Systeem 704579900



Dynamo/elektronische ontsteking voor Zündapp Bella R150/200 – niet voor Bella met elektrische start! en voor DB200 (1947-1951), DB 201-205 en DBK 200/250 met standaard Noris MLZ

- Magneetgenerator met geïntegreerde halfgeleiderontsteking. Uitgangsvermogen 12 V/100 W DC.

- Vervangt de originele 6 Volt Noris MLZ-generator (resp. de MLZU of MLZn). (Dit is geen Bella Dynastarter!)

- Er zijn geen aanpassingen aan het motorblok nodig. Volledig elektronische en contactloze ontsteking. Het systeem kan technisch gezien zonder accu functioneren.

Voordeel ten opzichte van het originele systeem

- alle onderdelen zijn nieuw
- meer lichtopbrengst
- zeer stabiele ontsteking met een krachtige vonk
- betere start, zuiniger brandstofverbruik
- geen slijtage meer aan de contactpunten

Let op! Kan gemakkelijk worden verward



- met de eerdere Zündapp DB200 (ons **systeem 732379900**). Het meest opvallende verschil is een „kraag“ aan de achterkant van de dynamo. Om dit te kunnen zien, moet u echter de complete dynamo demonteren.

Montagehandleiding voor systeem 704579900	2.11.2026

- 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

BELANGRIJK

- Lees deze instructies volledig en aandachtig door voordat u aan uw motorfiets gaat werken
Houd er rekening mee dat elke wijziging aan het materiaal, evenals eigen reparatiepogingen die niet met VAPE zijn afgestemd, kan 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 (vliegwiel) 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 standaardsystemen – 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 voorschriften 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). De bevoegde autoriteit voert regelmatig inspecties uit.

- Het laadsysteem is uitsluitend geschikt voor gebruik met oplaadbare 12V (6V-systemen 6V) loodzuuraccu’s met vloeibare elektrolyt of gesloten loodzuuraccu’s, AGM- en gelaccu’s. Het is niet geschikt voor gebruik met nikkel-cadmium-, nikkel-metaalhydride-, lithium-ion- of andere soorten oplaadbare of niet-oplaadbare accu’s.

- 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.

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Tsjechië
vape@vape.cz

- Begin bij de montage absoluut met het in elkaar zetten van de onderdelen van de motor, 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 ontstekingssystemen 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 dit dan door een deskundige of in een gespecialiseerde werkplaats uitvoeren. Een onjuiste installatie kan het nieuwe systeem en uw motorfiets beschadigen en mogelijk zelfs lichamelijk letsel veroorzaken.
- Controleer, voordat u een systeem bestelt, of er een aftrekgereedschap voor de nieuwe rotor in de set zit. Zo niet, bestel dit dan meteen mee. Gebruik nooit iets anders dan het aanbevolen aftrekgereedschap om de nieuwe rotor eraf te trekken. 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 eventueel bijgewerkte informatie. Systeemlijst op *http://www.powerdynamo.biz*



U zou de volgende onderdelen moeten hebben ontvangen:

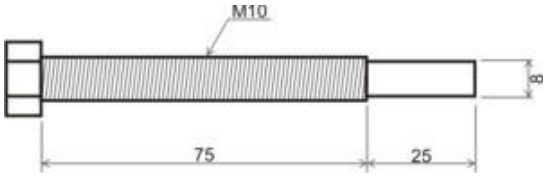
- voorgemonteerde grondplaat met stator
- rotor
- ontstekingsspoel en HT-kabel
- regelaar/gelijkrichter
- relais met kabels
- schroeven M8, M10, ringen
- kabels: rood en bruin
- kabelbinders

- Maak je geen zorgen over de pijl op de rotor die naar rechts wijst. Het systeem is ontworpen voor draaiing tegen de klok in.



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

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



- Sommige versies van standaardrotoren kunnen worden losgemaakt met een aftrekschroef M10 met een 8 mm-slagmoersleutel (**niet meegeleverd!**).

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

- Koppel de accu los en haal deze uit de motorfiets. Let op: als u een 12-voltsysteem installeert, heeft u ofwel een 12-voltaccu nodig, ofwel kunt u ervoor kiezen om zonder accu te rijden. Ook in dat geval moet u echter alle lampen vervangen door 12-voltlampen. De claxon mag op 6 volt blijven. Raadpleeg voor het rijden zonder accu onze informatie over rijden zonder accu.



- Koppel de kabels los van de oude dynamo en verwijder deze. Trek de rotor van de krukas los.

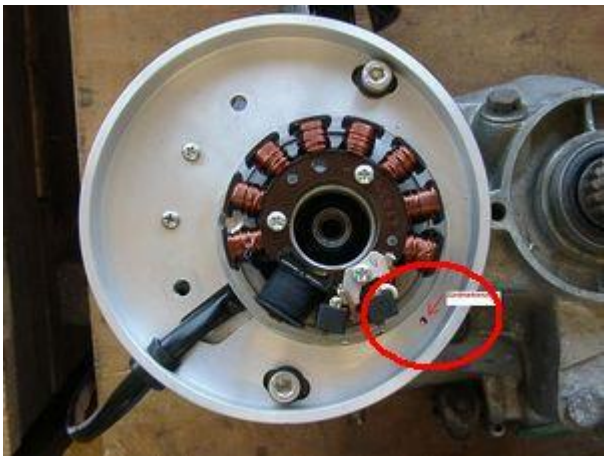
- Verwijder de spie van de krukpen. Deze is niet meer nodig en belemmert de montage. Als u dit in het begin vergeet, moet u de hele nieuwe eenheid weer demonteren om bij de spie te kunnen komen.



- Verwijder de voorgemonteerde bevestigingsplaat van de nieuwe generator. Plaats de grondplaat/stator-eenheid op het carter en schroef deze vast met de 2 M8-schroeven. Vergeet niet de ringen te gebruiken.

- Plaats de schroeven in het midden van de langwerpige gaten, zodat je in beide richtingen kunt afstellen.

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Tsjechië
vape@vape.cz



- Bekijk de nieuwe grondplaat eens. Daar ziet u (bij ongeveer 4 uur) een rode punt (ontstekingsmarkering).



- Bekijk de nieuwe rotor. Op de omtrek zie je een kleine ingeperste lijn, ook een ontstekingsmarkering. Beide komen uit op het ontstekingspunt.

- Verwijder de bougies. Plaats de rotor losjes op de krukas en controleer of deze vrij boven de statorbasis kan bewegen. Breng de zuiger in de ontstekingspositie (2-2,5 mm vóór BDP). Gebruik de nieuwe rotor om de as te draaien.

- Let er nogmaals op dat uw Bella tegen de klok in draait; draai dus vanaf BDP met de klok mee naar de voorontstekingsstand.

- Haal de rotor voorzichtig weer van de krukas af zonder de positie van de krukas te veranderen. Plaats hem weer op de krukas, zodat de markering op de rotor uitgelijnd is met de markering op de stator. Als de positie van de krukas is veranderd, moet je opnieuw beginnen. Zet de rotor in die positie voorzichtig vast met de M10x40-moer. (Vergeet niet de sluitring te gebruiken!)

- Om de nieuwe rotor weer los te maken, heb je een aftrekker M27x1,25 nodig.

- De ontsteking is nu afgesteld.

- Indien nodig kunt u de stand (theoretisch) naar wens aanpassen door de rotor te verwijderen en deze weer in de gewenste hoek te plaatsen. Voor de fijnafstelling draait u de gehele generator op de motorbehuizing in de langwerpige gaten.



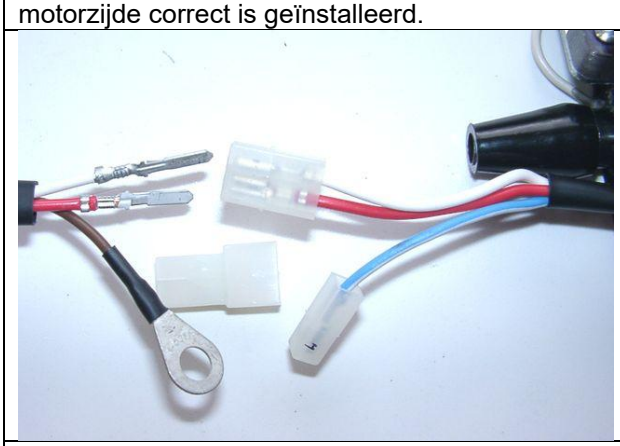
- Plaats nu de afdekplaat weer op de grondplaat. Steek de twee M8x60-schroeven door de gaten in de afdekplaat en de twee afstandhouders. Schroef de afdekplaat vervolgens stevig vast op de grondplaat.



- Bevestig de regelaar/gelijkrichter, het relais en de bobine op een geschikte plaats.



- Je kunt de onderdelen op een willekeurige andere plek plaatsen, bijvoorbeeld in het lege batterijvak.

Sluit de onderdelen aan zoals aangegeven in het bijbehorende aansluitschema!
- Gebruik voor onze standaard DC-regelaar (95 22 699 06) het aansluitschema **71ir12**. - Gebruik voor onze DC-regelaar met ingebouwde afvlakcondensator (73 00 799 50) bovendien het aansluitschema **reg_102**
- Om het doorvoeren van de kabel door de vaak kleine openingen in het motorhuis te vergemakkelijken, is de plastic stekker van de kabel van de dynamo die naar de bobine loopt, nog niet op de kabelaansluiting geplaatst. U dient de stekker pas aan te sluiten 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 aansluitingen op deze stekker en steek de twee draden (rood en wit) van de generator 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 een paperclip vanaf de voorkant naast de aansluitingen en duw het kleine haakje opzij. Trek vervolgens de draad eruit.

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Tsjechië
vape@vape.cz

- 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 niet naleven hiervan is de meest voorkomende oorzaak van ontstekingsproblemen!!
Zonder deze directe aansluiting 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!

Aansluiting van de Powerdynamo-dynamo op het verlichtingscircuit (via de 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 eerste instantie wisselstroom (AC) is.

- Hiervoor bieden wij 2 verschillende regelaars aan:

Let op: Elke **verwarring tussen plus en min** (bij de DC-versies) 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 geur.

Regelaartype 1: bij gebruik van een standaard DC-regelaar (95 22 699 06) dient u het aansluitschema **71ir12** te gebruiken:



-De nieuwe regelaar/gelijkrichter heeft een compacte stekker met 6 posities, waarvan *er één* niet wordt gebruikt. Er wordt een bij deze stekker passende stekkerdoos meegeleverd. In deze stekkerdoos moet u de volgende draden steken (die zijn voorzien van klemmen die in de stekker klikken):

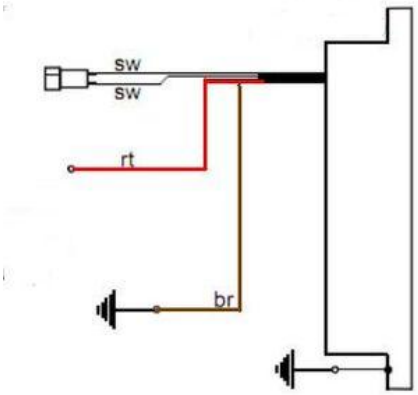
De twee zwarte kabels die vanuit de dynamo lopen ...	... sluit deze aan op de aansluitingen 1 en 4 van de nieuwe regelaar (van daaruit lopen eveneens zwarte draden naar de binnenkant van het apparaat). Het maakt niet uit welke draad op welke van de twee aansluitingen (1 en 4) wordt aangesloten, aangezien deze wisselstroom geleiden.
De nieuwe bruine kabel met de ronde oogterminal.	... verbindt pen 3 van de regelaar (van daaruit loopt eveneens een bruine draad naar binnen in de regelaar) met de minpool van de accu of (indien u zonder accu rijdt) met de aarde (chassis).
De nieuwe rode kabel met de ronde oogterminal ... **Let op:** **Een verkeerde polariteit zal de elektronica beschadigen!**	... wordt aangesloten op pen 5 van de nieuwe regelaar (vanaf daar loopt eveneens een rode draad naar binnen in het apparaat). Deze draad vormt een belangrijk knooppunt tussen het oude en het nieuwe systeem. Hier komt je geregelde positieve spanning naar buiten om te worden aangesloten op de pluspool van de accu, of (als je zonder accu rijdt) op de spanningsingang van de hoofdschakelaar (contactslot, Duitse motoren: pin 51/30).

Zorg ervoor dat er een ***15A-zekering*** zit tussen de accu en het voertuigcircuit.

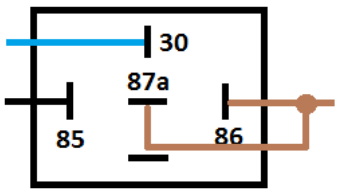
De groen/rode draad bij pen 6 van de nieuwe regelaar ...	... is voor het laadcontrolelampje. Daar sluit je de draad aan die vroeger van het controlelampje naar de originele regelaar liep. - Let erop dat deze regelaar alleen werkt als er een accu is aangesloten. Mocht u zonder accu rijden maar de draad toch aansluiten, dan zult u zien dat het lampje blijft branden, zelfs als de dynamo spanning levert. Sluit de draad dus niet aan als er geen accu is.

- De regeling van het laadlampje werkt via een transistorschakelaar en is een extra functie. Zelfs als die uitvalt, kan de regelaar nog steeds goed functioneren. Eenvoudige controle: laat de motor draaien, doe de verlichting aan en koppel de accu los. Als de verlichting helder brandt, is het apparaat in orde.

Regelaar type 2: met gelijkstroomregelaar met ingebouwde afvlakcondensator (73 00 799 50), gebruik daarnaast het bedradingsschema **reg_102:**



- de 2 zwarte (sw) draden zijn 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 12 V DC-uitgang plus
- de bruine (br) draad is de aarde, intern verbonden met de behuizing

- Dan blijft de blauwe (soms blauw/witte) draad bij de bobine over. Dit is de kill-draad (afsluitdraad). **- Als deze op aarde wordt aangesloten, wordt de ontsteking uitgeschakeld!** **Opmerking:** - Mocht u ontstekingsstoringen ondervinden, koppel dan als eerste maatregel deze blauwe draad los. In veel gevallen kunt u dan weer verder rijden	- **Uitschakelen via een aparte noodschakelaar** (bij rijden zonder accu): Het relais wordt niet gemonteerd. De blauwe (/witte) kabel van de bobine wordt aangesloten op een noodschakelaar die in de UIT-stand wordt gesloten naar massa (een knop op het stuur). Of u monteert een contactslot dat in de UIT-stand naar massa kan worden gesloten. - **Aansluitmethode voor de accu:** Sluit de bruine draad van het relais aan op een goede aarding. Leid de langere zwarte draad van het relais naar de draad die voorheen naar een pin liep die spanning voerde wanneer de schakelaar aan stond (bij Duitse motoren: pin 15) en sluit deze daar aan. Sluit de blauwe draad van pen 30 van het relais aan op de blauwe (/witte) draad bij de nieuwe bobine. Mocht uw accu onderweg leeg raken, koppel dan gewoon die blauwe draad los en uw motorfiets rijdt weer (hij zal nu alleen niet meer stoppen door hem uit te schakelen).
Bedrading van het relais (indien gebruikt)**:** 	- De bruine draad met de ringklem van pennen 87a en 86 wordt aangesloten op de aarde. - De zwarte draad van pen 85 gaat naar een aansluiting van de hoofdschakelaar die onder spanning staat als deze is ingeschakeld.

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Tsjechië
vape@vape.cz

Schroef de hoogspanningskabel (ontstekingskabel) vast ... - **Gebruik** alstublieft **geen** vonkversterkende kabels, zoals „Nology superkabels" of „hot wire". Dit verstoort het systeem en kan het mogelijk beschadigen.	... vast in de bobine en trek de rubberen afdichting eroverheen voordat u de bobine monteert (dat gaat dan gemakkelijker). - Gebruik alstublieft de kabel die bij de set wordt geleverd en geen willekeurige kabel.
- U doet uzelf een plezier door uw 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 onderdrukkingsweerstand. NGK (bijvoorbeeld) bood dergelijke bougies aan, gemarkeerd met een „R" (voor weerstand).	
- Controleer ten slotte **– voordat u de accu plaatst 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
- 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 bij de eerste montage. Controleer na de montage met 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 hoge spanning! Met ons materiaal zelfs tot 40.000 volt! Dit kan, bij onzorgvuldig gebruik, niet alleen pijnlijk zijn, maar ook ronduit 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 massieve ondergrond van het motorblok. Trek nooit aan bougiekappen terwijl de motor draait. Was uw voertuig alleen als de motor stilstaat en het contact is uitgeschakeld.
- 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 moeite bij het starten van de motor. De totale weerstand van bougiekap en 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 oorzaak zeer waarschijnlijk een defecte bougiekap 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 draaien losraken, leidt dit onvermijdelijk tot schade aan het materiaal. Wij monteren schroeven vooraf slechts losjes.

- Geef het pas geïnstalleerde systeem de kans om goed te werken, voordat je waarden gaat controleren en testen, of – erger nog – wijzigingen aanbrengt.
Onze onderdelen zijn gecontroleerd voordat ze aan u zijn geleverd. U zult **er** toch niet veel aan kunnen controleren. **Meet in ieder geval geen elektronische componenten (zoals de bobine, de regelaar en de voorontstekingseenheid). U loopt het risico ernstige schade aan de interne elektronica te veroorzaken. U zult hier toch 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 voorontstekingseenheid) 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 waarbij de kickstarter wordt gebruikt en niet wanneer je de kickhendel langzaam met je hand naar beneden duwt (zoals bij accu-aangedreven ontstekingen het geval kan zijn).

- Systemen met ontstekingsspoelen met twee uitgangen vertonen enkele bijzonderheden. Houd er rekening mee dat tijdens tests aan 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 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 leidt tot beschadiging van de regelaar, de bobine en de voorontstekingsregelaar. In de regel geldt dat de bedrading altijd ‘kleur op kleur’ wordt aangesloten. 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.

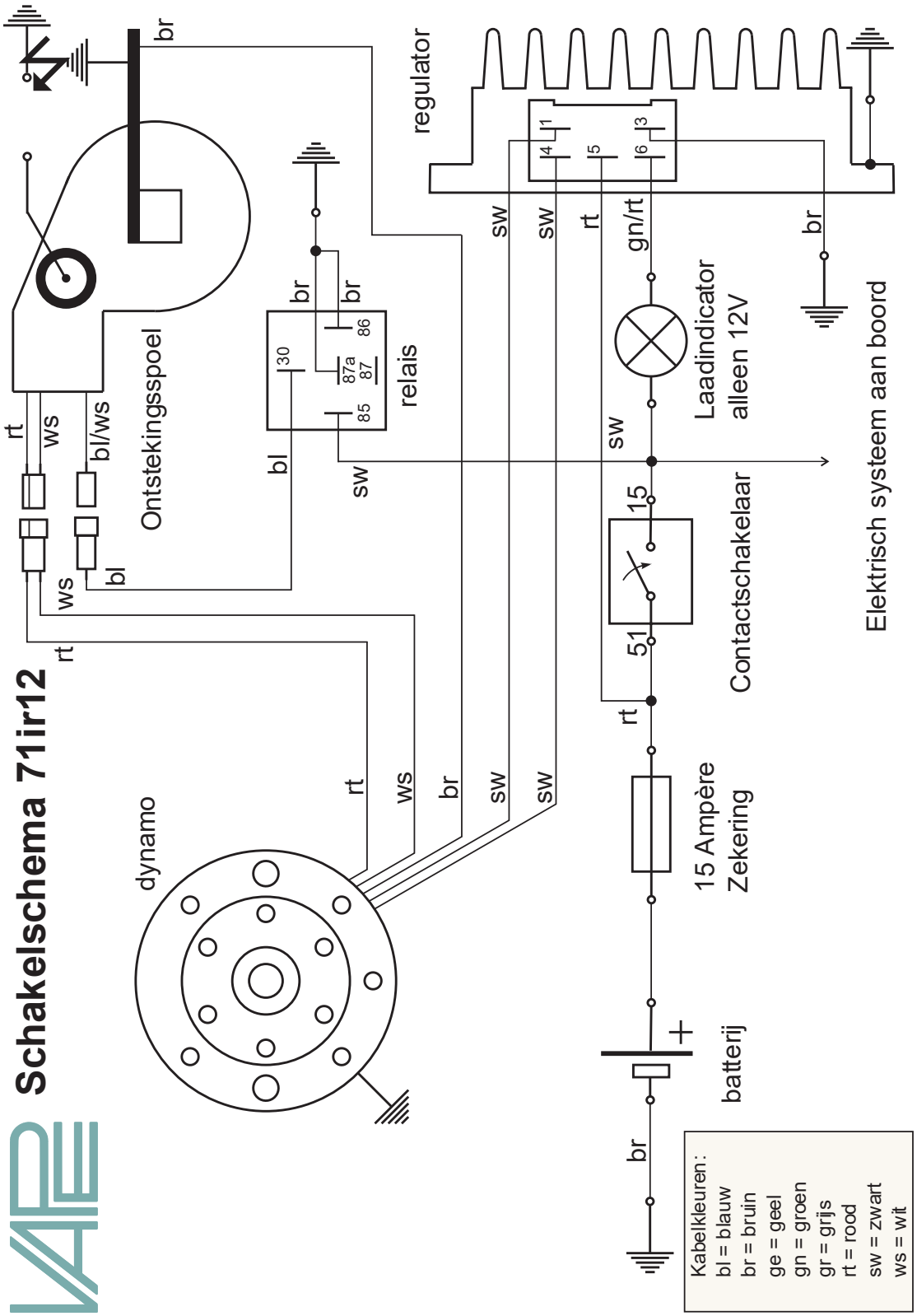
- Het is een goed idee om de rotor met een dun laagje olie in te smeren om het risico op corrosie te verminderen.

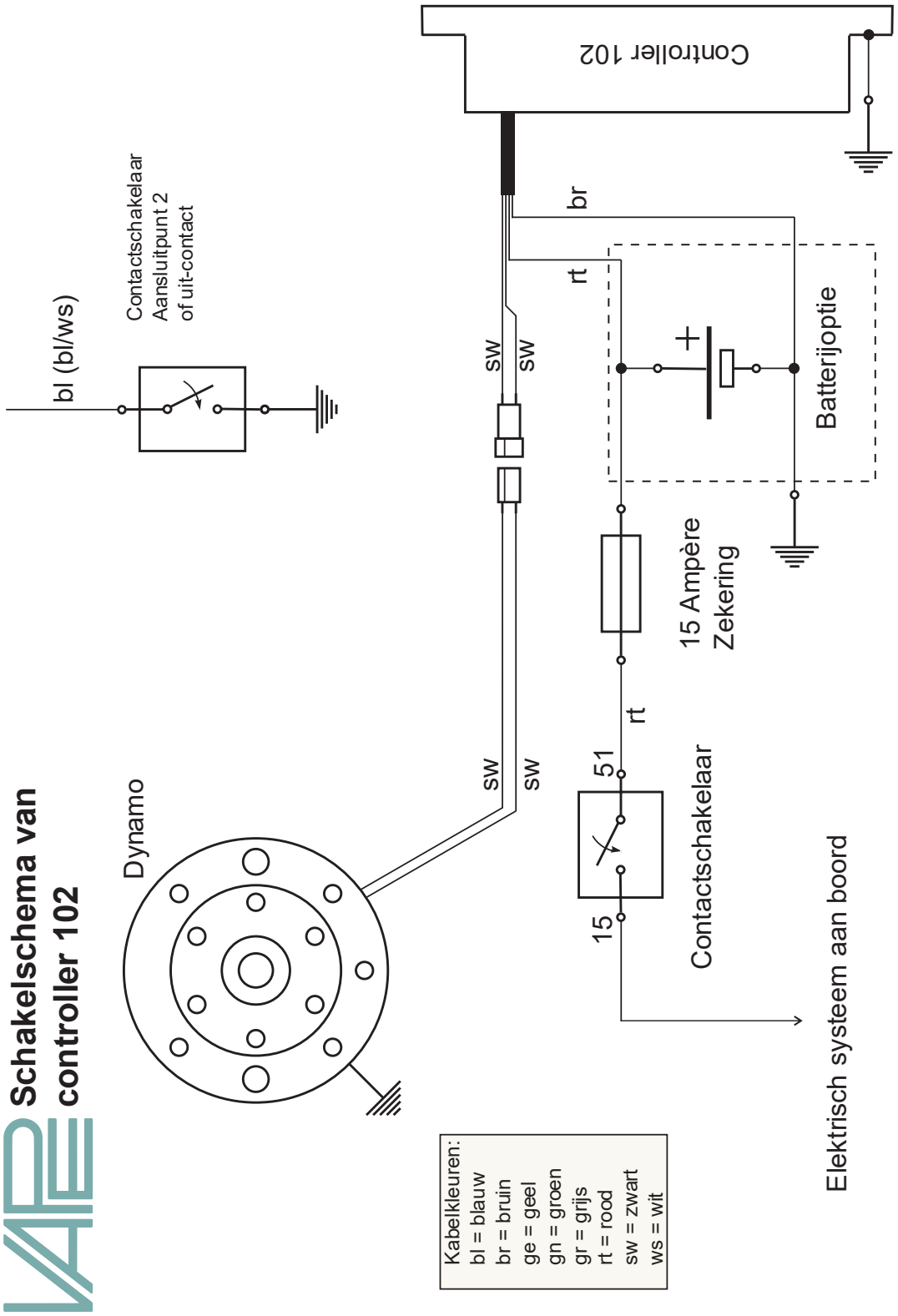
- Gebruik nooit een klauwtrekker of een hamer om de rotor los te maken. De magneten kunnen daarbij losraken. Wij bieden een speciale trekker aan om de nieuwe rotor weer los te maken (zie montagehandleiding)!

- 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 je fiets en zijn nieuwe elektrische hart!

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Tsjechië
vape@vape.cz


Schakelschema 71ir12
dynamo
Ontstekingsspoel
relais
regulator
Laadindicator
alleen 12V
Contactschakelaar
15 Ampère
Zekering
batterij
Elektrisch systeem aan boord
Kabelkleuren:
bl = blauw
br = bruin
ge = geel
gn = groen
gr = grijs
rt = rood
sw = zwart
ws = wit



VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Tsjechië
vape@vape.cz