System 782279900



Fördelar jämfört med originalsystemet

Generator/elektronisk tändning för 3-växlad ILO-motor ILO MG 175

- Motorn har ett mellanlock för Noris-tändningen
- Magnetbaserad generator med integrerad halvledartändning. Utgång 12 V/150 W likström.

- Ersätter originalgeneratorn Noris MLZ inklusive regulator, tändkontakter, kondensator och tändspole. Inga ändringar behövs på motorhuset.

- Systemet kan tekniskt sett köras utan batteri.

- Alla delar är nya
- högre ljusflöde
- mycket stabil tändning med kraftig gnista
- bättre start och bättre bränsleförbränning
- inga fler problem med kontaktpunkterna

M782279900

Monteringsanvisningar för system 782279900	12.11.2026

- 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 av produkten, de tekniska uppgifterna eller monterings- och bruksanvisningarna utan föregående meddelande

VIKTIGT

- 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 tändningsinställningar 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 avsevärt trafiksäkerheten och komforten genom att erbjuda bättre belysning, bättre funktion hos sidoblinkers och signalhorn samt, jämfört med de åldrande 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) 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 regulatorn), 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 är inte bara en fråga om att plocka något från en hylla i en stormarknad, eftersom det finns väldigt många olika typer, versioner och eventuellt okända eftermarknadsmodifieringar som innebär stor risk för fel.

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

- 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 fungerar inte 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 toppfarten. 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 om den är skadad före montering (på rotorer utan magnetbeläggning kan du försöka skjuta magneterna åt sidan med fingrarna). Efter en stöt kan de limmade magneterna ha lossnat och hålls endast fast vid rotorn genom magnetkraft, vilket gör att man inte märker det direkt. Skadorna skulle bli betydande om motorn körs i detta tillstånd. 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 igenom 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 dessa delar!

- förmonterad bottenplatta med stator och täckplatta
- rotor
- Tändspole och tändkabel
- regulator/likriktare
- relä
- smådelar



- För att åter koppla loss din nya rotor behöver du en avdragare M27x1,25 (del 99 99 799 00 – ingår inte!).

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

- Se till att motorcykeln står stadigt på stativet, helst på en upphöjd arbetsbänk, och att du har god åtkomst till motorns generatorhåll.

- Koppla bort batteriet och ta ut det ur motorcykeln. Observera att om du installerar ett 12-voltsystem behöver du antingen ett 12-voltsbatteri eller så kan du välja att köra utan batteri. Du måste dock även i det fallet byta ut alla glödlampor mot 12-voltslampor. Signalhornet kan behålla 6 volt. För körning utan batteri, se vår information om körning utan batteri.

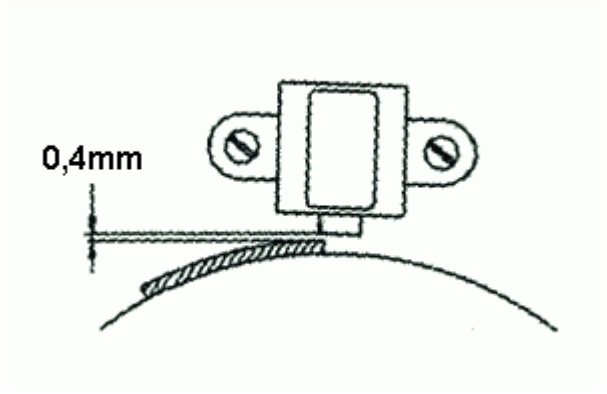


- Koppla bort alla kablar från din gamla generator och ta bort den.

- Ta bort Woodruff-kilen från vevaxeln; den behövs inte längre.



- Ta bort den förmonterade täckplattan och sätt den nya bottenplattan/statorenheten på motorhuset. Skruva fast den med de två medföljande M8-skruvarna.



- Titta på den nya rotorn. Du ser ett utspång på dess omkrets. Detta fungerar som impuls. Så fort utsprånget når sensorn utlöser det tändningen.

- Sätt rotorn på vevaxeln, men dra inte åt den ännu. Vrid sedan rotorn långsamt för hand och kontrollera avståndet mellan sensorn och rotorns framkant. Detta ska vara 0,4–0,5 mm. Du kan justera avståndet genom att lossa sensorns två fästskruvar och flytta den lite.

- Glöm inte att dra åt sensorns två fästskruvar ordentligt. Om de sitter löst kommer sensorn att komma i kontakt med rotorn och förstöras. 2–2,5 mm före övre dödpunkt (OT)

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



- Ta ut tändstiften och för kolven till tändningsläget. Detta bör vara 2,0–2,5 mm före övre dödpunkt (BTDC). För att vrida vevaxeln kan du använda den nya rotorn som vridknopp.

- När veven är i tändningsläget drar du försiktigt av rotorn igen – se till att du inte ändrar vevens läge när du gör detta – och sätter tillbaka rotorn på veven så att dess högra kant ligger i linje med sensorns högra kant (det vill säga när rotorns framkant precis når sensorn).

- Fäst rotorn i detta läge på vevaxeln med den medföljande M8x50-skruven och brickan.

- Nu är tändningen inställd. Du kan finjustera den genom att vrida på bottenplattan i dess långa hål när du lossar M8-skruvarna.



- Sätt nu tillbaka täckplåten. Den är monterad med två distansbussningar och två M8x60-skruvar.



- Nu kan du fästa ditt standardhölje på täckplåten.

Varning!!!

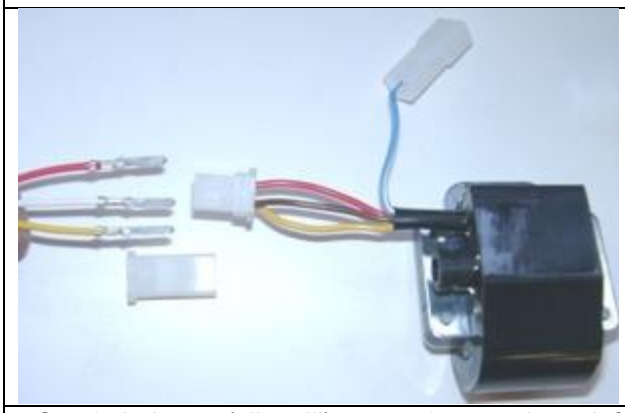
- Det kan hända att kolvskruvarna är för långa. Då kan de eventuellt repa rotorn. Använd i så fall de medföljande M4x5-skruvarna.

- Montera regulatorn, reläet och tändspolen på en lämplig plats.

Anslut delarna enligt respektive kopplingsschema!

- För vår standard-likströmsregulator (95 22 699 06) ska kopplingsschema **71xr12** användas.
- För vår likströmsregulator med inbyggd utjämningskondensator (73 00 799 50) ska du dessutom använda kopplingsschemat **reg_102**

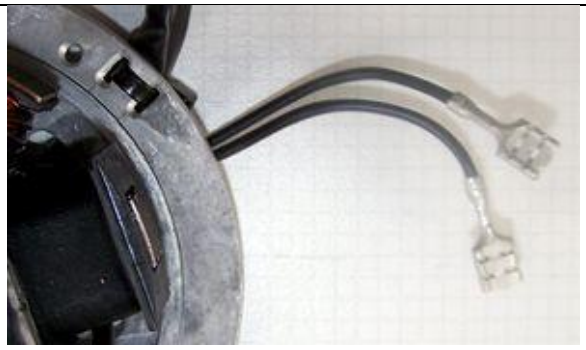
- För att underlätta kabelgenomföringen genom de ofta små öppningarna i motorhöljet har plastkontakten på generatorns kabel, som leder till tändspolen, inte satts på kabelanslutningen. Du bör sätta på kontakten först när allt har monterats korrekt på motorsidan.



- Leta efter tändspolen med dess honkontakt och de tre kablarna (röd, gul och brun).
- Sätt det medföljande 4-poliga kontaktfästet på denna kontakt och anslut de tre ledningarna (röd, gul och vit) från generatorn. Se till att polerna sitter ordentligt fast i fästet och att du ansluter:
  - röd till röd
  - gul till gul
  - den vita ledningen från statorn till den bruna ledningen på tändspolen

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

Anslutning av Powerdynamo-generatorn till belysningskretsen (via regulator):



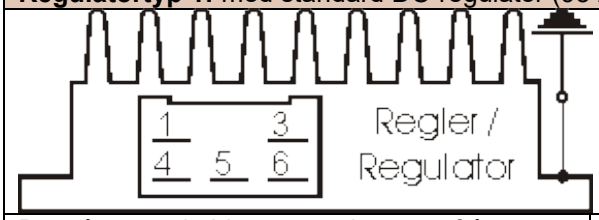
- De två svarta ledningarna som går från statorspolen leder spänningen till belysning, signalhorn, blinkers m.m. De har inget med tändningen att göra.

- 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 två olika regulatorer:

<u>Observera:</u> Om plus- och minuspolerna förväxlas (hos likströmsversionerna) leder detta **till att regulatorn omedelbart förstörs. Detta omfattas inte av garantin, eftersom det rör sig om vårdslöshet!** En utbränd regulator känns oftast igen på den stickande lukten.

Regulatortyp 1: med standard DC-regulator (95 22 699 06), använd kopplingsschema **71xr12**:



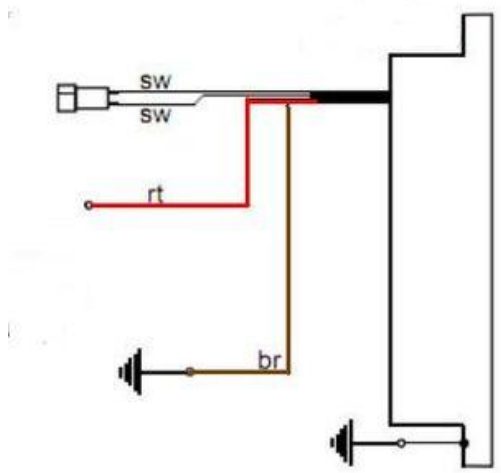
-Den nya regulatorn/likriktaren har en kompakt kontakt med 6 uttag, varav *<u>ett</u>* inte används. Ett honskinn som passar till denna kontakt medföljer. I detta honskinn ska du ansluta följande kablar (som har kontakter som snäpps fast i kontakten):

De två svarta kablarna som kommer från generatorn ...	... anslut till stift 1 och 4 på den nya regulatorn (därifrån går två lika svarta ledningar in i enheten). Det spelar ingen roll vilken ledning som ansluts till vilken av de båda anslutningarna (1 och 4), eftersom de leder växelström.

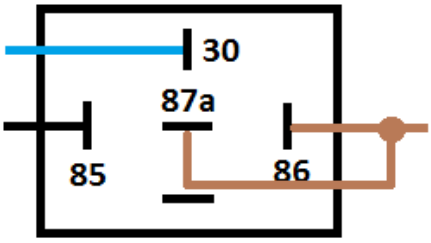
VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Tjeckien
vape@vape.cz

Den nya bruna kabeln med den runda ögoterminalen.	... ansluts till stift 3 på regulatorn (därifrån går en lika lång brun ledning in i enheten) och kopplas till batteriets minuspol eller (om du kör utan batteri) till jord (chassit).
Den nya röda kabeln med den runda ögoterminalen ... **Observera:** **Fel polaritet skadar elektroniken!**	... ansluts till stift 5 på den nya regulatorn (därifrån går också en röd ledning in i enheten). Denna ledning är en viktig kopplingspunkt mellan det gamla och det nya systemet. Här kommer den reglerade pluspolsspänningen ut för att anslutas till batteriets pluspol, eller (om du kör utan batteri) till huvudströmbrytaren (tändningslås, tyska motorcyklar: stift 51/30).
Se till att du har en ***16 A-säkring*** mellan batteriet och fordonets kretsar.	
Den gröna/röda ledningen vid stift 6 på den nya regulatorn ...	... är för laddningskontrolllampan. Där ansluter du den kabel som tidigare gick från kontrollampan till den ursprungliga regulatorn. - Tänk på att denna kontroll endast fungerar när ett batteri är anslutet. Om du kör utan batteri men ändå ansluter kabeln kommer du att se att lampan lyser även när generatorn alstrar spänning. Anslut den därför inte utan batteri.
- Kontrollfunktionen för belysningen bygger på en transistorkopplare och är en tilläggsfunktion. Även om den skulle sluta fungera kan regulatorn fortfarande vara i gott skick. Enkel kontroll: låt motorn gå, tänd belysningen och koppla bort batteriet. Om belysningen lyser starkt är enheten i gott skick.	

Regulatortyp 2: med likströmsregulator med inbyggd utjämningskondensator (73 00 799 50), använd dessutom kopplingsschemat **reg_102:**



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

- Då återstår den blå (ibland blå/vita) ledningen vid tändspolen. Detta är avstängningsledningen. **- Om den ansluts till jord stängs tändningen av!** **Obs!** - Om du upplever tändningsfel ska du som första åtgärd koppla bort denna blå ledning. I många fall gör det att du kan köra vidare igen	- **Stäng av med en separat nödstoppsknapp** (vid körning utan batteri): Reläet monteras inte. Den blå (/vita) kabeln från tändspolen ansluts till en avstängningsbrytare som sluter mot jord (en knapp på styret). Alternativt kan du montera ett tändlås som har en funktion för att ansluta mot jord när det är i OFF-läge. - **Batterianslutning:** Anslut den bruna reläledningen till en säker jordpunkt. Dra den längre svarta ledningen från reläet till den ledning som tidigare var ansluten till en stift som leder spänning när strömbrytaren är på (på tyska motorcyklar: stift 15) och anslut den där. Anslut den blå ledningen från stift 30 på reläet till den blå (/vita) ledningen på den nya tändspolen. Om batteriet skulle gå ur på vägen, koppla bara bort den blå ledningen så kommer din motorcykel att fungera igen (den kommer nu bara inte att stanna när du stänger av den).
Reläanslutning (om sådant används)**:** 	- Den bruna ledningen med ringanslutningen från stift 87a och 86 ansluts till jord. - Den svarta ledningen från stift 85 ansluts till en huvudströmbrytare som leder spänning när den är påslagen.
Skruva fast högspänningskabeln (tändkabeln) ... - **Använd inte** några gnistförstärkande kablar, såsom ”Nology supercables” eller ”hot wire”. Detta stör systemet och kan eventuellt skada det.	... fast i tändspolen och dra över gummitätningen innan du monterar spolen (det blir enklare). - Använd gärna den kabel som medföljer paketet och inte vilken gammal kabel som helst.
- Du gör dig själv en tjänst genom att skaffa nya tändstift och tändstiftsnycklar till 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 ”nya”) tändstift, anslutningar och kablar. **- Använd inte** tändstift med inbyggt dämpningsmotstånd. NGK (t.ex.) har sådana tändstift som är märkta med bokstaven ”R” (för resistor).	
- Till sist – **och innan du sätter i batteriet och innan du startar med sparkstart för första gången** – kontrollera noggrant alla anslutningar och monteringar enligt 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 rotorn hamnar 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 arbetsmiljö- och säkerhetsföreskrifterna 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.

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

- Tändsystem genererar högspänning! Med vår utrustning upp till 40 000 volt! Detta kan, om det hanteras vårdslöst, inte bara vara smärtsamt utan rentav farligt. Håll därför ett säkert avstånd till tändstiftets elektrod och frilagda 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 tändhattarna 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 ett 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 totala 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 anslutning 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 samt en blå färg, vilket gör den mindre synlig. Dessutom uppstår gnistan endast vid hastigheter som kräver kickstart och inte genom att man trycker ner kickhandtaget långsamt med handen (vilket kan hända 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 sprida sig över hela spolen vid sådana öppna utgångar.

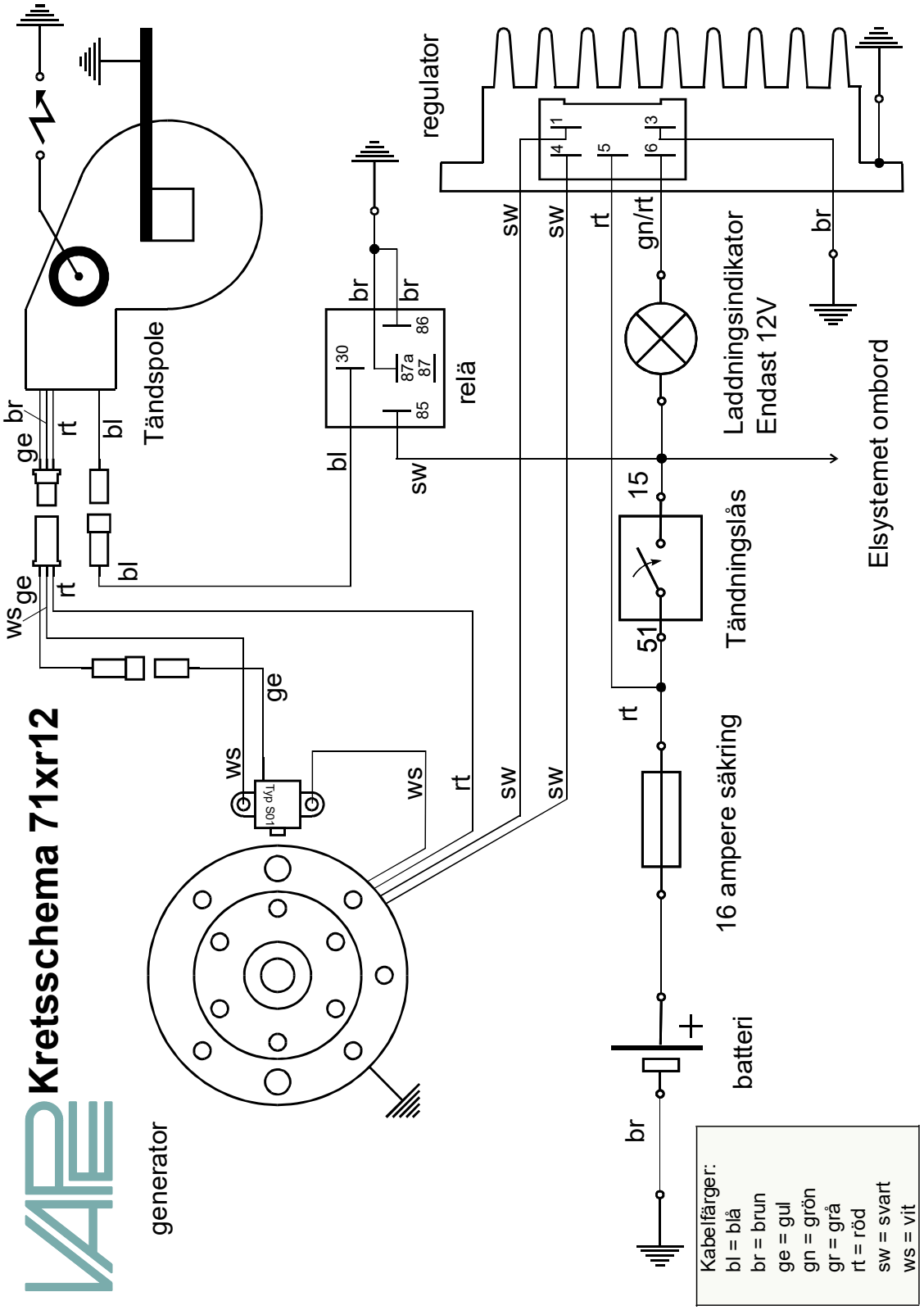
- Utför aldrig ljusbågsvetsning på motorcykeln utan att först helt koppla bort alla delar som innehåller halvledare (tändspole, regulator, förtändning). Statorn och rotorn behöver inte tas bort. Detsamma gäller vid lödning. Koppla bort lödkolven från elnätet innan du rör vid elektroniken! Använd aldrig kopparkitt på tändstift.

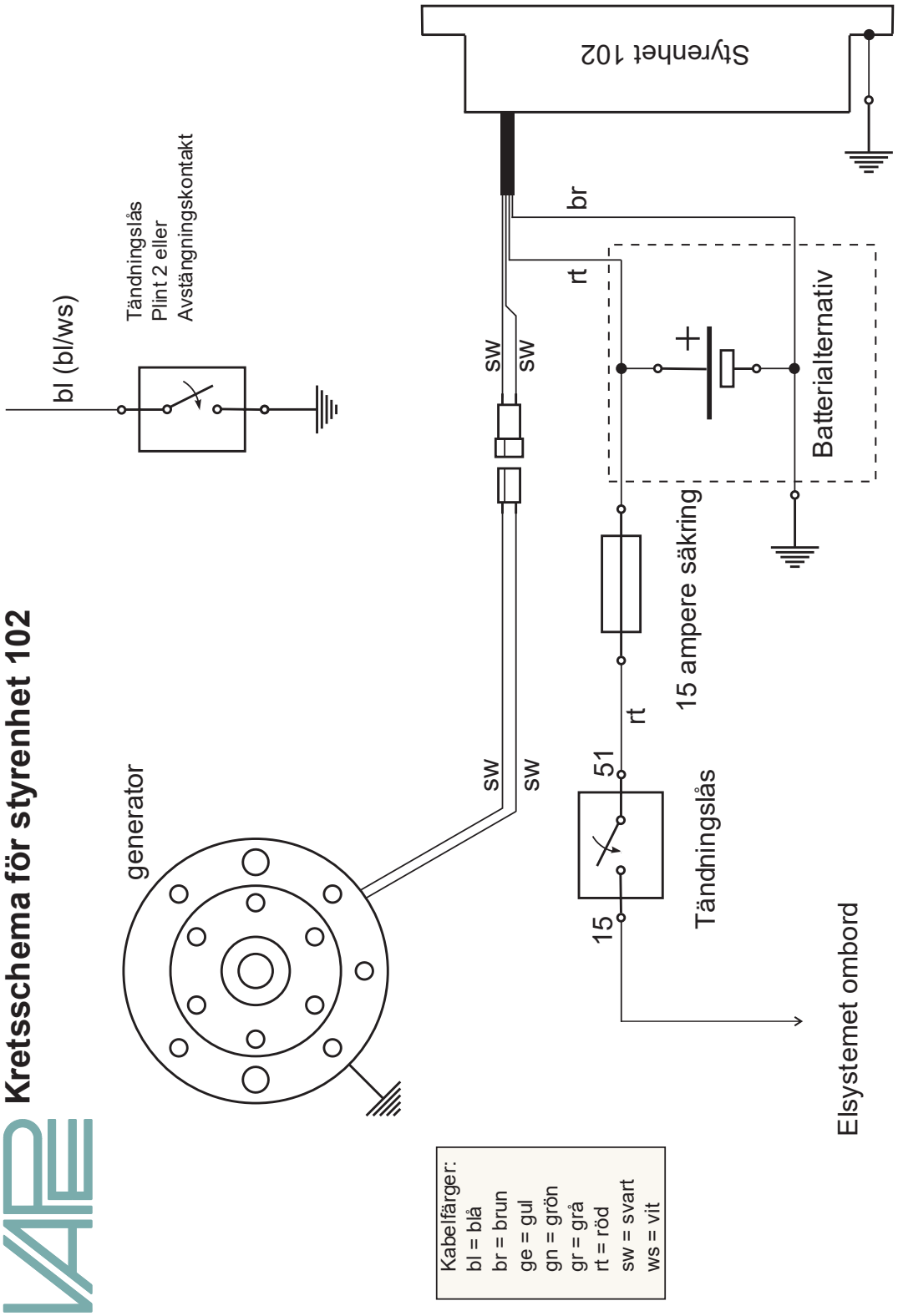
- Elektronik är mycket känslig för felaktig polaritet. Kontrollera alltid att polariteten på batteriet och regulatorn är korrekt efter arbete på systemet. Felaktig polaritet orsakar kortslutningar och förstör regulatorn, tändspolen och förtändningsenheten. Som regel ska ledningarna alltid anslutas färg mot färg. De fall där färgerna växlar mellan ledningarna anges uttryckligen i våra instruktioner.

- När du hanterar den nya rotorn ska du se till att inte skada dess magneter. Undvik direkta slag mot rotorns omkrets. **Placera aldrig rotorn 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 rotorn med ett tunt lager olja för att minska risken för korrosion.
- Använd aldrig en klodragare eller en hammare för att lossa rotorn. Magneterna kan då lossna. Vi erbjuder en specialdragare för att åter lossa den nya rotorn (se monteringsanvisningen)!
- Om motorcykeln inte ska användas under en längre tid bör du koppla bort batteriet (om sådant finns) för att förhindra att ström läcker ut 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 dess nya elektriska hjärta!***

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


Kretsschema 71xr12
generator
Tändspole
regulator
relä
Laddningsindikator
Endast 12V
Elsystemet ombord
Tändningslås
16 ampere säkring
batteri
Typ 501
Kabelfärger:
bl = blå
br = brun
ge = gul
gn = grön
gr = grå
rt = röd
sw = svart
ws = vit



Kretsschema för styrenhet 102

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