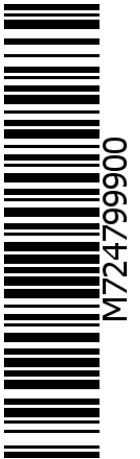


システム 724799900


ドゥカティ 100～250用 発電機／点火装置（
ナローケースエンジン用）

- 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 12V/100W DC。従来のマグネトおよび点火システム一式を置き換えます。ソリッドステート方式のメンテナンスフリーな電子点火装置です。

- 点火装置はクランクシャフト位置に取り付けられます（マグネトの一部）。カムシャフト位置にあった純正のコンタクトブレーカーは不要となるため、取り外すことができます。エンジンケースへの改造は不要です。


ナローケースエンジン - ワイドケースエンジン？

どのシステムが必要かどうか見
分けるか？

いわゆるナローケースエンジ
ン 100～250 cc

- 3本のネジで固定されたステータープレート
- 純正ローターの直径は 117 mm

いわゆるワイドケースエンジ
ン 250～450 cc

- 4本のネジで固定されたステータープレート
- 純正ローターの直径は 129 mm

純正システムに対する利点：

- すべての部品が新品
- 非常に優れた光量
- 安定した点火と力強いスパーク
- 始動性が向上し、燃料燃焼効率も向上
- ポイントの摩耗がなくなる

システム 724799900 の組み立て説明書	16.9.2026
- 純正の点火装置の取り付けやタイミング調整ができ、基本的な整備の知識があれば、VAPEの取り付けも可能です！もし点火装置の整備経験がまったくない場合は、詳しい人に依頼したほうがよいでしょう。	
- 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、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、または組み立て・操作説明書に変更を加える権利を留保します	
重要	
- オートバイの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 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よくあります。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ほか、キックスタート時に激しいキックバックが発生し、怪我をする恐れがあります。最初の試運転の際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を慎重に確認してください。様々な状況により接触が生じ、重大な損傷につながる恐れがあります。	
指定用途 - 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。当社のシステムはエンジンの特性を変更しないため、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。ほとんどの場合、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。したがって、指定通りに使用すれば、通常、このシステムによってオートバイの既存の法的ステータスに違反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。	
 - VAPEは、リング内に「E」マーク（チェコ共和国向けは特に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ています。検査は所管当局によって定期的実施されています。	
- 本充電システムは、液体電解液を充填した12V（6Vシステムの場合は6V）の鉛蓄電池、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または非充電式電池での使用には適していません。	
- 本製品は純正部品の複製ではなく、代替システムです。そのため、本システムの部品は外観が異なり、取り付け具合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）。お客様ご自身で多少の調整が必要になる可能性があります。	

- 組み立ての際は、外部部品の取り付けを始める前に、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、保証条件に違反する改造を施してしまい、再販売に適さなくなってしまうことがよくあります。古い点火システムの交換は、スーパーマーケット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あり、また、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、ミスが生じる余地が大いにあります。

- 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。お使いのオートバイには、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、新しいシステムやオートバイに損傷を与えるだけでなく、場合によっては人身事故につながる恐れがあります。

- 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、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、推奨されているプ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、ローターに損傷が生じた場合、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見逃されると、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、その磁石に小さなネジ、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につながる恐れがあります。

- 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るほか、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 <http://www.powerdynamo.biz> をご覧ください。

以下の部品が届いているはずです：



- テスト用ネジとワッシャーが予め取り付けられたベースプレート（裏面のナットは輸送用です）ステーターアセンブリ
- ステーターコイル（高さ確認が必要なため、まだベースプレートには取り付けられていません）
- ローター
- 点火進角ユニット（黒い箱）
- イグニッションコイル／高圧ケーブル
- レギュレーター／整流器
- プライマリギア用スパーサー／シム
- ワイヤ（茶、赤、青）
- ワイヤバインダー
- ロータープーラー



新しいローターを再度取り外す際は、付属のプーラー M27x1.25（品番：99 99 799 34）のみをご使用ください。

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

重要：部品の取り付けを開始する前に、ローターが正しく装着できるかどうかを確認する必要があります。これらのドゥカティには、クランクの両側に装着可能な調整用シムがあります。これらがクラッチ側に装着されている場合、マグネット用シャフトの位置が低くなります。当社のローターはステーター上に位置することになり、取り付けができません。そのような場合は、当社のシステムを使用することはできず、返品していただく必要があります（破損や汚れがない状態で返品してください）。そのため、ステーターコイルのないプレートで確認するよう指示しています。これらのドゥカティでは、ワイヤー通路が狭いため、多くの場合、コイルワイヤーが損傷してしまいます。

- ドゥカティをセンター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ください。

- 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。12ボルトのシステムを取り付けることになるため、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。また、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。



- 発電機のカバーを緩めて取り外します。純正のマグネットを緩めて取り外します。

- 純正のローターを引き抜くには、専用の引き抜きネジが必要です。クランクからウッドラフキーを取り外し、保管しておいてください。後で必要になります。



- スターターコイルをベースプレートから外します。
- コイルの絶縁塗装を傷つけないよう注意してください。



- ベースプレートを古い発電機のあった場所に設置し、付属のM5ネジ3本で固定します。
- 頭部がこれより大きい他のネジは使用しないでください。



- スターターのベースを確認してください。下部の固定穴の近くに、ベースプレートに小さな赤い印があります。
- これが点火位置の目印です。



- スターターケーブルを、エンジンの配線用開口部から内側から外側へと通してください。
- ワイヤの絶縁体を傷つけないよう注意してください。
- スターターが固定位置に収まるまで、押しながらかき、鋭いエッジの上を滑らせないようにしてください。



- スターターコイルをプレートに戻します。その際、配線を傷つけないよう注意してください。スターターは、かなりきつくはめ込む必要があります。もしすんなり収まってしまった場合は、おそらく下にある配線を挟んでしまっている可能性があります！

- スターターユニットの内側の開口部が、ベースプレートの盛り上がった固定リムに均等に嵌まっていることを確認してください。そうしないと、コイルが斜めに収まり、ローターに接触して損傷させてしまいます。



- 新しいローターを確認してください。その外周には、レーザーで刻まれた細い線があります（旧型ではプレス加工されています）。

- マーキングは耐久性がありますが、特にローターが固定されている状態では見づらくなります。そのため、何らかの色（最も簡単なのはマーカーペン）でマーキングを目立たせることをお勧めします。

- この刻印の近くにある金属製の突起は、このシステムには関係ありません。これは別の設置用途で使用されるものです。



- 組み立てを進める前に、点火タイミングを設定する必要があります。

- スパークプラグを取り外し、ピストンを上死点（TDC）の位置に合わせてください。エンジンがどの行程にあるかは関係ありません。

- キックレバーではこの操作が難しいため、新しいローターをクランクシャフトに載せ（ねじ込みはしないでください）、それをハンドル代わりにしてクランクを回してください。

- 上死点（TDC）を確認したら、クランクシャフトの位置を上死点から動かさないように注意しながら、ローターを慎重に外してください。

- その後、図のように、ローターの目印がベースの赤い目印と重なるように、元の位置に戻してください。

（見やすさのため、写真ではマークを強調表示しています！）

何度か試運転を行った後、タイミングを少し調整したくなるかもしれません。
タイミングを変更するには、以下の手順を行ってください：

- 新しいローターを再度引き出し
- 、希望する新しい角度で（この作業中はクランクの位置を変えずに）再調整します。ローターを時計回りに回すと点火時期が早くなり、反時計回りに回すと遅くなります。



- 次に、ウッドラフキーをクランクシャフトに戻し、プライマリーギアをローターの上に載せます。元の取扱説明書に従って、ローターをねじ込んで固定してください。

-
ローターとクランクシャフトの位置関係が変わらないよう注意してください。そうしないと、点火タイミングがずれてしまいます。

- 締め付け後は、マークが依然として上死点（TDC）位置のピストンと一致しているか確認した方が良いでしょう。



- クラッチシャフトには2種類の仕様（寸法）があるようです。直径20mmのものと、30mmのもの（20mmのものより短い）です。



- さらに、ボールベアリングのサイズが異なる点にも注意してください！



- 20 mmのシャフトについては、プライマリギアの下にある純正のスペーサーリングを、キットに同梱されているより厚いスペーサー（28×20×7）に交換してください。

- 30 mmのシャフトについては、純正のスペーサーに付属のシム（40×30×3）を追加してください。

- これにより、大型ギアを備えたクラッチアセンブリが、高くなった新しいローターによって到達した新しい位置まで押し上げられます。

- さらに、プライマリギアが完全に噛み合うようにするためのシムもいくつか付属しています。ただし、すべての用途でこれらのシムが必要となるわけではありません。



- クラッチアセンブリをギアシャフトに取り付けてください。

- 下部にスペーサーブッシュ（およびシム）が確実に配置されていることを確認してください。

- すべてのがスムーズに回転することを確認してください。



- 大型のクラッチギアがローターのカラーに接触していないことを確認してください（写真を参照）。必要に応じて、付属のシム（0.5/1.0 mm）をクラッチの下に挟み込んでください。



- カバーが（高くなった）クラッチと干渉しないかどうか、十分にご確認ください。一部のモデルでは、交換後にクラッチとカバーが干渉する場合があります、その場合はカバーの内側を少し削って修正する必要があります。

- 前述の通り、これは一部のエンジンにのみ適用されるため、ご自身で確認する必要があります。

- 新しいイグニッションコイル、レギュレーター、および点火時期進角ユニットは、ここに示した例のように、特注の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部に取り付けることができます。（写真は別のバイクです!）



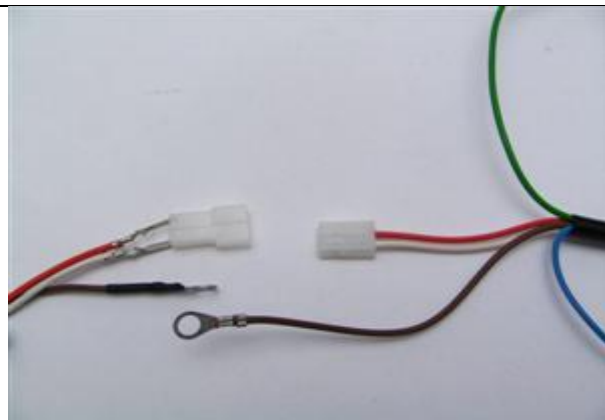
- アドバンスユニットを取り付ける前に、ユニットにある小さなスイッチを確認してください。これらは異なる特性を選択するためのものです。スイッチは4つあります。



- ドゥカティに必要な設定（始動時9°から3,000回転時38°）は、すべてのスイッチをOFFにすることで有効になります。

配線図 91ik_102 に示されているとおりに各部品を接続してください！

- エンジンケーシングの開口部は往々にして小さいため、配線の引き出しを容易にするために、アドバンス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適切に完了してから、このプラグを取り付けてください。



- メスプラグと2本のワイヤー（赤と白）が付いたアドバンス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本のワイヤー（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、以下の接続を行ってください：

- 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、端子の横から前面にペーパークリップを差し込み、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、丸型アイターミナルが付いた点火時期調整ユニットからの茶色の配線は.....

.....は、イグニッションコイルのホルダーフレーム（アース）にネジで固定する必要があります。この接続は非常に重要です。フレーム自体をアースとして頼らないでください。塗料、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！

進角装置の緑色の（旧型システムでは灰色の）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！** アドバンス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。
高電圧ケーブルや、ジェネレーターからアドバンスユニットへのケーブル、および／またはアドバンス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（例えば、1つのシールド内に）配線しないでください。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、アドバンス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/白のワイヤー。これはキル（カットオフ）ワイヤーです。

アースに接続されているため、点火が停止します！

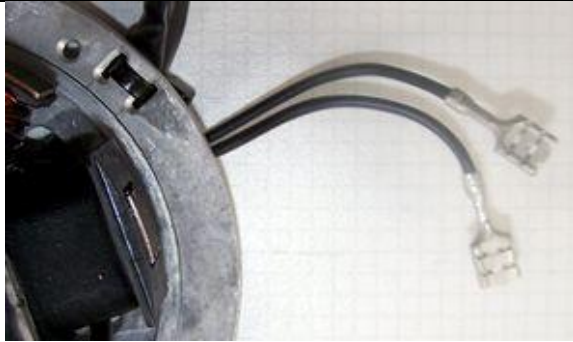
- この種の配線は、もともとマグネト一点火装置を搭載していたオートバイで使用されており、アースへの短絡によって点火が遮断される仕組みになっています。

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

- これらの車両には、設計上、OFF位置になると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/白のワイヤーはここに接続されます。これにより、従来通り点火遮断機能が動作します。

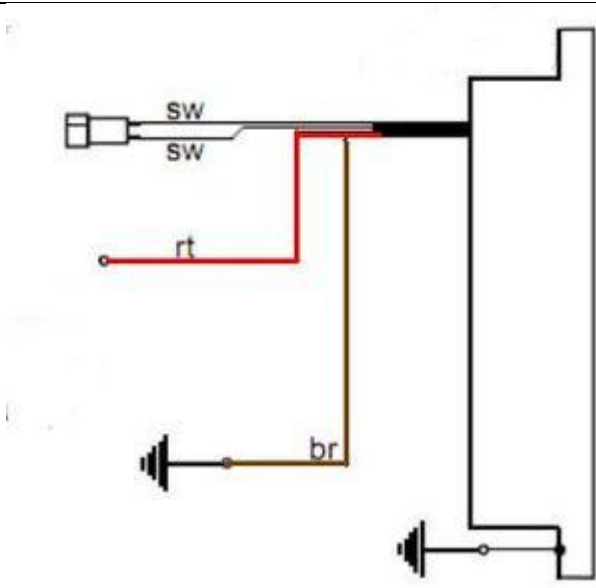
Powerdynamoオルタネーターを（レギュレーターを介して）照明回路に接続する方法：



- スターターコイルから伸びている2本の黒いワイヤーは、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（エンジン回転数に応じて10～50ボルトの交流）は、安定化（整流）され、直流（DC）に変換される必要があります。

注意：DC仕様においてプラスとマイナスを間違えると、レギュレーターが即座に破損します。これは過失によるものであるため、保証の対象外となります！レギュレーターが焼損したかどうかは、主にその刺激的な臭いで判別できます。

このシステムのレギュレーターには、内蔵の平滑コンデンサが搭載されており、バッテリーの有無にかかわらず、ウインカーやホーンを正常に動作させることができます。



- 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の正極（プラス）出力です
- 茶色（br）のワイヤーはマイナス（マイナス）の接地線であり、内部でレギュレータ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、場合によっては破損の原因となります。

...をイグニッションコイルに差し込み、コイルを取り付ける前にゴム製の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、手持ちの古いケーブルは使用しないでください。

- バイクのため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）を用意しておくことをお勧めします。多くのトラブルは、「一見問題なさそう」（完全に「新品」であっても）なスパークプラグ、端子、ケーブルに起因していることがよくあります。抵抗器内蔵のキャップと、内部にサプレッサー抵抗器を備えたスパークプラグを**併用しないでください**。NGK（例）は、「R」（抵抗器）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、すべての接続や取り付け状態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）も必ず確認してください。

- もし動作しない場合は、当社のホームページに掲載されているトラブルシューティングガイドをご参照ください。まず最初に、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長さが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してしまう可能性があります。これにより、ステーターが破損し、点火不良が発生します。

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指定する安全情報および義務を遵守してください。
部品に印字されているタイミングマークは、初回取り付け時の一般的な目安に過ぎません。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（ストロブスコープなど）を用いて設定が正しいことを必ず確認してください。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させます！当社の製品では最大40,000ボルトに達します！不注意に扱うと、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からは、必ず安全な距離を保ってください。スパークの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固定し、エンジンブ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のみ行ってください。

- 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、お住まいの地域の法令（電磁両立性に関する要件）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、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。

- 抵抗器付きのスパークプラグキャップと、抵抗器付きのスパークプラグを同時に使用しないでください。問題、特にエンジンの始動困難を引き起こす原因となります。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ってください。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、必然的に素材に損傷が生じます。弊社ではネジを緩く仮組みしているだけです。

- 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から、値のチェックやテストを始め、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、お客様ご自身で確認できることはほとんどありません。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、アドバンスユニットなど）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。キャブレターやスパークプラグ、スパークプラグソケット（たとえ新品であっても）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。アース接続を注意深く確認し、フレームとエンジンブ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。

トラブルが発生した場合は、製品を弊社に送付して点検を依頼する前に、まず弊社の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低く、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40,000ボルトという高エネルギーの火花であるため、針のように細く集中した形状をしており、色は青いため、あまり目立ちません。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ことがあります）。

- 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）を完全に切り離さない限り、バイクで電気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、必ずはんだごて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。

- 電子機器は極性の誤りに非常に敏感です。システムの作業後は、バッテリーとレギュレーターの極性が正しいことを必ず確認してください。極性が間違っていると短絡が発生し、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」で行われます。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、磁石を損傷しないよう注意してください。ローターの周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念頭に置いてください。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、火花を強めると謳ういわゆる「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に、ローターに油を薄く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、クロー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、バッテリーはしばらくすると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、インストール作業を恐れる必要はありません。これまでも、何千人ものお客様が本システムを無事にインストールしてきたことを忘れないでください。

新しい「電気の心臓」を搭載したバイクでの走行を存分にお楽しみください！

Schaltplan 91ik_102 (wiring diagram)

