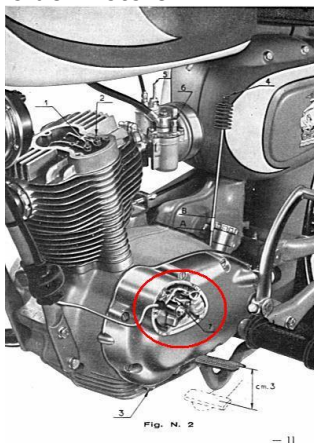


Sistema 707699900

- Il sistema è compatibile solo con motori dotati di albero motore più grande (diametro di circa 17 mm) e con i punti di accensione sul lato sinistro del motore!


Generatore/accensione elettronica per Moto Morini Corsaro 125/150 (4 e 5 marce)
ATTENZIONE!

- Per i motori con albero motore più piccolo (diametro di circa 14 mm) e punti di accensione integrati nel volano, è necessario il nostro sistema **727899900**



Vantaggi rispetto al sistema originale:

- Generatore a magneti con accensione integrata. Sostituisce completamente il magdynamo Dansi originale da 6 volt, compresi l'unità di anticipo (regolatore), i punti di contatto e la bobina di accensione. Potenza in uscita: 12 V/100 W CC. Accensione a stato solido con alimentazione autonoma interna al sistema e unità di anticipo elettronica che garantisce le stesse caratteristiche di anticipo del sistema originale. Non richiede modifiche al basamento.

- Se lo si desidera, è possibile guidare senza batteria.

- tutte le parti sono nuove
- maggiore potenza luminosa
- accensione molto stabile con scintilla forte
- migliore avviamento, migliore combustione del carburante
- Niente più usura dei punti
- non ci si deve più preoccupare del regolatore centrifugo



M707699900

Istruzioni di montaggio per il sistema 707699900 e per il sistema 727899900	12.8.2026
- Se sei in grado di installare e regolare un sistema di accensione di serie e possiedi competenze meccaniche di base, puoi installare un VAPE! Se non hai mai lavorato sul tuo sistema di accensione, è meglio farlo fare da qualcuno che se ne intende.	
- VAPE non è in grado di verificare il rispetto di tali istruzioni, né le condizioni e le modalità di installazione, funzionamento, utilizzo e manutenzione del sistema. Un'installazione non corretta può causare danni alla proprietà e, eventualmente, anche lesioni personali. Pertanto, non ci assumiamo alcuna responsabilità per perdite, danni o costi derivanti da, o in qualsiasi modo correlati a, un'installazione errata, un funzionamento improprio o un uso e una manutenzione non corretti. Ci riserviamo il diritto di apportare modifiche al prodotto, ai dati tecnici o alle istruzioni di montaggio e funzionamento senza preavviso	
<u>IMPORTANTE</u>	
- Si prega di leggere integralmente e con attenzione le presenti istruzioni prima di iniziare qualsiasi intervento sulla propria motocicletta Si prega di tenere presente che qualsiasi modifica al materiale, così come i tentativi di riparazione autonomi non concordati con VAPE, possono comportare la perdita della garanzia. Non tagliare i cavi. Ciò comporta la perdita della protezione contro l'inversione di polarità e spesso provoca danni all'elettronica. Si prega inoltre di prendere nota delle informazioni fornite nella pagina informativa relativa a questo sistema. Verificate che il prodotto acquistato corrisponda effettivamente alla vostra motocicletta. Impostazioni errate dell'accensione possono danneggiare il motore e persino causare lesioni durante l'avviamento a pedale (contraccolpi violenti). Prestate attenzione durante i primi collaudi. Se necessario, modificate le impostazioni scegliendo valori più sicuri (minore anticipo). Durante il montaggio, controllate attentamente che il rotore (volano) non tocchi le bobine dello statore o qualsiasi altro componente; ciò potrebbe verificarsi a causa di varie circostanze e provocare gravi danni.	
Uso previsto - Questo sistema è progettato per sostituire i sistemi di serie (dinamo/alternatore e accensione) nelle motociclette d'epoca e classiche il cui motore non abbia subito modifiche aftermarket. Non si tratta di un sistema di tuning e non comporta aumenti significativi della potenza del motore. Migliora tuttavia in modo significativo la sicurezza stradale e il comfort, garantendo un'illuminazione migliore, un funzionamento più efficiente degli indicatori di direzione laterali e del clacson e, rispetto ai sistemi di serie ormai obsoleti, una maggiore affidabilità. Poiché il nostro sistema non altera le caratteristiche del motore, non aumenta le emissioni di sostanze inquinanti gassose né il rumore. Nella maggior parte dei casi, le emissioni inquinanti dovrebbero addirittura ridursi grazie a una migliore combustione. Se utilizzato come previsto, il sistema non violerà quindi normalmente la normativa vigente relativa alla motocicletta. (Si prega di verificare le normative locali vigenti!) Questo sistema non è adatto all'uso in competizioni sportive. Se utilizzato in modo diverso da quello previsto, la garanzia verrà invalidata e potrebbe accadere che non si ottengano i risultati desiderati o, nel peggiore dei casi, che si perda l'idoneità alla circolazione su strada.	
 - VAPE garantisce prodotti omologati contrassegnati dal marchio "E" all'interno di un cerchio (E8 specificamente per la Repubblica Ceca), assicurando così la costante conformità delle caratteristiche del prodotto alle norme di omologazione ECE pertinenti (in particolare ECE R10.05). I controlli vengono effettuati regolarmente dall'autorità competente.	
- Il sistema di ricarica è adatto esclusivamente all'uso con batterie ricaricabili al piombo-acido da 12 V (6 V per i sistemi a 6 V) con elettrolito liquido o con batterie al piombo-acido sigillate, AGM e al gel. Non è adatto all'uso con batterie al nichel-cadmio, al nichel-metallo-idruro, agli ioni di litio o con qualsiasi altro tipo di batteria ricaricabile o non ricaricabile.	
- Si tratta di un sistema di ricambio e non di una copia del materiale originale. I componenti di questo sistema hanno quindi un aspetto diverso e potrebbero non adattarsi perfettamente (in particolare la bobina di accensione e il regolatore), richiedendo un piccolo adattamento da parte vostra.	

- Durante il montaggio, è fondamentale iniziare dall'assemblaggio dei componenti del motore per verificare che si adattino correttamente prima di procedere con il montaggio delle parti esterne. In molti casi i clienti montano prima questi ultimi e, di conseguenza, spesso li modificano in violazione della garanzia, rendendoli così non idonei alla rivendita. La sostituzione dei vecchi sistemi di accensione non consiste semplicemente nel prendere un prodotto dallo scaffale di un supermercato, poiché esistono moltissimi tipi e versioni, oltre a possibili modifiche aftermarket sconosciute che lasciano ampio margine di errore.

- I nostri sistemi **NON** sono stati testati per l'uso con dispositivi elettronici di terze parti (come GPS, telefoni cellulari, illuminazione a LED ecc.) e potrebbero causare danni a tali componenti. È possibile che i tachimetri elettronici già presenti non funzionino con il nuovo sistema. È possibile che gli interruttori di sicurezza e i comandi elettronici delle valvole già presenti non siano supportati. È possibile che la vostra moto fosse originariamente dotata di un sistema di accensione che limitava la velocità massima per motivi di legge. Il nuovo sistema non dispone di tale funzione, pertanto si raccomanda di verificare preventivamente la propria situazione normativa.

- Se non si dispone delle competenze necessarie per l'installazione, affidarla a un esperto o a un'officina specializzata. Un'installazione non corretta potrebbe danneggiare il nuovo sistema e la motocicletta, causando eventualmente anche lesioni personali.

- Prima di ordinare un sistema, si prega di verificare se nel kit è incluso un estraattore per il nuovo rotore. In caso contrario, è consigliabile ordinarlo contemporaneamente. Non utilizzare mai strumenti diversi dall'estraattore raccomandato per rimuovere il nuovo rotore. I danni al rotore causati dall'uso di altri strumenti o metodi non sono coperti dalla garanzia.

- Il rotore è sensibile agli urti (anche durante il trasporto). Prima del montaggio, verificare sempre che non presenti danni (nel caso di rotori senza plastificazione dei magneti, provare a spingere i magneti da parte con le dita). A seguito di un urto, i magneti incollati potrebbero essersi staccati, rimanendo attaccati al rotore esclusivamente per forza magnetica, senza che ciò sia immediatamente evidente. Durante il funzionamento del motore, il danno risulterebbe considerevole. Prima di posizionare il rotore sul motore, assicurarsi che i suoi magneti non abbiano raccolto oggetti metallici quali piccole viti, dadi e rondelle. Anche ciò causerebbe gravi danni.

- Se hai accesso a Internet, ti consigliamo di consultare le istruzioni online. Cliccandoci sopra potrai visualizzare immagini più grandi e di migliore qualità, oltre a eventuali informazioni aggiornate. Elenco dei sistemi su <http://www.powerdynamo.biz>



Dovreste aver ricevuto i seguenti componenti:

- unità statore preassemblata
- rotore
- bobina di accensione e cavo ad alta tensione
- unità di anticipo (scatola nera)
- regolatore/raddrizzatore
- cavi: blu, rosso, marrone
- varie viti e fascette stringicavi



- Per estrarre il nuovo rotore, è necessario un estraattore M27x1,25 (codice 99 99 799 00).

- **Nota:** non utilizzare mai un estraattore a artigiano, un martello o qualsiasi altro strumento che possa far staccare i magneti.

- Assicurati che la moto sia ben fissata sul cavalletto, preferibilmente su un banco da lavoro rialzato, e che tu abbia facile accesso alla parte del motore dove si trova l'alternatore.

- Scollegate la batteria e rimuovetela dalla moto. Tenete presente che installerete un impianto a 12 volt, quindi dovrete utilizzare una batteria da 12 volt oppure optare per la guida senza batteria. Se la vostra moto è dotata di indicatori di direzione a forma di "occhio di bue", dovrete installare un condensatore elettrolitico (min. 20.000 μ F/16 V) per livellare la tensione pulsante al posto della batteria. È possibile che il codice della strada locale richieda la presenza di luci di posizione (e quindi di una batteria). Dovrai comunque sostituire tutte le lampadine con modelli da 12 volt. Il clacson può rimanere a 6 volt.



- Rimuovere il coperchio del generatore. Quindi smontare la vecchia dinamo e la bobina di accensione.

- Rimuovere la chiavetta Woodruff dall'albero motore. Non servirà più. Si prega di non dimenticare di farlo, altrimenti si incontreranno difficoltà in seguito durante il montaggio. (Nota: questa chiavetta Woodruff in realtà non fissa il rotore sull'albero, compito che spetta al cono. Serve semplicemente a guidare il rotore nella posizione corretta, che ora verrà ottenuta in altro modo.)



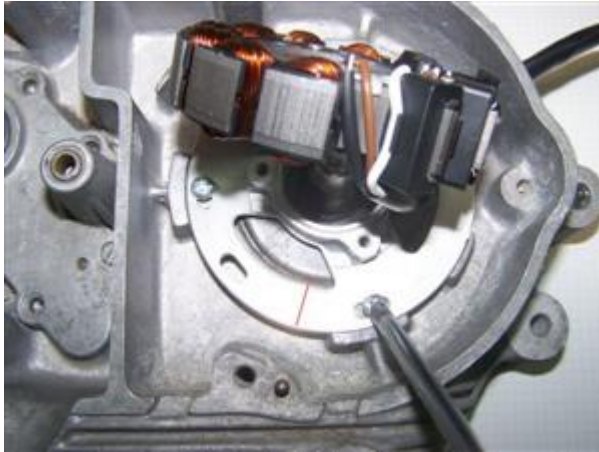
- Dai un'occhiata alla piastra di base del nuovo statore. Vicino alla bobina nera più grande troverai un segno rosso (evidenziato qui da un cerchio). Si tratta di un segno di accensione.

Nota:

Se dovessi rimuovere completamente lo statore dalla sua base, prendi nota della sua posizione. Un cambiamento di posizione richiederebbe uno spostamento del segno di accensione di 120°.



- Dai un'occhiata al nuovo rotore. Sulla sua circonferenza troverai una piccola linea impressa. Anche quella è un segno di accensione. È resistente, ma non ben visibile, quindi è meglio evidenziarla con un pennarello.



- Svita le 3 viti esagonali e solleva leggermente lo statore dalla base per accedere alle viti di fissaggio sottostanti. Fai attenzione a non danneggiare l'isolamento verniciato della bobina dello statore.
- È necessario posizionare la piastra di base (con lo statore appeso liberamente) al posto del generatore originale sul basamento, in modo tale che il segno rosso di accensione si trovi vicino al bordo destro del risalto di montaggio superiore, e avvitare. Dopo aver montato il rotore, non sarà più visibile il segno, ma solo il risalto.

ATTENZIONE, importante: prima di avvitare la piastra di base, tirare il cavo il più possibile (con attenzione e cautela) verso l'esterno. Sono presenti spigoli vivi che potrebbero danneggiare i cavi. Cercare di tirare (dall'esterno) e spingere (dall'interno) i cavi contemporaneamente. Fate attenzione a non scortecciare i cavi: l'isolamento deve arrivare fino a ridosso della bobina. Se all'interno dell'involucro del generatore rimane troppo cavo, si corre il rischio di montare lo statore in modo sbilanciato e/o di incastrare i cavi. Questa procedura è la più complessa dell'intera installazione. I danni in questa fase sono difficili da individuare e potrebbero causare malfunzionamenti del sistema. Ciò significa: prestate la massima attenzione!



- Rimetti la bobina dello statore sulla piastra. Lo statore deve incastrarsi con una certa forza. Se l'incastrò risulta troppo morbido, probabilmente c'è un filo incastrato sotto!
- Assicurarsi che l'apertura interna dello statore si incastri uniformemente sul bordo di fissaggio rialzato della piastra di base; in caso contrario, la bobina risulterà sbilanciata e entrerà in contatto con il rotore, danneggiandolo.

Nota:

Se si rimuove completamente lo statore dalla sua base, prendere nota della sua posizione. Una posizione modificata richiederebbe uno spostamento del segno di accensione di 120°.

- Rimuovere la candela e portare il pistone nella posizione di punto morto superiore (PMS), ovvero il punto più alto che il pistone deve raggiungere. Poiché questa operazione risulta difficile da eseguire con la leva di avviamento, posizionare il nuovo rotore sull'albero motore (senza avvitare) e utilizzarlo come maniglia per ruotare l'albero.



- Una volta individuato il PMS, disinnestare nuovamente il rotore con cautela senza spostare l'albero motore dalla posizione del PMS. Quindi reinserirlo in modo tale che il segno sul rotore sia allineato con quello sulla base, come mostrato qui.



- Fissare con cura il rotore con la vite. Assicurarsi di non modificare la posizione dell'albero motore durante l'operazione, altrimenti sarà necessario ripetere l'intera procedura.

- Rimontare la candela.

- Potrebbe essere necessario modificare leggermente l'anticipo di accensione. Il segno sul rotore costituisce un riferimento che dovrebbe consentire l'avviamento del motore, ma non rappresenta la regolazione ottimale. Le diverse versioni della Morini richiedono regolazioni diverse. Se si desidera modificare il punto di accensione, è necessario:

- avvitare l'attrezzo di estrazione e allentare il rotore nero (che deve rimanere leggermente allentato sull'albero motore),
- ruotare il rotore dell'angolo richiesto (senza modificare la posizione dell'albero motore), quindi reinserirlo sull'albero motore e fissarlo.
Ruotando il rotore in senso orario si otterrà un anticipo di accensione maggiore, mentre ruotandolo in senso antiorario si otterrà un anticipo minore.

- Ora è necessario montare i componenti esterni (ad esempio la bobina di accensione, il regolatore e l'unità di anticipo) in modo che siano il meno visibili possibile sulla moto.



- La nuova bobina di accensione sarà comodamente nascosta nel telaio, sotto il serbatoio.



- Il regolatore/raddrizzatore e l'unità di anticipo saranno montati in modo funzionale sul parafango posteriore o forse nella valigia laterale.

- Date un'occhiata al piccolo blocco di commutazione blu dell'unità di anticipo. Ci sono 4 piccoli interruttori per selezionare diverse curve di anticipo.

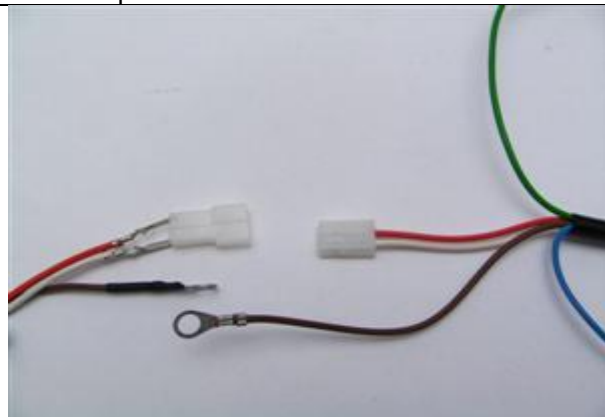


- Questa (vedi a destra) è la regolazione ottimale per la Morini. Inizia a 4°, mantenendo questo valore fino a poco dopo il regime minimo, massimizza la linearità fino a 34° a 2.500 giri/min e poi fino a 38° a 3.500 giri/min.

- In alternativa, questa (vedi a destra): parte da 9°, mantenendo questo valore fino a poco dopo il regime minimo, e massimizza la linearità fino a 38° a 3.000 giri/min.

Collegare i componenti come indicato nello schema elettrico 91ik_102!

- Per facilitare il passaggio del cavo attraverso le aperture, spesso di piccole dimensioni, presenti nel carter del motore, il connettore in plastica del cablaggio del generatore che conduce all'unità di anticipo non è stato inserito sul terminale del cavo. È necessario inserire il connettore solo dopo aver completato correttamente l'installazione sul lato motore.



- Individuare l'unità di anticipo con il suo connettore femmina e i due cavi (rosso e bianco).

Montare su questa spina l'alloggiamento a 2 posizioni in dotazione e inserire i due fili (rosso e bianco) provenienti dal generatore. Assicurarsi che i terminali siano ben fissati nell'alloggiamento e che il collegamento sia il seguente:

- il bianco al bianco
- il rosso al rosso

- Se dovessi aver bisogno (o volessi) estrarre nuovamente i terminali dall'alloggiamento della spina, inserisci una graffetta dalla parte anteriore accanto ai terminali e sposta di lato la piccola linguetta. Quindi estrai il cavo.

- I cavi marroni **provenienti dal nuovo generatore e dall'unità di anticipo**, dotati di terminali ad occhiello rotondi...

... devono essere avvitati al telaio di supporto della bobina di accensione (massa). Questo collegamento è molto importante. Si prega di non fare affidamento sul telaio come collegamento di massa. Vernice, olio e sporco spesso impediscono un buon contatto!

- Il cavo verde (grigio nei sistemi più vecchi) dell'unità di anticipo...

... è l'uscita diretta verso la bobina di accensione e va collegato al terminale maschio singolo presente su di essa.

- **Importante!** Evitare di allungare il cavo verde tra l'unità di anticipo e la bobina di accensione. Ciò potrebbe causare problemi di accensione.

Non far mai passare il cavo ad alta tensione e i cavi provenienti dall'alternatore verso l'unità di anticipo e/o il cavo grigio dall'unità di anticipo alla bobina di accensione in parallelo (ad esempio all'interno di una stessa schermatura). Ciò provocherebbe un accoppiamento inverso che disturba l'accensione e potrebbe persino danneggiare l'unità di anticipo.

- **Il cavo blu/bianco sull'unità di anticipo. Si tratta del cavo di interruzione (kill).**

- Nota:

- In caso di problemi di accensione, come prima misura scollegate questo cavo blu. In molti casi ciò vi consentirà di rimettervi in marcia

- **Se collegato a massa, interromperà l'accensione!**

- Questo tipo di cablaggio è utilizzato nelle motociclette che originariamente erano già dotate di accensione a magnete e che quindi si spengono tramite cortocircuito a massa.
- Questi veicoli sono dotati di serie di un blocco principale (o di un interruttore di emergenza) che, quando è in posizione OFF, collega un pin a massa (moto tedesche: pin 2). Il cavo blu/bianco della bobina di accensione va collegato qui. In questo modo lo spegnimento funziona come prima.

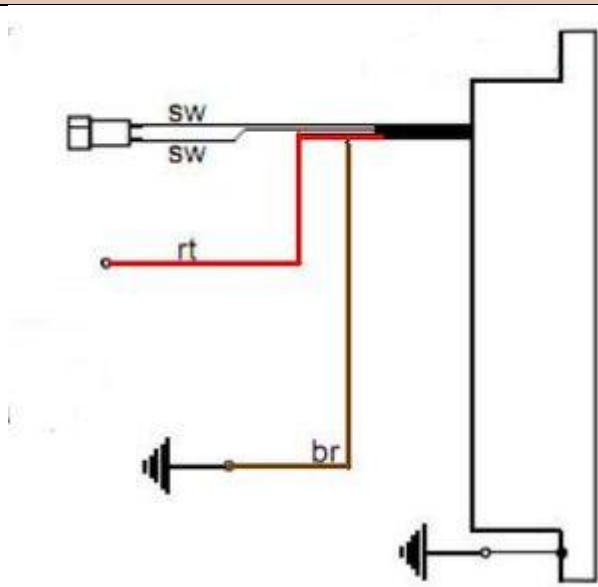
Collegamento dell'alternatore Powerdynamo al circuito di illuminazione (tramite regolatore):

- I due fili neri che partono dalla bobina dello statore trasportano la tensione destinata alle luci, al clacson, agli indicatori di direzione, ecc. Non hanno nulla a che vedere con l'accensione.

- Questa tensione (compresa tra 10 e 50 volt CA) deve tuttavia essere stabilizzata (regolata) e, per la maggior parte degli utilizzi, convertita in corrente continua (CC), poiché si tratta principalmente di corrente alternata (CA).

Attenzione: qualsiasi **confusione tra polo positivo e polo negativo** (nelle versioni a corrente continua) **comporta la distruzione immediata del regolatore. Ciò non costituisce un caso di garanzia in quanto si tratta di negligenza!** È possibile riconoscere un regolatore bruciato soprattutto dal suo odore pungente.

Il regolatore di questo sistema: è dotato di un condensatore di livellamento integrato che consente il pieno funzionamento dei lampeggiatori e del clacson sia in presenza che in assenza della batteria:



- i 2 fili neri (sw) costituiscono l'ingresso CA dall'alternatore (trattandosi di corrente alternata, non importa quale nero vada collegato a quale nero)
- il filo rosso (rt) è l'uscita positiva (più) a 12 V CC
- il cavo marrone (br) è il cavo negativo (meno) di massa, collegato internamente all'alloggiamento del regolatore

Avvitare il cavo ad alta tensione (di accensione)...

- Si prega di **non utilizzare** cavi amplificatori di scintilla, come i "Nology supercables" o gli "hot wire". Ciò causerebbe disturbi al sistema e potrebbe danneggiarlo.

... alla bobina di accensione e infilare la guarnizione in gomma prima di montare la bobina (sarà più facile).

- Si prega di utilizzare il cavo fornito con il kit e non un cavo qualsiasi.

- Farai un favore alla tua moto se le regalerai candele e chiavi per candele nuove (preferibilmente con resistenza compresa tra 0 e 2 kOhm). Molti problemi sono riconducibili a candele, terminali e cavi "apparentemente in buono stato" (anche se completamente "nuovi di zecca").

- **Non utilizzare** candele dotate di resistore di soppressione interno. NGK (ad esempio) offre candele di questo tipo contrassegnate dalla lettera "R" (che sta per resistore).

- Infine – **prima di installare la batteria e prima di effettuare il primo avviamento a pedale** – si prega di ricontrollare attentamente tutti i collegamenti e i fissaggi confrontandoli con lo schema elettrico. Verificare che la tensione della batteria e delle lampadine sia corretta (12 V).

- Se qualcosa non dovesse funzionare, consultare la nostra guida alla risoluzione dei problemi disponibile sulla nostra homepage. Come primo passo, scollegare il cavo blu dalla bobina e ripetere il test.

- IMPORTANTE: Durante la riparazione dell'albero motore, l'albero della dinamo viene spesso lavorato e si accorcia. Di conseguenza, il rotore si abbassa, rischiando di entrare in contatto con i rivetti della bobina dello statore. Ciò comporta la distruzione dello statore e il malfunzionamento dell'accensione.

Informazioni importanti sulla sicurezza e sul funzionamento

- La sicurezza prima di tutto! Si prega di rispettare le norme generali in materia di salute e sicurezza relative alla riparazione dei veicoli a motore (MVR), nonché le informazioni e gli obblighi di sicurezza indicati dal costruttore della propria motocicletta.

I segni di fasatura presenti sul materiale hanno solo scopo orientativo durante la prima installazione. Dopo il montaggio, verificare con strumenti adeguati (ad es. uno stroboscopio) che le impostazioni siano corrette, al fine di evitare danni al motore o, in casi estremi, alla propria salute. La responsabilità dell'installazione e della correttezza delle impostazioni ricade esclusivamente sull'utente.

- I sistemi di accensione generano alta tensione! Con i nostri materiali si arriva fino a 40.000 Volt! Se maneggiati con noncuranza, ciò può non solo essere doloroso, ma anche decisamente pericoloso. Si prega di mantenere una distanza di sicurezza dall'elettrodo della candela e dai cavi ad alta tensione scoperti. Qualora fosse necessario verificare la presenza della scintilla, tenere saldamente la chiave per candele con del materiale ben isolante e premerla con forza contro una superficie solida del blocco motore.

Non rimuovere mai i cappucci delle candele quando il motore è in funzione. Lavare il veicolo solo a motore spento e con l'accensione disinserita.

- Il cavo HT con il cappuccio in gomma fisso (*che non contiene un resistore*) dovrebbe essere incluso nel kit; è necessario utilizzare una candela con resistore integrato (*oppure sostituire il cappuccio con quello che contiene un resistore*) per ottemperare alle normative locali (*requisiti di compatibilità elettromagnetica*).

- Non utilizzare contemporaneamente cappucci delle candele dotati di resistore **insieme** a candele dotate di resistore. Ciò causerebbe problemi, in particolare difficoltà nell'avviamento del motore. La resistenza totale combinata di cappuccio e candela non deve superare i 5 kOhm.

- Tenere presente che le candele di accensione si deteriorano con il tempo, aumentando la loro resistenza. Se un motore si avvia solo a freddo, è molto probabile che la causa sia un connettore della candela difettoso o una candela di accensione guasta. Non utilizzare i cosiddetti cavi di potenziamento dell'accensione (ad es. Nology).

- Dopo l'installazione, verificare il serraggio di tutte le viti, comprese quelle preinstallate. Se durante il funzionamento alcune parti si allentano, si verificheranno inevitabilmente danni al materiale. Le viti vengono preassemblate solo in modo non troppo serrato.

- Lascia che il sistema appena installato funzioni per un po', prima di iniziare a controllare e testare i valori o, peggio ancora, di apportare modifiche.

I nostri componenti sono stati controllati prima della consegna. In ogni caso, non potrete verificare granché. **Evitate in ogni caso di misurare i componenti elettronici (come la bobina di accensione, il regolatore e l'unità di anticipo). Rischiate di causare gravi danni all'elettronica interna. In ogni caso, non otterrete alcun risultato tangibile da questa operazione.** Tenete presente che anche il carburatore, le candele e le prese delle candele (anche se completamente nuove) potrebbero essere la causa del malfunzionamento. L'esperienza generale con i nostri sistemi indica che il carburatore dovrà essere regolato nuovamente su valori inferiori. Se il sistema non si avvia dopo il montaggio, scollegare innanzitutto il cavo di interruzione blu (o blu/bianco) direttamente dalla bobina di accensione (o, in alcuni casi, dall'unità di anticipo) per eliminare eventuali malfunzionamenti nel circuito di interruzione. Controllare attentamente i collegamenti a massa, assicurandosi che vi sia un buon collegamento elettrico tra il telaio e il blocco motore. In caso di problemi, si prega di consultare prima la nostra Knowledge Base prima di inviarci il materiale per un controllo.

- La scintilla dei sistemi di accensione classici a puntine ha un'energia relativamente bassa, pari a circa 10.000 Volt, e appare quindi gialla e spesso (il che, tuttavia, la rende ben visibile). La scintilla del nostro sistema è ad alta energia, con una tensione che raggiunge i 40.000 volt; di conseguenza, ha una forma concentrata e sottile come un ago ed è di colore blu, il che la rende meno visibile. Inoltre, la scintilla si genera solo alle velocità tipiche dell'avviamento a pedale e non premendo lentamente la leva con la mano (come potrebbe accadere con gli accensioni alimentate a batteria).
 - Gli impianti che utilizzano bobine di accensione a doppia uscita presentano alcune particolarità. Si prega di tenere presente che, durante i test su un lato, l'altro deve essere collegato a una candela installata oppure messo a terra in modo sicuro. In caso contrario, non si genererà alcuna scintilla su entrambi i lati. Inoltre, con tali uscite aperte, potrebbero sprigionarsi scintille lunghe e pericolose su tutta la superficie della bobina.
 - Non eseguire mai saldature ad arco elettrico sulla moto senza aver scollegato completamente tutte le parti contenenti semiconduttori (bobina di accensione, regolatore, anticipo); non è necessario smontare lo statore e il rotore. Lo stesso vale per la saldatura a stagno. Prima di toccare i componenti elettronici, scollegare il saldatore dalla rete elettrica! Non utilizzare mai mastice di rame sulle candele.
 - I componenti elettronici sono molto sensibili all'inversione di polarità. Dopo aver effettuato interventi sull'impianto, verificare che la polarità della batteria e del regolatore sia corretta. L'inversione di polarità provoca cortocircuiti e danneggia irreparabilmente il regolatore, la bobina di accensione e l'unità di anticipo. Di norma, il cablaggio prevede sempre il collegamento "colore con colore". I casi in cui il colore cambia da un filo all'altro sono espressamente indicati nelle nostre istruzioni.
 - Quando si maneggia il nuovo rotore, prestare attenzione a non danneggiarne i magneti. Evitare di infliggere colpi diretti alla circonferenza del rotore. **Durante il trasporto, non posizionare mai il rotore sopra lo statore.** Attenersi alle nostre indicazioni relative al trasporto del materiale.
 - Non utilizzare chiavi per candele con una resistenza superiore a 5 kOhm. È preferibile utilizzare quelle da 1 o 2 kOhm. Tenete presente che le chiavi per candele si usurano nel tempo e, di conseguenza, la loro resistenza interna aumenta. Se un motore si avvia solo a freddo, la causa è molto probabilmente una chiave per candele e/o una candela difettosa. In caso di problemi, controllate anche i cavi ad alta tensione. Non utilizzate mai cavi ad alta tensione in fibra di carbonio, né i cosiddetti "fili caldi" che promettono di aumentare la scintilla.
 - È consigliabile ricoprire il rotore con un sottile strato di olio per ridurre il rischio di corrosione.
 - Non utilizzare mai un estrattore a artiglio o un martello per smontare il rotore. In tal caso, i magneti potrebbero allentarsi. Mettiamo a disposizione uno speciale estrattore per smontare nuovamente il nuovo rotore (vedere le istruzioni di montaggio)!
 - Se la moto non viene utilizzata per un periodo prolungato, scollegare la batteria (se presente) per evitare la dispersione di corrente attraverso i diodi del regolatore. Tuttavia, anche una batteria scollegata si scaricherà completamente dopo un certo tempo.
 - Ti preghiamo di tenere conto di queste indicazioni, ma allo stesso tempo non lasciarti intimidire dalla procedura di installazione. Ricorda che, prima di te, migliaia di altri clienti hanno installato con successo il sistema.
- Godetevi la guida della vostra moto con il suo nuovo cuore elettrico!**

Schema elettrico 91ik_102

