Sistema 737999900



Generatore/accensione elettronica per Gilera B300

- Generatore a magneti con accensione integrata. Sostituisce il magnete originale completo da 6 volt (tipo DC 100-45/6/2000-S) e tutte le parti dell'accensione quali l'unità di anticipo (regolatore), i punti di contatto e le bobine di accensione.

- Uscita a 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. È possibile guidare senza batteria (si prega di consultare le informazioni specifiche al riguardo qui).

Vantaggi rispetto al sistema originale:

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

M737999900

Istruzioni di montaggio per il sistema 737999900	2.11.2026

- 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 d'uso senza preavviso

IMPORTANTE

- 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 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, di norma, 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.

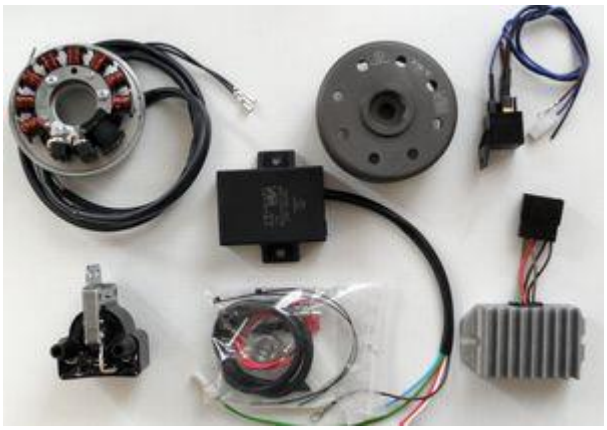
- VAPE garantisce prodotti omologati contrassegnati dal marchio "E" all'interno di un cerchio (E8 specificamente per la Repubblica Ceca), assicurando così la costante conformità delle caratteristiche del prodotto alle norme di omologazione ECE pertinenti (in particolare ECE R10.05). I controlli vengono 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 elettrolita 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.

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

- Durante il montaggio, è fondamentale iniziare dall'assemblaggio delle parti relative al motore per verificare che si adattino correttamente prima di procedere con il montaggio delle parti esterne. In molti casi i clienti montano prima queste ultime e, di conseguenza, spesso le modificano in violazione della garanzia, rendendole così inadatte alla rivendita. La sostituzione dei vecchi sistemi di accensione non consiste semplicemente nel prendere un prodotto dallo scaffale di un supermercato, poiché ne 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, 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 estrarre 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 (sul rotore senza plastificazione magnetica, provare a spingere da parte i magneti 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 si noti immediatamente. Durante il funzionamento del motore, il danno sarebbe 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*



Dovresti aver ricevuto i seguenti componenti:

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

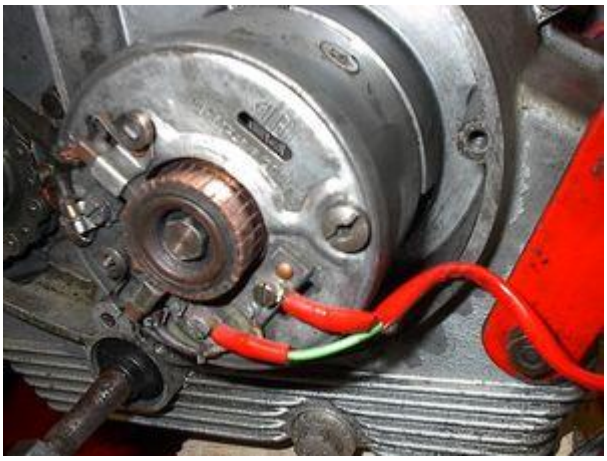


- Per estrarre nuovamente il nuovo rotore, è necessaria una vite di estrazione M27x1,25 (codice articolo: 99 99 799 00 **-Non in dotazione!-**).
- Nota: non utilizzare mai un estrattore a artiglio, un martello o qualsiasi altro strumento che possa far staccare i magneti.
- Per estrarre l'armatura di serie, utilizzare un estrattore con filettatura esterna M18x1,5

- Assicurarsi che la Gilera poggi saldamente sul cavalletto centrale, preferibilmente su un banco da lavoro rialzato, e che si abbia facile accesso al lato del motore dove si trova il generatore.

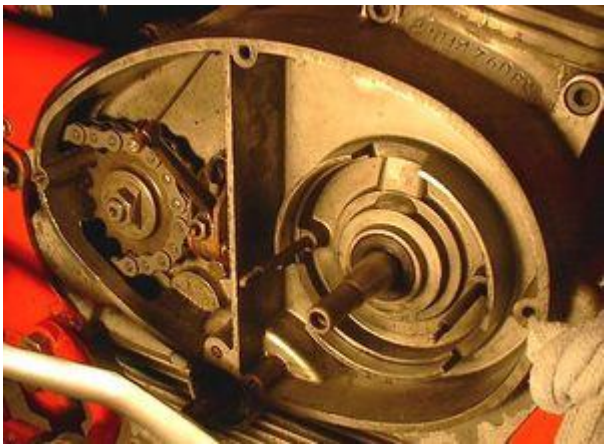
- Scollegare la batteria e rimuoverla dalla moto. Si noti che verrà installato un impianto a 12 volt, quindi sarà necessario utilizzare una batteria da 12 volt oppure optare per la guida senza batteria. Sarà comunque necessario sostituire tutte le lampadine con modelli da 12 volt. Il clacson può rimanere a 6 volt.

- Se si utilizzano le opzioni senza batteria e si dispone contemporaneamente di indicatori di direzione laterali (lampeggiatori), sarà necessario installare un condensatore ad alta capacità (22.000 µF/16 V) al posto della batteria per stabilizzare la tensione pulsante. In caso contrario, l'unità lampeggiante non funzionerà correttamente.



- Svitare il coperchio dell'alternatore e rimuoverlo. Scollegare i cavi dalla vecchia dinamo.

- In origine dovrebbero esserci un cavo rosso e uno verde.



- Svitare l'alloggiamento dello statore e rimuoverlo. Estrarre il rotore; per farlo sarà necessaria una vite di estrazione. Rimuovere la chiavetta Woodruff dall'albero a gomiti. 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; tale funzione è svolta dal cono. Serve semplicemente a guidare il rotore nella posizione corretta, che ora verrà ottenuta in altro modo.)

- Rimuovere i 2 bulloni. Verranno sostituiti da 2 viti M4x25.

- Svitare la bobina dello statore dalla piastra di base e sollevarla leggermente per poter accedere ai fori di montaggio. Fare attenzione a non danneggiare l'isolamento verniciato della bobina.

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



- Posizionare la piastra di base con lo statore che pende liberamente dall'unità al posto del vecchio generatore. Rimontare la bobina dello statore sulla piastra, facendo attenzione a non danneggiare i cavi. Lo statore deve incastrarsi con una certa forza. Se l'incastro risulta morbido, probabilmente si è schiacciato un cavo sottostante!

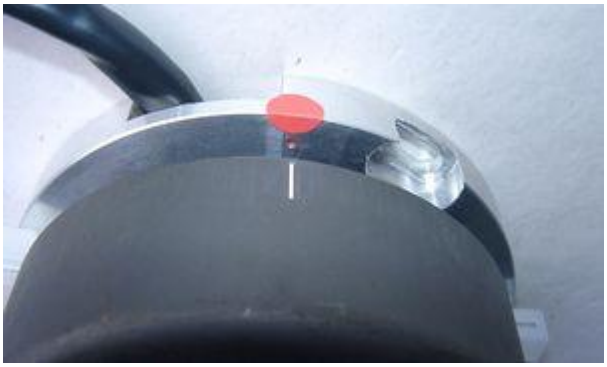
- Assicurarsi che l'apertura interna dello statore si incastri uniformemente sul bordo di fissaggio rialzato della piastra di base; in caso contrario, la bobina risulterà sbilanciata e entrerà in contatto con il rotore, danneggiandolo.

- Se si rimuove completamente lo statore dalla base, prendere nota di quale delle due aperture è stato inserito il cavo. Se si cambia questa posizione, il segno di fasatura risulterà sfalsato di 120 gradi.



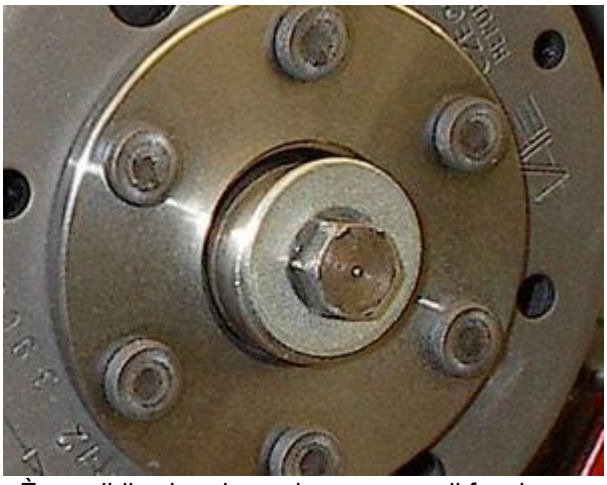
- Dai un'occhiata al nuovo rotore. Sulla sua circonferenza troverai una piccola marcatura impressa. La marcatura è resistente, ma non ben visibile, specialmente quando il rotore è montato. È quindi consigliabile evidenziare la marcatura con un po' di colore (il modo più semplice è usare un pennarello).

- Rimuovete le candele e portate i pistoni nella posizione di punto morto superiore (PMS). Poiché questa operazione risulta difficile da eseguire con la leva di avviamento, posizionate il nuovo rotore sull'albero motore (senza avvitarlo) e utilizzatelo come maniglia per ruotare la manovella.



- Una volta individuato il PMS, disinnestare nuovamente con cautela il rotore senza spostare la posizione dell'albero motore dal PMS. Quindi riposizionarlo in modo tale che il segno sul rotore sia allineato con il segno rosso sulla base, come mostrato in una delle immagini sopra.

- (L'immagine qui riportata mostra una base simile. Il grande punto rosso è solo a scopo illustrativo; sul materiale è presente solo il punto piccolo.)



- Fissare il nuovo rotore avvitandolo con la vite M7 in dotazione.

- Dovrai inserire il distanziale da 15 mm e la rondella grande per consentire alla vite di fare presa.

- Assicurarsi di non modificare la posizione della manovella. Reinserire la candela.

- È possibile che, dopo alcune prove di funzionamento, si desideri modificare leggermente la fasatura.

È possibile modificare la fasatura:

- tirando nuovamente il nuovo rotore
- e reimpostandolo (senza modificare la posizione dell'albero motore durante questa operazione) sul nuovo angolo desiderato. Ruotando il rotore in senso orario si otterrà un'accensione anticipata, ruotandolo in senso antiorario un'accensione ritardata.

- La nuova bobina di accensione, il regolatore e l'unità di anticipo possono essere montati sotto il serbatoio sul telaio con una piccola staffa di supporto, come mostrato qui a titolo di esempio.





- Prima di installare l'unità di anticipo, dare un'occhiata ai piccoli interruttori presenti sull'unità stessa. Essi attivano diverse caratteristiche. Ci sono 4 interruttori.



- Le impostazioni necessarie per la Gilera, da 9° all'avvio a 38° a 3.000 giri, vengono attivate con tutti gli interruttori in posizione OFF.

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

Collegare i componenti come indicato nel rispettivo schema elettrico!

- Per il nostro regolatore CC standard (95 22 699 06), utilizzare lo schema elettrico **92ir12**.
- Per il nostro regolatore CC con condensatore di livellamento integrato (73 00 799 50), utilizzare in aggiunta lo schema elettrico **reg_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 siano collegati come segue:

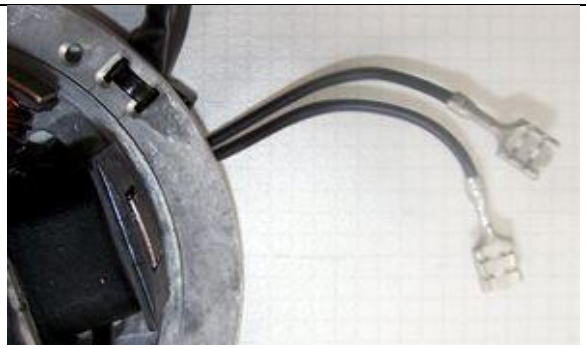
  - il bianco al bianco
  - il rosso al rosso

- Se dovessi avere 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 grigio o verde 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.

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



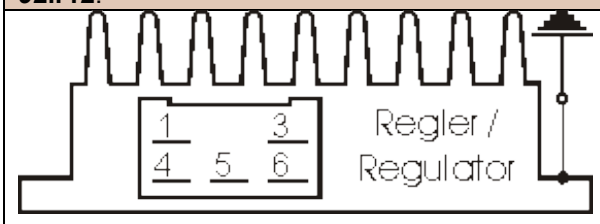
- I due fili neri che partono dalla bobina dello statore trasportano la tensione per le luci, il clacson, gli indicatori di direzione, ecc. Non hanno nulla a che vedere con l'accensione.

- 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).

- A tal fine offriamo 2 diversi regolatori:

Attenzione: qualsiasi **confusione tra polo positivo e polo 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 soprattutto dal suo odore pungente.

Regolatore tipo 1: con regolatore CC standard (95 22 699 06), utilizzare lo schema di cablaggio **92ir12**:

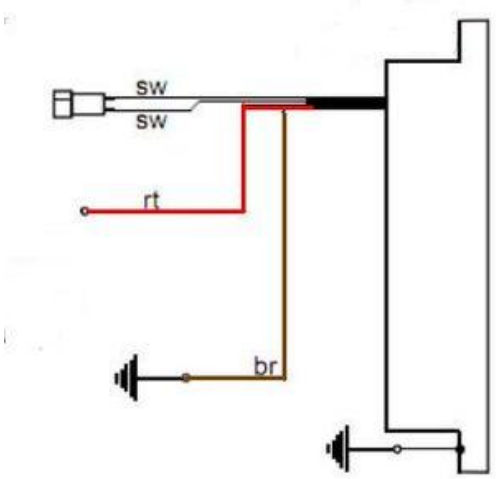


- Il nuovo regolatore/raddrizzatore è dotato di una presa compatta a 6 posizioni, di cui *una* non viene utilizzata. Viene fornito un copripresa femmina compatibile con questa presa. In questa presa femmina è necessario inserire i seguenti cavi (dotati di terminali a innesto a scatto):

I due cavi neri provenienti dal generatore ...	... collegare ai pin 1 e 4 del nuovo regolatore (da lì partono dei fili, anch'essi neri, che conducono all'interno dell'unità). Non importa quale filo venga collegato a quale dei due terminali (1 e 4), poiché entrambi trasportano corrente alternata.
Il nuovo cavo marrone con il terminale ad occhiello.	... collega il pin 3 del regolatore (da cui parte anch'esso un cavo marrone verso l'interno dell'unità) al polo negativo della batteria oppure (nel caso in cui si guidi senza batteria) alla massa (telaio).
Il nuovo cavo rosso con terminale ad occhiello... **Attenzione:** **Una polarità errata danneggerà i componenti elettronici!**	... va collegato al pin 5 del nuovo regolatore (da lì parte anche un cavo rosso che entra nell'unità). Questo cavo rappresenta un punto di integrazione fondamentale tra il vecchio e il nuovo sistema. Da qui esce la tensione positiva regolata da collegare al polo positivo della batteria oppure (nel caso in cui si guidi senza batteria) al terminale di ingresso della tensione dell'interruttore principale (serratura di accensione; moto tedesche: pin 51/30).
Assicurarsi di avere un ***fusibile da 15 A*** tra la batteria e l'impianto elettrico del veicolo.	
Il cavo verde/rosso sul pin 6 del nuovo regolatore ...	... è per la spia di controllo della carica. Qui va collegato il cavo che in precedenza collegava la spia di controllo al regolatore originale. - È importante tenere presente che questo sistema funziona solo in presenza di una batteria. Se si guida senza batteria ma si collega comunque il cavo, si noterà che la spia si accende anche quando l'alternatore genera tensione. Pertanto, in assenza di batteria, non collegarlo.
- La funzione di controllo delle luci di carica si basa su un interruttore a transistor ed è una funzione aggiuntiva. Anche se questa dovesse smettere di funzionare, il regolatore potrebbe comunque essere in buone condizioni di funzionamento. Semplice controllo: con il motore acceso, accendere le luci e scollegare la batteria. Se le luci rimangono accese, l'unità è a posto.	

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

Regolatore tipo 2: con regolatore CC e condensatore di livellamento integrato (73 00 799 50), utilizzare in aggiunta lo schema elettrico **reg_102:**



- i 2 fili neri (sw) rappresentano l'ingresso CA dall'alternatore (trattandosi di corrente alternata, non importa quale filo nero vada collegato a quale)
- il filo rosso (rt) è l'uscita a 12 V CC, oltre a
- il filo marrone (br) è la massa, collegato internamente all'alloggiamento

- Rimane il cavo blu (a volte blu/bianco) sulla bobina di accensione. Questo è il cavo di interruzione (kill).

- Se collegato a massa, interromperà l'accensione!

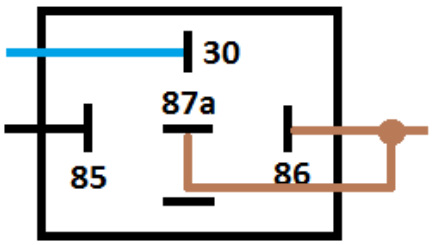
Nota:

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

- **Spegnimento tramite interruttore di emergenza separato** (in caso di guida senza batteria):
Il relè non verrà installato. Il cavo blu (/bianco) della bobina di accensione verrà collegato a un interruttore di emergenza, che si chiude a massa (un pulsante sul manubrio). In alternativa, è possibile montare un blocchetto di accensione dotato di un dispositivo che si collega a massa quando si trova in posizione OFF.

- **Procedura relativa alla batteria:**
Collegare il filo marrone del relè a una massa valida. Far passare il filo nero più lungo dal relè al filo che in precedenza era collegato a un pin sotto tensione quando l'interruttore è acceso (nelle moto tedesche: pin 15) e collegarlo lì.
Collegare il cavo blu proveniente dal pin 30 del relè al cavo blu (/bianco) della nuova bobina di accensione.
Se la batteria dovesse scaricarsi durante il viaggio, basta scollegare quel cavo blu e la moto tornerà a funzionare (a quel punto non si fermerà più spegnendo l'accensione).

Cablaggio del relè (se utilizzato)**:**



- Il filo marrone con il terminale ad anello proveniente dai pin 87a e 86 va a massa.

- Il cavo nero proveniente dal pin 85 va collegato a un terminale dell'interruttore generale che, se acceso, è sotto tensione.

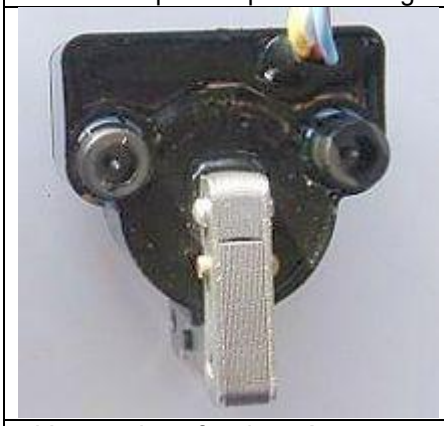
Avvitare il cavo ad alta tensione (di accensione) ...

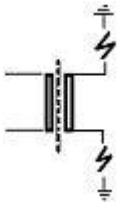
- Si prega **di non utilizzare** cavi amplificatori di scintilla, come i "Nology supercables" o gli "hot wire". Ciò potrebbe interferire con il funzionamento del sistema e causarne il danneggiamento.

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

- Ti preghiamo di utilizzare il cavo fornito con la confezione e non un cavo qualsiasi.

- Farete un favore alla vostra moto se la doterete di 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) ha offerto candele di questo tipo contrassegnate dalla lettera "R" (che sta per resistore).





- Nelle nostre bobine a doppia uscita, entrambe le estremità del circuito secondario sono collegate alle candele.

- La resistenza tipica tra le due uscite è di 6,2 kOhm. Entrambe le uscite si attivano contemporaneamente (come avviene in molti sistemi gemelli). Le scintille saranno tuttavia polarizzate con una differenza di 180 gradi, il che potrebbe diventare evidente se si utilizza la luce stroboscopica.

- L'accensione funzionerà correttamente solo se entrambi i terminali della candela sono collegati. Non è possibile effettuare il test con un terminale collegato e l'altro aperto (non inserito nella candela montata). Questo perché (in pratica) ogni terminale utilizza la massa dell'altro. Ciò significa anche che entrambe le candele funzionano in serie, sommando le resistenze; è quindi consigliabile utilizzare zoccoli per candele (resistori) a bassa resistenza e assicurarsi che siano in buone condizioni. In caso di dubbio, misurare la resistenza su uno zoccolo caldo (riscaldarlo prima della misurazione).
- Se il percorso di terra da un lato, passando per la candela, la bobina e arrivando all'altra candela e alla sua messa a terra, viene interrotto, non si ottiene alcuna scintilla – da nessuna delle due parti. Se vuoi davvero testare solo un lato, collega il cavo HT dell'altro lato a terra (mettilo a terra) e funzionerà. A volte una bobina privata della messa a terra dall'altro lato cerca un sostituto, provocando dei veri e propri fuochi d'artificio intorno a sé fino al telaio.



- Offriamo in alternativa due bobine singole collegate in parallelo. Con questa configurazione è possibile effettuare il collaudo di un solo cilindro scollegando la bobina non utilizzata.

- Infine, **prima di installare la batteria e prima del primo avviamento a pedale**, ricontrollate attentamente tutti i collegamenti e i fissaggi confrontandoli con lo schema elettrico. Verificate che la batteria e le lampadine abbiano la tensione 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.

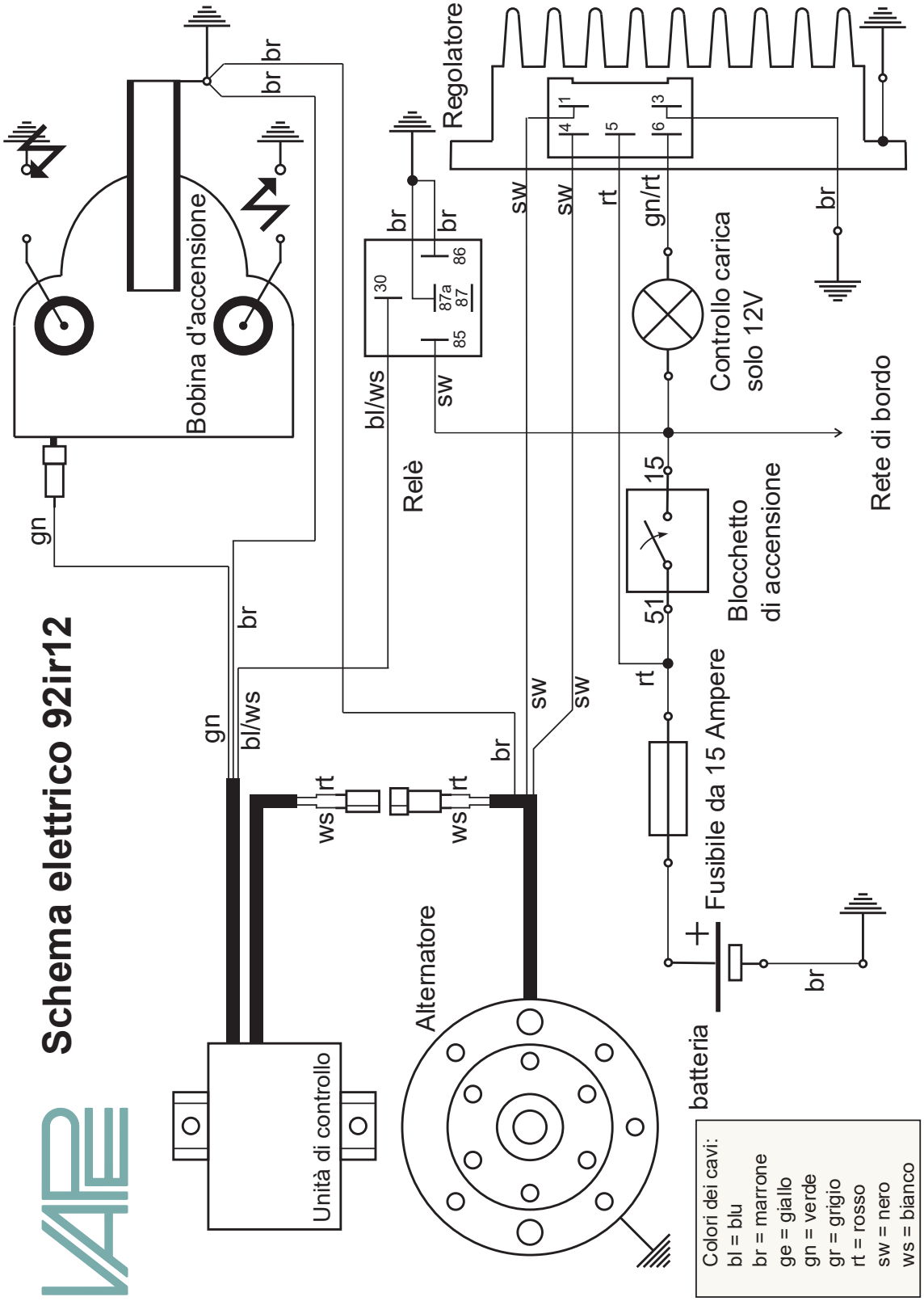
- IMPORTANTE: Durante **la riparazione dell'albero motore,** l'albero del generatore viene spesso lavorato e si accorcia. Di conseguenza, il rotore si abbassa, rischiando di entrare in contatto con i rivetti della bobina dello statore. Ciò comporta la distruzione dello statore e un guasto all'accensione.

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

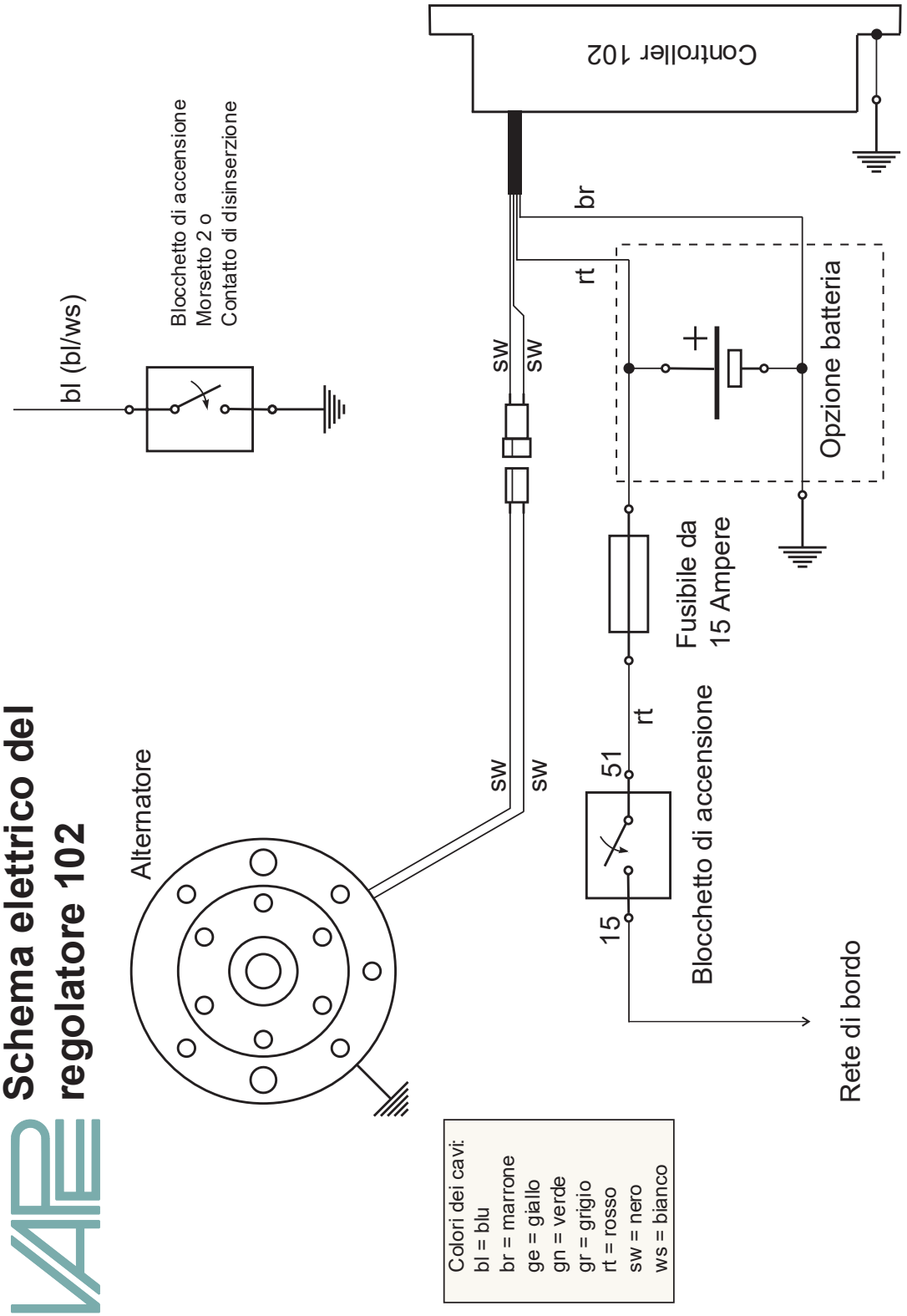
Informazioni importanti sulla sicurezza e sul funzionamento
- La sicurezza prima di tutto! Si prega di rispettare le norme generali in materia di salute e sicurezza relative alla riparazione dei veicoli a motore (MVR), nonché le informazioni e gli obblighi di sicurezza indicati dal costruttore della propria motocicletta. I segni di fasatura presenti sul materiale hanno solo scopo orientativo durante la prima installazione. Dopo il montaggio, verificare con strumenti adeguati (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; per rispettare la normativa locale *(requisiti di compatibilità elettromagnetica)*, è necessario utilizzare una candela con resistore integrato *(oppure sostituire il cappuccio con quello che contiene un resistore)*. - Non utilizzare contemporaneamente cappucci delle 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. - Tenere presente che le candele invecchiano, 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 malfunzionante. 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 verificare 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 più bassi. 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 spessa (il che, tuttavia, la rende ben visibile). La scintilla del nostro sistema è ad alta energia, con una tensione fino a 40.000 volt; presenta quindi 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 di avviamento con pedale di avviamento e non premendo lentamente la leva con la mano (come potrebbe accadere con gli accensioni a batteria).
- Gli impianti che utilizzano bobine di accensione a doppia uscita presentano alcune peculiarità. 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 formarsi scintille lunghe e pericolose che si propagano 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 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 urti 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 dal processo 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!***

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


Schema elettrico 92ir12
Regolatore
Bobina d'accensione
Relè
Controllo carica
solo 12V
Rete di bordo
Blocchetto
di accensione
Fusibile da 15 Ampere
batteria
Alternatore
Unità di controllo
Colori dei cavi:
bl = blu
br = marrone
ge = giallo
gn = verde
gr = grigio
rt = rosso
sw = nero
ws = bianco

Schema elettrico del regolatore 102



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