

Sistema 736499900**- Per i motori con fermo guarnizione olio alto****vantaggio rispetto al sistema originale:**

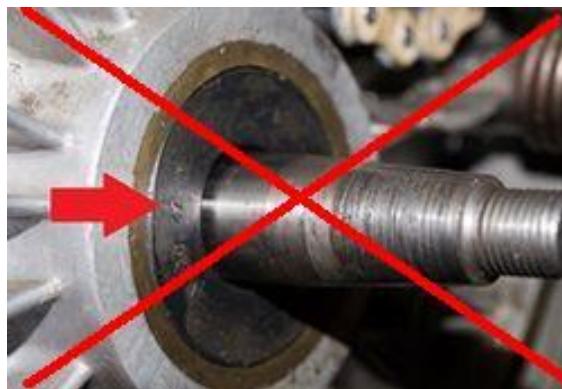
**Sistema generatore/accensione per
Motobi 125,175 Catia/250 Sport
Spezial
con conicità dell'albero motore 4°17
(1:6,66) e fermo guarnizione olio alto**

- Accensione a stato solido con generatore a magnete. Potenza di uscita 12 V/180 W CC. Sostituisce completamente il vecchio sistema a magnete e l'accensione a puntine.

- Se lo desideri, puoi guidare senza batteria. L'anticipo dell'accensione è completamente elettronico e segue le caratteristiche del regolatore centrifugo originale. È possibile scegliere tra diverse caratteristiche di anticipo.

- Si prega di notare che questo sistema è destinato esclusivamente ai motori Motobi con fermo guarnizione olio alto.

- I nostri sistemi per altri motori Motobi non sono compatibili con tali motori, così come questo sistema non è compatibile con gli altri.



- tutte le parti sono nuove
- maggiore potenza luminosa
- migliore avviamento, migliore combustione del carburante



M736499900

Istruzioni di montaggio per il sistema 736499900

22.1.2026

- Se sei in grado di installare e regolare un'accensione di serie e possiedi competenze meccaniche di base, puoi installare un VAPE! Se non hai mai lavorato sull'accensione, è meglio farlo fare da qualcuno che se ne intende.

- VAPE non può monitorare il rispetto di tali istruzioni, né le condizioni e i metodi di installazione, funzionamento, utilizzo e manutenzione del sistema. Un'installazione impropria può causare danni alla proprietà e persino lesioni personali. Pertanto, non ci assumiamo alcuna responsabilità per perdite, danni o costi derivanti da, o in qualsiasi modo correlati a, installazione errata, funzionamento improprio o uso e manutenzione scorretti. Ci riserviamo il diritto di apportare modifiche al prodotto, ai dati tecnici o alle istruzioni di montaggio e funzionamento senza preavviso.

IMPORTANTE

- Leggere attentamente e integralmente queste istruzioni prima di iniziare a lavorare sulla motocicletta

Tenere presente che qualsiasi modifica al materiale, così come qualsiasi tentativo di riparazione non concordato con VAPE, può comportare la perdita della garanzia. Non tagliare i cavi. Ciò comporta la perdita della protezione dall'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. Verificare che il prodotto acquistato corrisponda effettivamente alla motocicletta in proprio possesso. Impostazioni di accensione errate possono danneggiare il motore e persino causare lesioni durante l'avviamento a pedale (contraccolpi violenti). Prestare attenzione durante le prime prove di funzionamento. Se necessario, modificare le impostazioni su valori più sicuri (minor anticipo). Durante il montaggio, verificare attentamente che il rotore (volano) non tocchi le bobine dello statore o altri componenti, cosa che potrebbe verificarsi a causa di varie circostanze e causare gravi danni.

Uso previsto

- Questo sistema è progettato per sostituire i sistemi di dinamo/alternatore e accensione di serie nelle motociclette d'epoca e classiche **le cui caratteristiche del motore non sono state modificate con componenti aftermarket**. Questo sistema non è un sistema di tuning e non comporta aumenti significativi della potenza del motore. Tuttavia, migliora notevolmente l'idoneità alla circolazione e il comfort offrendo una migliore illuminazione, un miglior funzionamento 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 gas inquinanti e il rumore. Nella maggior parte dei casi, le emissioni inquinanti dovrebbero addirittura diminuire grazie a una migliore combustione. Se utilizzato come previsto, il sistema non violerà quindi normalmente lo status giuridico esistente della motocicletta. (Si prega di verificare le normative locali!) Questo sistema non è adatto all'uso in competizioni. Se utilizzato in modo diverso da quello previsto, la garanzia sarà invalidata e potrebbe non essere possibile ottenere i risultati desiderati o, nel peggio dei casi, si potrebbe perdere l'idoneità alla circolazione stradale.



- VAPE garantisce prodotti omologati contrassegnati dal marchio "E" nell'anello (E8 specifico per la Repubblica Ceca), assicurando così una conformità costante delle proprietà del prodotto alle normative di omologazione ECE pertinenti (in particolare ECE R10.05). L'ispezione viene effettuata regolarmente dall'autorità competente.

- Il sistema di ricarica è adatto solo per l'uso con batterie ricaricabili al piombo da 12 V (6 V per i sistemi a 6 V) con elettrolita liquido o batterie al piombo sigillate, AGM, Gel. Non è adatto per l'uso con batterie al nichel-cadmio, al nichel-metallo idruro, agli ioni di litio o qualsiasi altro tipo di batterie ricaricabili o non ricaricabili.

- Si tratta di un **sistema sostitutivo e non di una copia del materiale di serie**. Le parti di questo sistema hanno quindi un aspetto diverso e potrebbero adattarsi in modo diverso (in particolare la bobina di accensione e il regolatore), richiedendo alcuni adattamenti da parte vostra.

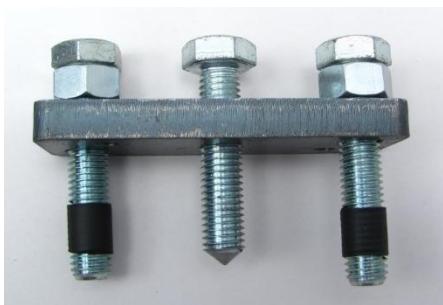
- Durante il montaggio, è fondamentale iniziare con l'assemblaggio delle parti del motore per verificare che siano effettivamente compatibili prima di procedere con il montaggio delle parti esterne. In molti casi, i clienti montano prima queste ultime e spesso le modificano violando la garanzia, rendendole inadatte alla rivendita. La sostituzione dei vecchi sistemi di accensione non è come acquistare un prodotto dallo scaffale di un supermercato, poiché esistono moltissimi tipi, versioni e modifiche aftermarket sconosciute che comportano un 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 esistenti non funzionino con il nuovo sistema. È possibile che gli interruttori di sicurezza e i comandi elettronici delle valvole esistenti non siano supportati. È possibile che la vostra motocicletta fosse originariamente dotata di un sistema di accensione che limitava la velocità massima per motivi legali. Il nuovo sistema non dispone di tale funzione, quindi verifica in anticipo la tua situazione legale.
- Se non avete esperienza nell'installazione, rivolgetevi a un esperto o a un'officina specializzata. Un'installazione non corretta può danneggiare il nuovo sistema e la vostra motocicletta, causando anche lesioni personali.
- Prima di ordinare un sistema, verificare che nel kit sia incluso l'estrattore per il nuovo rotore. In caso contrario, è consigliabile ordinarlo contemporaneamente. Non utilizzare mai strumenti diversi dall'estrattore raccomandato per rimontare 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, controllare sempre che non presenti danni (sul rotore senza plastificazione dei magneti provare a spingere i magneti da parte con le dita). Dopo un urto, i magneti incollati potrebbero essersi staccati, rimanendo attaccati al rotore solo grazie alla forza magnetica, senza che ciò sia immediatamente evidente. Durante il funzionamento del motore il danno sarebbe considerevole. Prima di posizionare il rotore sul motore, assicurarsi che i magneti non abbiano raccolto oggetti metallici come piccole viti, dadi e rondelle. Anche questo potrebbe causare gravi danni.
- Se avete accesso a Internet, vi consigliamo di consultare le istruzioni online.** Cliccando sulle immagini potrete visualizzarle in formato più grande e ottenere informazioni aggiornate. Elenco dei sistemi su <http://www.powerdynamo.biz>



Dovreste aver ricevuto i seguenti componenti:

- unità statore
- rotore
- unità di anticipo (scatola nera)
- bobina di accensione e cavo ad alta tensione
- regolatore/raddrizzatore
- cavi marroni, rossi, blu
- estrattore



- Per disinnestare il nuovo rotore utilizzare esclusivamente l'estrattore in dotazione (codice articolo: 76 93 799 34)!

- Nota: non utilizzare mai un estrattore a gancio, un martello o qualsiasi altro dispositivo che possa far cadere i magneti.

- Assicurati che la tua moto sia ben salda, preferibilmente su un banco di lavoro rialzato, e che tu abbia un buon accesso al lato dinamo del motore.

- Scollega la batteria e rimuovila dalla motocicletta. Tieni presente che installerai un sistema a 12 volt, quindi avrai bisogno di una batteria da 12 volt oppure potrai scegliere di guidare senza batteria. Se desideri guidare senza batteria E la tua moto è dotata di indicatori di direzione, dovrà installare un condensatore elettrolitico (min. 20.000 mF/16 V) per livellare la tensione pulsante al posto della

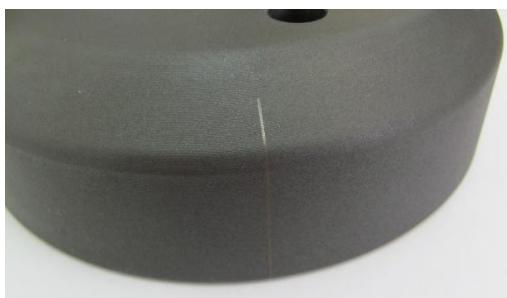
batteria. È possibile che le norme locali sulla circolazione stradale richiedano la presenza di luci di posizione (e quindi di una batteria, verifica). Dovrete comunque sostituire tutte le lampadine con quelle da 12 volt. Il clacson può rimanere a 6 volt.



- Rimuovere il vecchio magnete e la bobina di accensione.
- Rimuovere la chiavetta Woodruff dall'albero motore. Non sarà più necessaria. Non dimenticare di farlo, altrimenti si avranno problemi in seguito durante il montaggio.
- Nota:** questa chiavetta Woodruff non tiene effettivamente il rotore sull'albero, questo compito è svolto dal cono. Serve semplicemente a guidare il rotore nella posizione corretta, che ora sarà ottenuta in altro modo.



- Dai un'occhiata alla nuova unità statore. Troverai un piccolo segno rosso vicino alle bobine nere più piccole. Si tratta di un segno di accensione per la fasatura.
- Attenzione:** non vi è alcun motivo per rimuovere lo statore dalla sua piastra di montaggio. Tuttavia, se lo si rimuove, assicurarsi di reinstallarlo come prima, altrimenti la marcatura non sarà più valida e la fasatura dell'accensione sarà errata.
- Poiché il diametro del rotore è maggiore del diametro della piastra, la marcatura sarà oscurata dal rotore. Sarà quindi necessario trasferire la marcatura sul carter motore prima di posizionare il rotore.
- Osservate il nuovo rotore. Sulla sua circonferenza troverete una linea incisa al laser. Anche quella è un segno di accensione.





- Posizionate il nuovo statore sul motore, nello stesso punto in cui era posizionata la vecchia piastra dello statore.

- La bobina nera più grande e il cavo saranno rivolti verso l'alto.



- Posizionare il rotore senza serrarlo sull'albero motore e verificare che possa muoversi liberamente sopra la base dello statore, controllando attentamente che non tocchi le teste delle viti che fissano la piastra interna all'adattatore.

Estraete la candela e portate il pistone nella posizione "TDC" (punto morto superiore). Poiché questa operazione è difficile da eseguire con la leva di avviamento, utilizzate il rotore come manopola girevole.

- Rimuovere nuovamente il rotore con cautela senza modificare la posizione dell'albero motore e riposizionarlo sull'albero motore in modo tale che il segno sul rotore sia allineato con il segno sulla piastra di base. In questa posizione, fissare con cura il rotore con il dado originale della manovella. Assicurarsi di non modificare la posizione della manovella durante questa operazione, altrimenti sarà necessario ripetere l'intera procedura. Per svitare il rotore, utilizzare un estrattore M27x1,25. A questo punto, il lavoro sul motore è terminato.
Rimontare le candele.

- Rimuovere nuovamente il rotore con cautela senza modificare la posizione dell'albero motore e riposizionarlo sull'albero motore in modo tale che il segno sul rotore sia allineato con il segno sulla piastra di base. In questa posizione, fissare con cura il rotore con il dado originale della manovella. Assicurarsi di non modificare la posizione della manovella durante questa operazione, altrimenti sarà necessario ripetere l'intera procedura. Per svitare il rotore, utilizzare un estrattore M27x1,25.
- A questo punto il lavoro sul motore è terminato. Rimontare la candela.

- Fissare la nuova bobina di accensione in un punto comodo, preferibilmente dove era fissata quella originale.

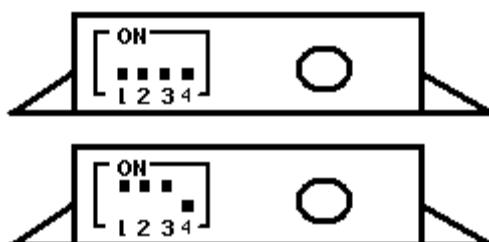
Lasciare una delle viti allentata, poiché è necessario aggiungere un terminale del cavo di massa.

- È possibile posizionare l'unità di anticipo e il regolatore sotto il sedile (al posto della batteria). A tal fine è possibile realizzare una staffa (non inclusa nella fornitura).

L'unità di anticipo può essere posizionata sopra, il regolatore sotto.



- Durante l'installazione dell'unità di anticipo, osservare il piccolo blocco di commutazione blu sul lato superiore stretto. Sono presenti 4 interruttori per selezionare le diverse curve di anticipo.

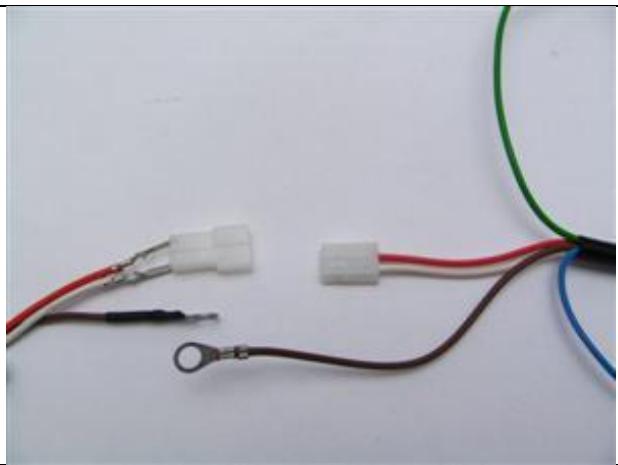


- Con tutti gli interruttori su OFF (opposto a ON), il motore raggiungerà l'anticipo massimo di 38° a 3.000 giri/min, come dovrebbe essere.

- Alcuni clienti hanno raccomandato questa impostazione con 5° al minimo e 40° di anticipo massimo a 3.000 giri/min.

Collegare le parti come mostrato nello schema elettrico 91ik_102!

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



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

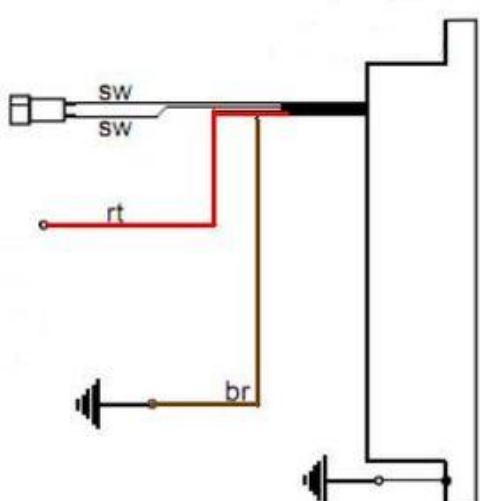
- Posizionare l'alloggiamento della spina a 2 posizioni in dotazione su questa spina e inserire i due fili (rosso e bianco) provenienti dal generatore. Assicurarsi che i terminali siano inseriti saldamente nell'alloggiamento e che il collegamento sia il seguente:

- il bianco al bianco
- rosso con rosso

- Se è necessario (o si desidera) estrarre nuovamente i terminali dall'alloggiamento della spina, inserire una graffetta dalla parte anteriore accanto ai terminali e spingere da parte la piccola linguetta. Quindi estrarre il filo.

- I fili marroni del nuovo generatore e dell'unità di anticipo con i terminali a occhiello rotondi devono essere avvitati al telaio di supporto della bobina di accensione (massa). Questo collegamento è molto importante. Non affidatevi al telaio come collegamento di terra. Vernice, olio e sporco spesso impediscono un buon contatto!
- Il cavo verde (grigio nei sistemi più vecchi) dell'unità di anticipo è l'uscita della bobina di accensione e viene collegato al singolo terminale maschio presente.
Importante! Evitare di prolungare il cavo verde tra l'unità di anticipo e la bobina di accensione. Ciò potrebbe causare problemi di accensione. Non far passare mai il cavo ad alta tensione e i cavi dal generatore all'anticipo e/o il cavo grigio dall'anticipo alla bobina di accensione in stretta parallelo (ad esempio in un'unica 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. Questo è il cavo di interruzione (cut-off).	
<p style="text-align: center;">- Nota:</p> <p>In caso di problemi di accensione, scollegare innanzitutto questo cavo blu. In molti casi ciò consentirà di riprendere la marcia.</p>	<p>- Collegato a terra - interromperà l'accensione!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Questo tipo di cablaggio è utilizzato nelle motociclette che originariamente erano già dotate di accensione a magnete e quindi si spengono tramite cortocircuito a massa. - Questi veicoli sono dotati di serie di un blocco principale (o di un Interruttore di emergenza) che collega un pin a massa quando è in posizione OFF (moto tedesche: pin 2). Il cavo blu/bianco della bobina di accensione sarà collegato qui. In questo modo il blocco funziona come prima.
Collegamento dell'alternatore Powerdynamo al circuito di illuminazione (tramite regolatore): 	
<ul style="list-style-type: none"> - I 2 fili neri che partono dalla bobina dello statore trasportano la tensione per le luci, il clacson, i lampeggiatori, ecc. Non hanno nulla a che vedere con l'accensione. - Questa tensione (compresa tra 10 e 50 volt CA a seconda della velocità del motore) deve tuttavia essere stabilizzata (regolata) e rettificata in corrente continua (CC). 	
<u>Attenzione:</u> qualsiasi confusione tra positivo e negativo (nelle versioni CC) 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 principalmente dal suo odore pungente.	

Il regolatore di questo sistema: ha un condensatore di livellamento integrato che consente il pieno funzionamento dei lampeggiatori e del clacson con o senza batteria presente:



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

- Avvitare il cavo dell'alta tensione (accensione) ...

- Si prega di non utilizzare cavi amplificatori di scintille, come "Nology supercables" o "hot wire". Ciò potrebbe disturbare il sistema e danneggiarlo.

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

Utilizzare il cavo fornito con la confezione e non un cavo vecchio.

Farai bene a sostituire la candela e la presa della candela della tua moto (preferibilmente con valori compresi tra 0 e 2 kOhm). Molti problemi sono riconducibili a candele, terminali e cavi "apparentemente in buono stato" (anche se completamente "nuovi").

Non utilizzare cappucci contenenti resistenze E candele con resistenza di soppressione interna. NGK (ad esempio) ha offerto candele di questo tipo contrassegnate con la lettera "R" (per resistenza).

Infine, **prima di installare la batteria e prima del primo avvio a pedale**, ricontrollare attentamente tutti i collegamenti e gli accessori rispetto allo schema elettrico. Verificare che la batteria e le lampadine abbiano la tensione corretta (12 V).

Se qualcosa non funziona, consultare la nostra guida alla risoluzione dei problemi sulla nostra homepage. Come primo passo, scollegare il filo blu dalla bobina e ripetere il test.

IMPORTANTE: durante la **riparazione dell'albero motore**, l'albero della dinamo viene spesso lavorato e si accorcia. Il risultato è un rotore posizionato più in basso, che potrebbe ora toccare la bobina dello statore. Il risultato è uno statore danneggiato e un guasto all'accensione.

Informazioni importanti relative alla sicurezza e al funzionamento

- La sicurezza prima di tutto! Si prega di osservare le norme generali di salute e sicurezza relative alla riparazione dei veicoli a motore (MVR) nonché le informazioni e gli obblighi di sicurezza indicati dal produttore della vostra motocicletta.

I segni di fasatura sul materiale hanno solo valore indicativo durante la prima installazione. Dopo il montaggio, verificare con mezzi adeguati (stroboscopio) che le impostazioni siano corrette per evitare danni al motore o addirittura alla salute. L'installazione e la correttezza delle impostazioni sono di vostra esclusiva responsabilità.

- I sistemi di accensione generano alta tensione! Con il nostro materiale fino a 40.000 Volt! Se maneggiati con noncuranza, possono essere non solo dolorosi, ma anche decisamente pericolosi. Si prega di mantenere una distanza di sicurezza dall'elettrodo della candela e dai cavi ad alta tensione aperti. Se è necessario testare l'accensione, tenere saldamente la presa della candela con del materiale ben isolante e spingerla con forza sul terreno solido del blocco motore.

Non tirare 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 cappuccio in gomma fisso (*che non contiene un resistore*) dovrebbe essere incluso nel kit; è necessario utilizzare una candela con resistore integrato (*o sostituire il cappuccio con uno contenente un resistore*) per rispettare le normative locali (*requisiti di compatibilità elettromagnetica*).

- Non utilizzare cappucci per candele contenenti un resistore **INSIEME** a candele contenenti un 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.

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

- Dopo l'installazione, controllare il serraggio di tutte le viti, anche quelle preinstallate. Se le parti si allentano durante il funzionamento, si verificheranno inevitabilmente danni al materiale. Le viti vengono preassemblate solo in modo lasco.

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

I nostri componenti sono stati controllati prima della consegna. Non sarà comunque possibile verificare molto. **In ogni caso, si prega di astenersi dal misurare i componenti elettronici (come bobina di accensione, regolatore e unità di anticipo). Si rischia di danneggiare gravemente l'elettronica interna. Non si otterranno comunque risultati tangibili dall'operazione.** Si tenga 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 è che il carburatore dovrà essere regolato nuovamente su impostazioni più basse. Se il sistema non si avvia dopo il montaggio, scollegare prima il cavo di interruzione blu (o blu/bianco) direttamente dalla bobina di accensione (o in alcuni casi dall'unità di anticipo) per eliminare qualsiasi malfunzionamento nel circuito di interruzione. Controllare attentamente i collegamenti di terra, assicurarsi che vi sia un buon collegamento elettrico tra il telaio e il blocco motore.

In caso di problemi, consultare prima la nostra Knowledge Base prima di inviarci il materiale per il controllo.

- La scintilla dei sistemi di accensione classici a punti ha un'energia relativamente bassa, pari a circa 10.000 volt, e appare quindi gialla e spessa (il che la rende tuttavia altamente visibile). La scintilla del nostro sistema è una scintilla ad alta energia con fino a 40.000 volt e quindi ha una forma sottile come un ago e un colore blu, che la rende meno visibile. Inoltre, la scintilla si ottiene solo a velocità azionate dal kick-start e non spingendo lentamente la leva del kick con la mano (come potrebbe accadere con le accensioni a batteria).

- I sistemi che utilizzano bobine di accensione a doppia uscita presentano alcune peculiarità. Si prega di notare che durante i test su un lato, l'altro deve essere collegato a una candela montata o collegato a terra in modo sicuro. In caso contrario, non ci sarà scintilla su entrambi i lati. Inoltre, con tali uscite aperte, scintille lunghe e pericolose potrebbero volare su tutta la 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. 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 alla polarità errata. Dopo aver lavorato sul sistema, controllare la corretta polarità della batteria e del regolatore. Una polarità errata provoca cortocircuiti e danneggia il regolatore dell' , la bobina di accensione e l'unità di anticipo. Di norma, il cablaggio sarà sempre colore per colore. I casi in cui il colore salta da un cavo all'altro sono espressamente indicati nelle nostre istruzioni.
 - Quando maneggiate il nuovo rotore, fate attenzione a non danneggiare i suoi magneti. Evitate colpi diretti alla circonferenza del rotore. **Durante il trasporto non mettete mai il rotore sopra lo statore.** Osservate le nostre informazioni relative al trasporto del materiale.
 - Non utilizzare prese per candele con una resistenza superiore a 5 kOhm. È preferibile utilizzare prese da 1 o 2 kOhm. Tenere presente che le prese per candele si deteriorano con il tempo, aumentando così la loro resistenza interna. Se un motore si avvia solo a freddo, la causa molto probabile è una presa per candele e/o una candela difettosa. In caso di problemi, controllare anche i cavi ad alta tensione. Non utilizzare mai cavi HT 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 gancio o un martello per sganciare il rotore. In tal caso, i magneti potrebbero allentarsi. Offriamo un estrattore speciale per sganciare nuovamente il nuovo rotore (vedere le istruzioni di montaggio)!
 - Se la motocicletta non viene utilizzata per un periodo di tempo prolungato, scollegare la batteria (se presente) per evitare la dispersione di corrente attraverso i diodi del regolatore. Tuttavia, anche una batteria scollegata si scaricherà dopo un certo periodo di tempo.
 - Ti preghiamo di osservare queste indicazioni, ma allo stesso tempo non temere il processo di installazione. Ricorda che prima di te migliaia di altri clienti hanno installato con successo il sistema.
- Godetevi la guida della vostra bicicletta con il suo nuovo cuore elettrico!**

Schaltplan 91ik_102 (wiring diagram)

