピン30から伸びる青線を、新しいイグニッション</p>
---	---

	<p>コイルの青（白）線に接続します。 走行中にバッテリーが故障した場合、この青色線を外すだけでバイクは再び走行可能になります（ただし、スイッチを切っても停止しなくなる点に注意）。</p>
--	---

<p><u>リレー配線</u>（使用する場合）：</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ピン87aおよび86から出るリング端子付き茶色線はアースへ接続する。 - ピン85からの黒線は、スイッチオン時に電圧が印加されるメインスイッチ端子に接続します。
------------------------------	---

<p>高圧（点火）ケーブルをねじ込み...</p> <ul style="list-style-type: none"> - 「Nologyスーパーケーブル」や「ホットワイヤー」などのスパーク増幅ケーブルは使用しないでください。システムに干渉し、損傷する可能性があります。 	<p>...点火コイルにねじ込み、コイル取付前にゴムシールを被せてください（作業が容易になります）。</p> <ul style="list-style-type: none"> - パックに同梱されているケーブルを使用し、古いケーブルは使用しないでください。
--	---

<ul style="list-style-type: none"> - バイクには新しいスパークプラグとプラグソケット（できれば0~2kΩのもの）を装着することをお勧めします。多くのトラブルは「一見正常」（完全に「新品」であっても）に見えるスパークプラグ、端子、ケーブルに起因しています。 - 内部抑制抵抗器付きスパークプラグは使用しないでください。NGK（例）では「R」（抵抗器の略）コードでそのようなプラグを提供していました。 	
---	--

<ul style="list-style-type: none"> - 最後に - バッテリーを取り付ける前、そして最初のキックスタートの前に -配線図と照らし合わせて、すべての接続と取り付けを慎重に再確認してください。バッテリーと電球の電圧が正しいか（12V）必ず確認してください。 - 動作しない場合は、当社ホームページのトラブルシューティングガイドをご参照ください。最初の対応として、コイルから青色の配線を外し、再度動作確認を行ってください。 	
--	--

<ul style="list-style-type: none"> - 重要：クランクシャフト修理時、ダイナモシャフトは加工されることが多く、長さが短くなります。その結果、ローターが低くなり、リベットがステーターコイルに接触する可能性があります。これによりステーターが破壊され、点火不良が発生します。 	
---	--

重要な安全および操作上の情報

- 安全第一！自動車修理（MVR）に関する一般的な健康・安全規制、およびお使いのオートバイメーカーが指定する安全情報と義務を遵守してください。

部品上のタイミングマークは初回取り付け時の目安です。組み立て後は適切な手段（ストロボスコープ）で設定が正しいことを確認し、エンジン損傷や健康被害を防止してください。取り付け及び設定の正確性については、お客様ご自身の責任において行ってください。

- 点火システムは高電圧を発生します！当社の製品では最大40,000ボルトに達します！不用意に扱うと、単に痛みを伴うだけでなく、明らかに危険です。スパークプラグの電極や開放状態の高圧ケーブルには安全な距離を保ってください。スパークの点火をテストする必要がある場合は、スパークプラグソケットを絶縁性の高い素材で確実に保持し、エンジンブロックの固い地面にしっかりと押し付けてください。

エンジン作動中は絶対にスパークプラグキャップを引かないでください。車両の洗浄は必ずエンジン停止・イグニッションオフ状態で行ってください。

キットの一部として、固定ゴムキャップ（抵抗器を含まない）付きのHTケーブルが同梱されているはずですが、現地の法規（電磁両立性要件）に準拠するためには、内蔵抵抗器付きのスパークプラグを使用するか（または抵抗器付きキャップに交換する必要があります）。

- 抵抗器付きスパークプラグキャップと抵抗器付きスパークプラグを同時に使用しないでください。特に始動困難など問題を引き起こします。キャップとプラグの合計抵抗値は5kΩを超えてはいけません。

- キャンドルプラグは経年劣化により抵抗が増加することを覚えておいてください。エンジンが冷えている時だけ始動する場合は、不良なスパークプラグコネクターまたは故障したスパークプラグが原因である可能性が非常に高いです。いわゆる点火強化ケーブル（例：Nology）は使用しないでください。

- 取り付け後は、あらかじめ取り付け済みのネジも含め、全てのネジの締め具合を確認してください。走行中に部品が緩むと、材料に損傷が生じるのは避けられません。ネジはあらかじめ緩く組み付けてあります。

- 新しく設置したシステムが動作する機会を与えてください。値の確認やテストを開始する前に、ましてや変更を加えるようなことは避けてください。

当社部品は出荷前に検査済みです。お客様自身で確認できる範囲は限られています。特に電子部品（点火コイル、レギュレーター、点火時期調整ユニットなど）の測定は絶対に避けてください。

内部電子回路に深刻な損傷を与える危険性があります。測定しても具体的な結果は得られません。また、キャブレター、スパークプラグ、プラグソケット（新品であっても）が故障の原因となる可能性がある点にご留意ください。当社システムに関する一般的な経験則として、キャブレターは低めの設定に再調整する必要があります。組み立て後にシステムが起動しない場合、まずイグニッションコイル（場合によっては進角装置）の直近で青（または青/白）のカットオフワイヤーを外し、カットオフ回路の不具合を排除してください。アース接続を慎重に確認し、フレームとエンジンブロック間の電氣的接続が良好であることを確認してください。

不具合が生じた場合は、当社へ部品を送付して点検を依頼する前に、まずナレッジベースをご参照ください。

- 従来のポイント式点火システムの火花は約10,000ボルトと比較的エネルギーが少なく、そのため黄色く太く見える（ただし視認性は非常に高い）。当社のシステムが生み出す火花は最大40,000ボルトの高エネルギー火花であり、針のように細く集中した形状で青色を帯びているため、視認性は低くなります。さらに、キックスタートで作動する回転数でのみ火花が発生し、手でキックレバーをゆっくり押し下げた状態（バッテリー式点火装置で見られる現象）では発生しません。

デュアルアウトレット点火コイルを採用したシステムにはいくつかの特徴があります。片側をテストする際には、もう片側は装着済みのスパークプラグに接続するか、確実にアース（接地）する必要があります。そうしないと、どちらの側にも火花が発生しません。また、このような開放された出口では、長くて危険な火花がコイル全体に飛び散る可能性があります。

- バイクの電気アーク溶接は、半導体部品（イグニッションコイル、レギュレーター、点火時期調整装置）を完全に外すことなく行わないでください。固定子と回転子を取り外す必要はありません。はんだ付けも同様です。電子機器に触れる前に、はんだごてを電源から切り離してください！スパークプラグに銅パテを使用しないでください。

- 電子機器は極性の誤りに非常に敏感です。システム作業後は、バッテリーとレギュレーターの極性が正しいことを必ず確認してください。極性の誤りは短絡を引き起こし、レギュレーター、イグニッションコイル、およびアドバンスユニットを破壊します。原則として配線は常に同色同士で接続します。配線間で色が異なる場合は、取扱説明書に明記されています。

- 新しいローターを取り扱う際は、磁石を損傷しないよう注意してください。ローターの円周部への直接的な衝撃は避けてください。**輸送時には、ローターをステーターの上に載せないでください。**材料の輸送に関する当社の情報を遵守してください。

- 抵抗値が5k Ω を超えるスパークプラグソケットは使用しないでください。1k Ω または2k Ω のものを使用することをお勧めします。スパークプラグソケットは経年劣化により内部抵抗が増加することを留意してください。エンジンが冷間時のみ始動する場合、不良なスパークプラグソケットおよび/またはスパークプラグが原因である可能性が非常に高いです。問題が発生した場合は高圧ケーブルも点検してください。カーボンファイバー製高圧ケーブルの使用は絶対に避け、火花を増加させると称するいわゆる「ホットワイヤー」も使用しないでください。

- 腐食リスク低減のため、ローター表面に薄くオイルを塗布することを推奨します。

- ローターの取り外しに爪抜き工具やハンマーを使用しないでください。磁石が緩む恐れがあります。新型ローターの再取り外しには専用プーラーをご用意しています（組立説明書参照）。

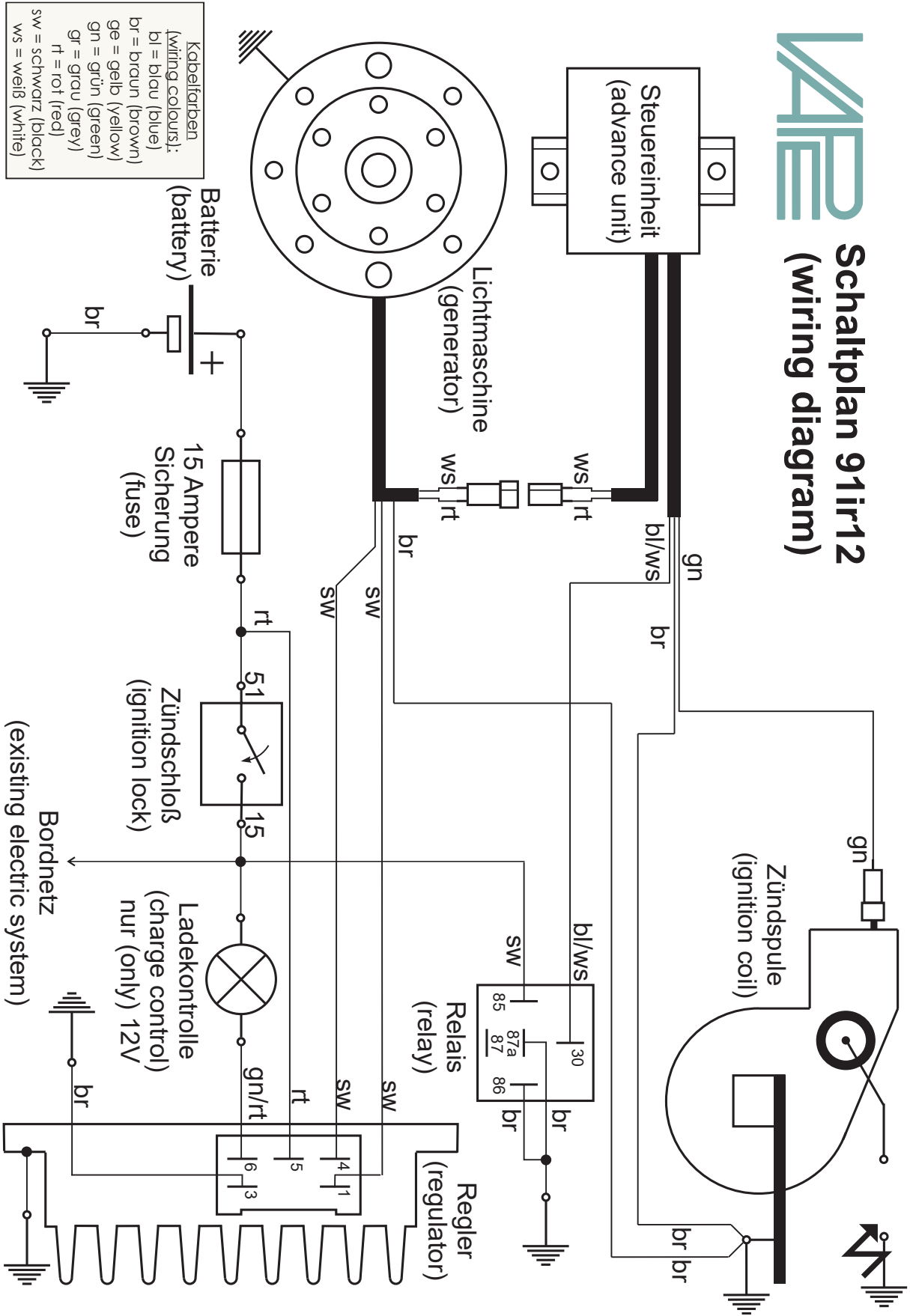
- オートバイを長期間使用しない場合は、レギュレーターのダイオードを介した電流漏れを防ぐため、バッテリー（装着されている場合）を外してください。ただし、バッテリーを外しても、時間の経過とともに放電が進みます。

- これらの注意事項は必ずお守りください。ただし、同時に取り付け作業を恐れる必要はありません。これまで何千人ものお客様が、このシステムを無事に設置してきたことをお忘れなく。

新しい電動心臓を搭載したバイクの走行をお楽しみください！



Schaltplan 91ir12 (wiring diagram)



VARE Schaltplan Regler 102 (wiring diagram regulator)

