

システム 738999900



純正システムに対する利点：

BMW R27用オルタネーター／電子点火装置 12V 180W

- ソリッドステート点火装置を内蔵したマグネット式発電機。出力は12V/180W DC。システム内部から独自の電源を供給する点火装置。

- 純正の6Vダイナモ（LJ/CJE/60/6/1800/R5）およびレギュレーター、ならびにすべての点火部品を置き換えます。

- クランクケースの改造は不要です。本システムは技術的にバッテリーなしで動作可能です。

- すべての部品が新品
- ソリッドステート点火および点火時期制御
- 光量が大幅に増加（40/45W電球使用時）
- 安定した点火と確実なスパーク
- 始動性が向上し、燃焼効率も向上
- コレクター、ガバナー、ポイントに摩耗が見られなくなった



| | |
|--|-----------|
| システム 738999900 の組み立て説明書 | 21.4.2026 |
| <p>- 純正の点火装置の取り付けやタイミング調整ができ、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全くない場合は、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、これらの指示の遵守状況、およびシステムの設置、操作、使用、保守の条件や方法について監視することはできません。不適切な設置は、物的損害、さらには人身事故につながる可能性があります。したがって、当社は、不適切な設置、不適切な操作、または不適切な使用・保守に起因する、あるいはこれらに何らかの形で関連する損失、損害、または費用について、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、または組立・取扱説明書を変更する権利を留保します</p> | |
| <p>重要</p> | |
| <p>- 作業を開始する前に、この取扱説明書を最後までよくお読みください</p> <p>VAPEの承認を得ていない部品の改造や、ご自身による修理の試みは、保証が無効となる可能性があることをご承知おきください。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情報にもご留意ください。ご購入いただいた製品が、お持ちのオートバイに確実に適合しているかご確認ください。点火設定が間違っていると、エンジンに損傷を与えるだけでなく、キックスタート時に危険なキックバックが発生し、怪我をする恐れがあります。最初の試運転時は十分にご注意ください。必要に応じて、設定をより安全な値（点火時期を遅らせる）に変更してください。組み立ての際は、ローター（フライホイール）がステーターコイルやその他の部品に接触していないか慎重に確認してください。様々な状況により接触が発生し、重大な損傷につながる恐れがあります。</p> | |
| <p>指定用途</p> <p>- 本システムは、アフターマーケットによるエンジン特性の改造が行われていないヴィンテージおよびクラシックバイクにおいて、純正のダイナモ/オルタネーターおよび点火システムを置き換えることを目的としています。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、照明の向上、サイドインジケーターやホーンの機能改善、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。当システムはエンジンの特性に干渉しないため、ガス状汚染物質の排出量や騒音を増大させることはありません。多くの場合、燃焼効率の向上により、汚染物質の排出量はむしろ減少するはずですが、指定された用途で使用される限り、通常、本システムはオートバイの既存の法的ステータスに抵触することはありません。（お住まいの地域の法規制をご確認ください！）本システムは競技会での使用には適していません。指定された方法以外で使用した場合、保証は無効となり、期待通りの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（チェコ共和国向けはE8）が付された型式認定製品を保証しており、これにより、製品の特性が関連するECE型式認定規則（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って定期的実施されています。</p> | |
| <p>- 本充電システムは、液体電解液を使用した充電式12V（6Vシステムの場合は6V）鉛蓄電池、または密閉型鉛蓄電池、AGM、ゲル電池での使用にのみ適しています。ニッケルカドミウム、ニッケル水素、リチウムイオン、その他あらゆる種類の充電式または非充電式電池での使用には適していません。</p> | |
| <p>- 本製品は純正部品の代替品であり、純正部品の複製ではありません。そのため、本システムの部品は外観が異なり、取り付け方法も異なる場合があります（特にイグニッションコイルとレギュレーター）。お客様ご自身で若干の調整が必要になる可能性があります。</p> | |

- 組み立ての際は、必ずエンジン関連部品の組み立てから始め、それらが確実に適合することを確認してから、外装部品の取り付けに移ってください。多くの場合、お客様がまず外装部品から組み立ててしまうため、保証条件に違反する改造を加えてしまい、その結果、再販に適さなくなることがよくあります。古い点火システムの交換は、スーパーの棚から適当なものを選ぶような単純な作業ではありません。点火システムには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、誤りの余地が大いに残されているからです。

- 当社のシステムは、サードパーティ製の電子機器（GPS、携帯電話、LED照明など）との併用についてテストされておらず、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、新しいシステムでは動作しない可能性があります。また、既存の安全スイッチや電子式バルブ制御装置もサポートされていない可能性があります。お客様のバイクには、法的な理由により最高速度を制限するイグニッションが標準装備されている場合があります。新しいシステムにはそのような機能は備わっていないため、事前に法的な状況をご確認ください。

- 取り付けに関する専門知識がない場合は、専門家または専門の整備工場に依頼してください。不適切な取り付けは、新しいシステムやバイクに損傷を与えるだけでなく、人身事故につながる恐れもあります。

- 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引き抜き工具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、併せてご注文いただくことをお勧めします。新しいローターを取り外す際は、推奨されている引き抜き工具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、ローターに生じた損傷については、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）、組み立て前に必ず損傷の有無を確認してください（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、指で磁石を横にずらしてみても確認してください）。衝撃を受けた場合、接着されていた磁石が外れてしまい、磁力だけでローターに付着している状態になることがあり、その場合はすぐには気づきません。エンジン運転中にこれが発生すると、甚大な損傷を招く恐れがあります。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か必ず確認してください。これらが原因で、同様に深刻な損傷を引き起こす可能性があります。

- インターネットに接続できる場合は、オンラインでその説明書をご覧にな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、最新の情報も確認できる場合があります。システム一覧はこちら：<http://www.powerdynamo.biz>

以下の部品が届いているはずです：



- ローター／固定ネジ
- 組み立て済みステーターユニット
- レギュレーター／整流器
- 点火時期調整ユニット（ブラックボックス）
- 電子点火コイル／高圧ケーブル
- 固定用部品



ステーターをグラウンドプレートから取り外す必要はありません。取り外すと、下にあるコイルや配線を損傷する恐れがあります。



- 新しいローターを再度取り外すには、M27x1.25のプラー（品番：99 99 799 00 -付属していません！-）が必要です。

注意：マグネットが外れてしまう恐れがあるため、クロー型プラー、ハンマー、その他の器具は絶対に使用しないでください。

- 古いローターを取り外すには、M8x90のプラーツール（品番：70 80 899 90 -付属していません！-）が必要です。

- **重要：**BMW R27は純正のバッテリー点火方式を採用しています。新しいVAPEシステムはマグネト点火方式です。その利点は明らかですが、留意すべき欠点および重要な相違点も存在します。
- エンジンを適切な回転数まで回すには、キックスタートを力強く素早く踏まなければなりません。もし踏むのが遅すぎると——旧式のバッテリー点火式ではあり得たことですが——エンジンはかかりません。これは、点火用のエネルギーがもはやバッテリーから供給されないため、マグネトがそれを発生させなければならないからです。

- 自転車をスタンドでしっかりと固定し、できれば高めの作業台の上に置き、エンジンの発電機側に手が届きやすい状態にしておいてください。作業しやすいように、前輪のフォークを動かしておく必要があります。

- バッテリーの接続を外し、バイクから取り外してください。なお、ここでは12ボルトシステムを取り付けることとなります。そのため、12ボルトのバッテリーを用意するか、バッテリーなしで走行する選択肢のいずれかを選択する必要があります。ただし、バッテリーなしで走行する場合でも、すべての電球を12ボルト用に取り替える必要があります。ホーンは6ボルトのままでも構いません。バッテリーなしで走行する場合は、バッテリーなしでの走行に関する当社の情報をご確認ください。バイクにサイドインジケーターが装備されており、かつバッテリーなしで走行したい場合は、内蔵コンデンサ付きの代替レギュレーターをご注文いただくか、バッテリーの代わりに電解コンデンサ（最低20,000µF/16V）を取り付けることをお勧めします。代替レギュレーターには、小型であるという利点があります。ただし、充電制御ランプには対応していません。

- 技術的には、バッテリーなしでバイクを走らせることは可能です。ただし、お住まいの地域の道路交通法規をご確認ください。



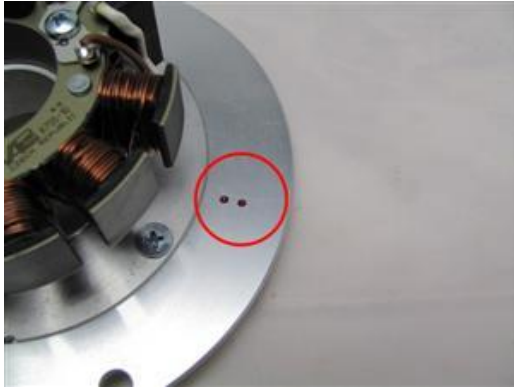
- エンジンからダイナモカバーを取り外し、純正ダイナモから配線を外してください。

- エンジンケースからすべてのケーブルを引き出しますが、まだケーブルを切断しないでください（ピン30からバッテリーにつながる黒いケーブルを除く）。

- クランクシャフトにアーマチュアを固定している取り付けネジを緩めます。1速ギアに入れておくと安定性が向上します。

3本の固定用ステーターネジを外し、ダイナモを取り外します。この作業には、M8x90のプラーツールが必要です。あるいは、BMW純正マニュアルの指示に従うこともできます。「...アーマチュアの中央の穴に丸鋼（40mm x 5.5mm）を挿入し、M8のネジで押し下げます。」

- サーキットブレーカーとカムシャフト上の遠心式点火時期進角装置は、今後使用されません。これらの部品は取り外しても、そのままにしておいても構いません。点火コイルのケーブルのみをクランプで固定してください。



- 新しいステーターユニットをご確認ください。ベースプレートに小さな赤いマークがあります。（写真では赤丸で囲まれています。）
- これが点火マークです。



- 新しいローター（フライホイール）をご覧ください。その外周に、レーザーで刻まれた細い線があります。
- これも点火マークです。
- これらは上死点（TDC）で位置合わせを行う必要があります（点火時点ではありません）。



- ステーターハーネスを内側からエンジンのケーブル穴に通してください。
- ステーターを傷つけないように注意してください。

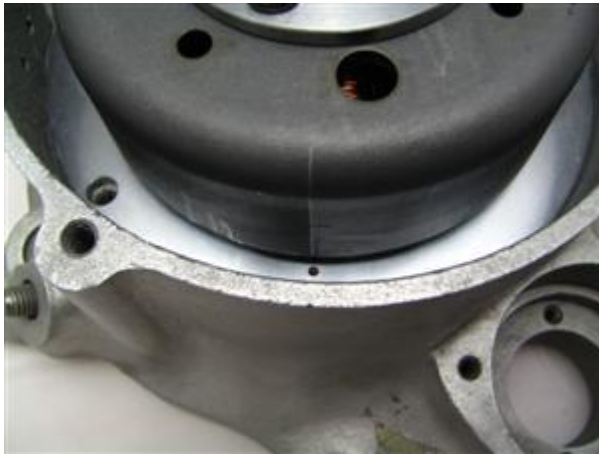


- 次に、ステーターユニットをエンジン内にセットします。ケースの固定穴がステーターユニットの穴と位置合わせされるように注意してください。M6x20のネジ3本で固定します。



- 同梱のグロメットをケーブルにかぶせ、エンジンの開口部へ押し込みます（少量のオイルを垂らすとスムーズに入ります）。

- スパークプラグを取り外します。ローターをクランクシャフトに緩く装着し、ステーターベースの上で自由に動くことを確認します。ピストンを上死点（TDC）の位置に合わせます。クランクシャフトを回転させるため、新しいローターを手締め程度にクランクシャフトに取り付けます。



- シャフトが上死点（TDC）の位置にある状態で、クランクの位置を変えずに慎重にローターを取り外します。ローターが目印がステーターの目印と一致するように、クランクに再装着します。クランクの位置に少しでも変化がある場合は、最初からやり直す必要があります。

- その位置で、M8x30のネジを使ってローターを慎重に固定してください。ワッシャーを忘れないようにしてください。スパークプラグをシリンダーにねじ込んでください。

- これで点火タイミングを標準値に調整しました。理論上は任意の位置に調整可能で、クランクシャフトの位置を変えずにローターを回転させるだけで調整できます。

- ローターを時計回りに回すと - 点火時期が早くなります
- ローターを反時計回りに回すと - 点火時期が遅くなります

- 推奨値から大きく外れた設定を行うと、エンジンが損傷する恐れがあります。



- 新しいイグニッションコイルをタンクの下側に固定します。シャーシによっては、取り付け用の突起がある場合があります。ない場合は、自作のブラケットやワイヤータイを使用すると便利です。

- 新しい点火進角ユニットとレギュレーター／整流器は、バッテリー室または工具収納スペース内に取り付けることも可能です。

- 点火進角ユニットの取り付け後、ユニットの上部側面にある小さな青いディップスイッチブロックを確認してください。点火進角特性を選択するための4つの小さなスイッチがあります。



- R27の点火タイミング曲線は、3000回転で38度の最大進角に達し、アイドル時は9度から始まります。キックバックを防ぐため、キックスタートの瞬間には点火タイミングを上死点（TDC）の2度後に設定しています。

- 左に示した設定で有効になる点火タイミング曲線

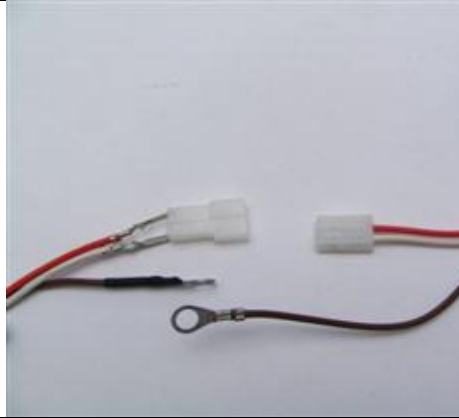


- これにより、キック時の点火タイミングが上死点（TDC）の2度後ではなく2度前になる点を除き、ほぼ同じ点火曲線となります。

各配線図に示す通りに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91ik12を使用してください。
- 平滑コンデンサ内蔵のDCレギュレータ（73 00 799 50）については、配線図91ik_102も併せてご参照ください

- エンジンケーシングの開口部が狭い場合が多いため、配線の引き出しを容易にするために、進角ユニットにつながる発電機の配線のプラスチック製プラグは、ワイヤ端子には取り付けられていません。エンジン側での取り付けがすべて完了してから、この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）が付いた点火進角ユニットを探してください。

- 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）を差し込んでください。端子がハウジングにしっかりと嵌合していることを確認し、以下の配線を行ってください：

- 白を白に
- 赤を赤に

- 端子をプラグハウジングから再び取り出す必要がある（または取り出したい）場合は、端子の横からクリップを前面から差し込み、小さな突起を横にずらしてください。その後、ワイヤーを引き抜いてください。

- 新しい発電機と点火時期調整ユニットから伸びる、丸型アイターミナル付きの茶色の配線は.....

...は、イグニッションコイルのホルダーフレーム（アース）にネジ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、汚れなどが原因で、良好な接触が妨げられることがよくあります！

- 点火時期調整装置の灰色または緑色のケーブルは.....

...はイグニッション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します。

- **重要！**点火進角ユニットとイグニッションコイル間の緑色の配線を長くしすぎないようにしてください。点火不良の原因となる可能性があります。

- 高圧ケーブルや発電機から進角ユニットへのケーブル、および進角ユニットからイグニッションコイルへの灰色の配線を、決して密接に並行して配線しないでください（例えば、1つのシールド内に収めるなど）。これによりバックカップリングが発生し、点火に支障をきたすだけでなく、進角ユニットを損傷する恐れがあります。

- アドバンスユニットの青/白の配線。これはキル（カットオフ）配線です。


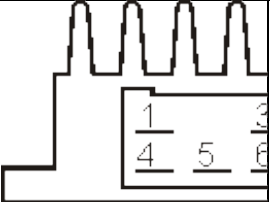
注：

点火不良が発生した場合は、まずこの青いワイヤーを外してください。多くの場合、これで再び走行できるようになります

- アースに接続すると、点火が停止します！

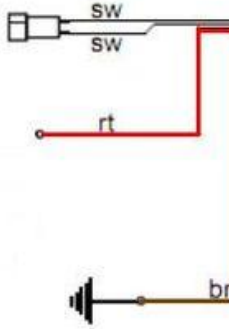
- この種の配線は、もともとマグネト一点火装置を搭載していたオートバイで使用されており、アースへの短絡によって点火を遮断する仕組みになっています。

- これらの車両には、設計上、OFFの位置にあるときにピンをアースに接続するメインロック（またはキルスイッチ）が備わっています（ドイツ製バイク：ピン2）。イグニッションコイルの青白のワイヤーをここに接続します。そうすることで、カットオフ機能は従来通り動作します。

| | |
|--|--|
| Powerdynamoオルタネーターを（レギュレーターを介して）照明回路に接続する： | |
|  | <ul style="list-style-type: none"> - スターターコイルから伸びる2本の黒色のワイヤーは、ライト、ホーン、ウインカーなどの電圧を供給します。これらは点火系とは無関係です。 - ただし、この電圧（交流10～50ボルト程度）は、主に交流（AC）であるため、安定化（整流）させる必要があります。また、ほとんどの用途では直流（DC）に変換する必要があります。 - これに対応するため、当社では2種類のレギュレーターをご用意しています： |
| <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、レギュレーターは即座に破損します。これは過失によるものであり、保証の対象外となります！レギュレーターの焼損は、主に鋭い臭いで判別できます。</p> | |
| <p>レギュレータータイプ1： 標準DCレギュレーター（95 22 699 06）を使用する場合、配線図91ik12に従ってください：</p> | |
|  | <p>-新しいレギュレーター／整流器には、6極のコンパクトなプラグが付いており、そのうち1極は未使用です。このプラグに合うメスプラグカバーが付属しています。このメスプラグには、以下のワイヤー（プラグにカチッと嵌まる端子付き）を差し込む必要があります：</p> |
| <p>発電機から伸びる2本の黒いケーブル...</p> | <p>... 新しいレギュレーターの1番と4番のピンに接続します（そこから、同じ黒色の配線がユニット内部へと伸びています）。どちらの端子（1番または4番）にどの配線を接続しても問題ありません。これらは交流電流を流すためです。</p> |
| <p>丸型アイターミナルが付いた新しい茶色のケーブル。</p> | <p>... レギュレーターユニットのピン3（そこから同様に茶色の配線がユニット内部へと伸びています）を、バッテリーのマイナス極、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>丸型アイ端子付きの新しい赤色ケーブル...</p> <p style="text-align: center;">注意： 極性を間違えると電子部品が破損します！</p> | <p>...は新しいレギュレーターのピン5に接続します（そこから同様に赤い配線がユニット内部へと伸びています）。この配線は、旧システムと新システムを接続する主要な接点です。ここから安定化されたプラス電圧が出力され、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。</p> |
| <p>バッテリーと車両回路の間に15Aのヒューズが取り付けられていることを確認してください。</p> | |
| <p>新しいレギュレーターのピン6にある緑/赤の配線は...</p> | <p>...は充電制御ランプ用です。ここに、以前は制御ランプから元のレギュレーターへとつながっていたワイヤーを接続します。</p> <p>- この制御機能は、バッテリーが装着されている場合にのみ動作します。バッテリーを外した状態で配線を接続したまま走行すると、オルタネーターが電圧を発生させているにもかかわらず、ランプが点灯してしまふことがあります。したがって、バッテリーを外している場合は、配線を接続しないでください。</p> |
| <p>- 充電ランプ制御機能はトランジスタスイッチによるもので、追加機能です。万が一この機能が故障しても、レギュレーター自体は正常に動作している可能性があります。簡単な確認方法：エンジ</p> | |

ンを始動させ、ライトを点灯させた状態でバッテリーを外します。ライトが明るく点灯すれば、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）の場合、配線図**91ik_102**を使用してください：



- 2本の黒い (sw) ワイヤーはオルタネーターからのAC入力です (ACであるため、どちらの黒いワイヤーをどちらに接続しても問題ありません)
- 赤 (RT) のワイヤーは12V DCの出力プラス
- 茶色 (br) のワイヤーはアースで、内部でハウジングに接続されています

高電圧 (イグニッション) ケーブルをねじ込んでください...

- 「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絶対に**使用しないでください**。システムの動作に支障をきたし、破損の原因となる可能性があります。

...をイグニッションコイルにねじ込み、コイルを取り付ける前にゴム製シールを被せておいてください (その方が作業がしやすくなります)。

- 付属のケーブルを使用し、古いケーブルは使用しないでください。

- バイクに新しいスパークプラグとスパークプラグソケット (できれば0~2kΩ程度のもの) を取り付けることをお勧めします。「一見問題なさそう」 (あるいは完全に「新品」であっても) なスパークプラグ、端子、ケーブルが原因で、多くのトラブルが発生しています。

⚠ 内部に抑制抵抗器が組み込まれたスパークプラグは**使用しないでください**。NGK (例) は、「R」 (抵抗器を表す) のコードが付いたそのようなスパークプラグを販売していました。

-
最後に、**バッテリーを取り付ける前、そして初めてキックスタートを行う前に**、配線図と照らし合わせて、すべての接続と取り付け状態を再度慎重に確認してください。バッテリーと電球の電圧が正しいか (12V) も必ず確認してください。

-
もし動作しない場合は、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。まずはコイルから青いワイヤーを外し、再度テストを行ってください。

⚠ **重要**：クランクシャフトの修理の際、ダイナモシャフトが加工されて短くなることがよくあります。その結果、ローターの位置が低くなり、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、ステーターが破損し、点火不良を引き起こします。

重要な安全および操作に関する情報

- 安全第一！自動車整備（MVR）に関する一般的な安全衛生規則に加え、お使いのオートバイのメーカーが示す安全情報および注意事項を遵守してください。

素材に印字されているタイミングマークは、初回取り付け時の目安としてのみご利用ください。エンジンへの損傷や、場合によってはご自身の健康被害を防ぐため、組み立て後は適切な手段（ストロボスコープなど）を用いて設定が正しいか必ずご確認ください。取り付けおよ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！不注意に扱っていると、痛みを伴うだけでなく、極めて**危険な事態**を招く恐れがあります。スパークプラグの電極や露出している高電圧ケーブルには、必ず安全な距離を保ってください。点火状態を確認する必要がある場合は、絶縁性の良い素材でスパークプラグソケットをしっかりと握り、エンジンプロックの堅固な接地部にしっかりと押し当ててください。

エンジンが作動している間は、決してスパークプラグキャップを引っ張らないでください。洗車は、エンジンを停止させ、イグニッションをオフにした状態で行ってください。

- キットには、固定式ゴムキャップ（抵抗器は内蔵されていません）付きのHTケーブルが同梱されているはずですが、現地の法規制（電磁両立性要件）に準拠するため、抵抗器内蔵のスパークプラグを使用するか、またはキャップを抵抗器内蔵のものに交換する必要があります。

- 抵抗器付きスパークプラグと、抵抗器付きスパークプラグ用キャップを同時に使用しないでください。問題、特に始動困難の原因となります。キャップとスパークプラグを合わせた総抵抗値は、**5kΩ**を超えてはなりません。

- スパークプラグは経年劣化により抵抗値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しか始動しない場合は、スパークプラグコネクターの不良またはスパークプラグの故障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られているネジも含め、すべ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、必然的に部品が破損します。弊社ではネジを緩く仮締めした状態で出荷しています。

- 値の確認やテストを始める前に、あるいはさらに悪いことに変更を加える前に、新しく取り付けたシステムが正常に動作するかどうかを確認してください。

当社の部品は、お客様へお届けする前に点検済みです。そもそも、お客様ご自身で点検できる範囲は限られています。いずれにせよ、**電子部品（イグニッションコイル、レギュレーター、点火時期調整ユニットなど）の測定は絶対に避けてください。内部の電子回路に深刻な損傷を与える恐れがあります。**また、そのような操作を行っても、**具体的な結果は得られません。**キャブレター、スパークプラグ、およびスパークプラグソケット（新品であっても）が故障の原因となっている可能性もあることを念頭に置いてください。当社のシステムに関する一般的な経験則として、キャブレターの設定を低めに再調整する必要がある場合があります。組み立て後にシステムが起動しない場合は、まずイグニッションコイル（または場合によってはアドバンスユニット）の直結部分で、青色（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プロックの間に良好な電氣的接続があることを確認してください。

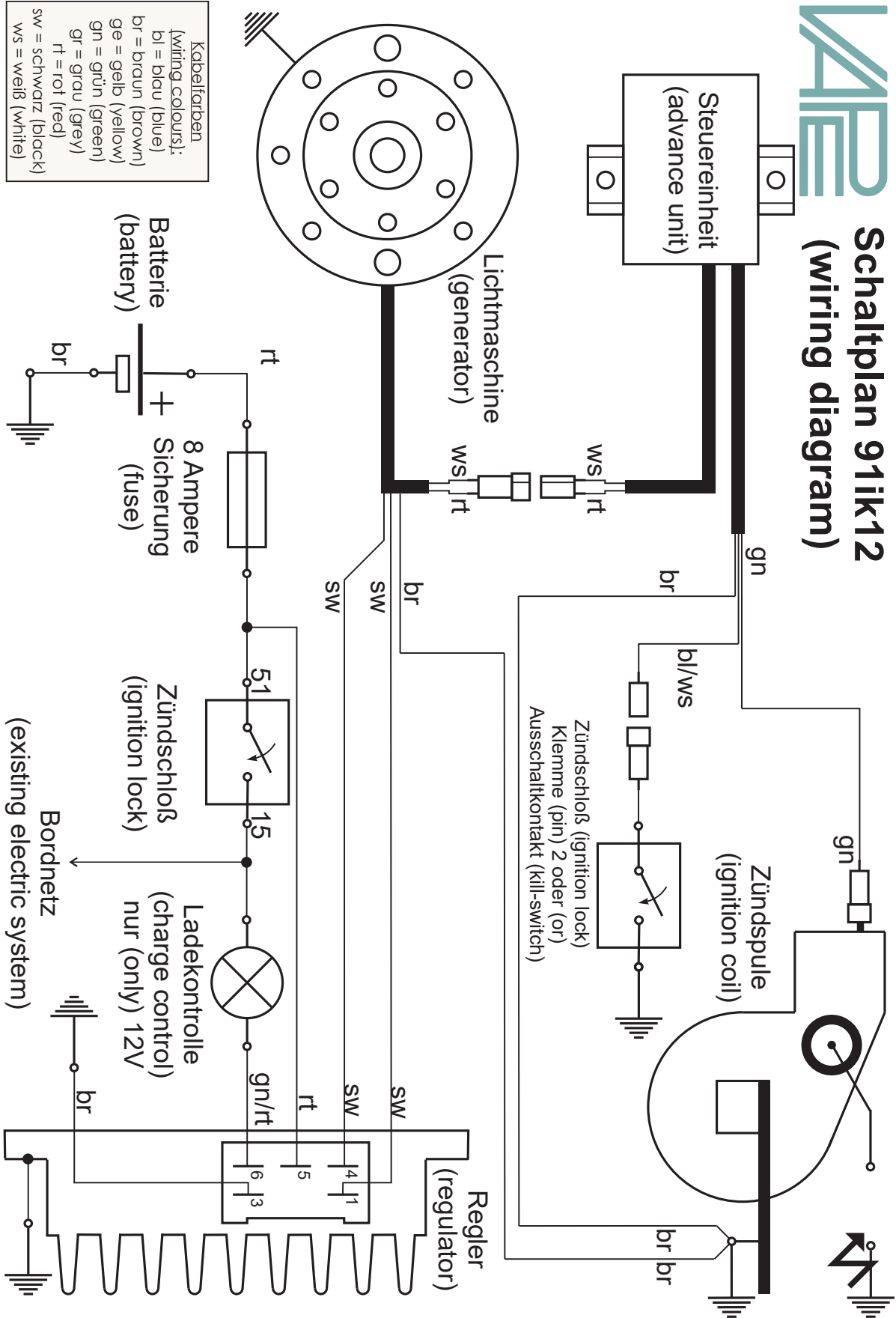
不具合が生じた場合は、製品を弊社に送付して点検を依頼する前に、まずナレッジベースをご参照ください。

- 従来のポイント式点火システムの火花は、約**10,000**ボルトとエネルギーが比較的安く、そのため黄色く太く見えます（ただし、そのおかげで非常に目立ちます）。当社のシステムから発生する火花は、最大**4万**ボルトという高エネルギーを帯びているため、針のように細く集中した形状をしており、色は青いため、目立ちにくい特徴があります。さらに、火花はキックスタートで作動する速度でのみ発生し、手でキックレバーをゆっくりと押し下げただけでは発生しません（バッテリー式点火システムでは発生する場合があります）。

- ツインアウトレット式点火コイルを採用したシステムには、いくつかの注意点があります。片側でテストを行う際は、もう片側を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）しておく必要があります。そうしないと、どちらの側でも火花が発生しません。また、このような開放された出口があると、コイルの周囲に長く危険な火花が飛び散る恐れがあります。

- 半導体を含むすべての部品（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）を完全に外さない限り、バイクでアーク溶接を行ってはいけません（ステーターやローターを取り外す必要はありません）。はんだ付けについても同様です。電子部品に触れる前には、必ずはんだごとの電源プラグをコンセントから抜いてください！スパークプラグに銅パテを使用してはなりません。
- 電子機器は極性の逆接に非常に敏感です。システムへの作業後は、バッテリーとレギュレーターの極性が正しいか必ず確認してください。極性が逆になると短絡が発生し、レギュレーター、イグニッションコイル、および点火時期調整ユニットが破損します。原則として、配線は常に「色対色」で接続します。配線の色が異なる場合は、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、磁石を傷つけないようご注意ください。ローターの周縁部に直接衝撃を与えないでください。輸送の際は、決してローターをステーターの上に載せないでください。資材の輸送に関する当社の指示に従ってください。
- 抵抗値が5kΩ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。1kΩまたは2kΩ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念頭に置いてください。エンジンが冷間時のみ始動する場合は、スパークプラグソケットやスパークプラグの不良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の高圧ケーブルは絶対に使用しないでください。また、火花を強化すると謳ういわゆる「ホットワイヤー」も絶対に使用しないでください。
- 腐食のリスクを減らすため、ローターに薄くオイルを塗っておくことをお勧めします。
- ローターを取り外す際に、爪付きプラーやハンマーを使用しないでください。使用すると、磁石が緩んでしまう恐れがあります。新しいローターを取り外すための専用プラーをご用意しています（組み立て説明書をご参照ください）！
- バイク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て電流が漏れるのを防ぐため、バッテリー（装着されている場合）の接続を外してください。ただし、接続を外しても、バッテリーは時間の経過とともに自然に放電してしまいます。
- これらの注意事項は必ずお守りください。ただし、設置作業を恐れる必要はありません。これまでにも、何千人ものお客様が本システムを無事に設置してこられたことをお忘れなく。
新しい電動ハートを搭載したバイクでのドライブをお楽しみください！

Schaltplan 91ik12 (wiring diagram)



VAPE Schaltplan 91ik_102 (wiring diagram)

