Sistema 706099900



Vantaggi rispetto al vecchio sistema:

Alternatore/accensione elettronica per Gilera Strada (Arcore) 125/150 cc e Gilera 106 Sears

- Sistema di accensione a magnete con accensione completamente elettronica integrata, dipendente dalla velocità. Potenza faro 12 V/100 W CC. Accensione elettronica senza contatti con alimentazione autonoma all'interno del sistema. Sostituisce il vecchio alternatore, il regolatore centrifugo, l'interruttore e la bobina di accensione. Non sono necessarie modifiche al carter motore. È possibile far funzionare il sistema interamente senza batteria (ma in tal caso è necessario montare un condensatore di livellamento se sono presenti gli indicatori di direzione).

- tutte le parti sono nuove
- luce notevolmente più intensa
- accensione altamente affidabile con scintille ad alta energia
- Avviamento e combustione migliorati
- Nessuna usura del ruptore

M706099900

Istruzioni di installazione per il sistema 706099900	2.11.2026

- Se siete in grado di montare e regolare l'impianto di accensione originale e avete competenze meccaniche di base, potete montare anche un sistema VAPE. Se non avete mai avuto a che fare con questo tipo di sistema, è preferibile farlo installare da qualcuno che ne abbia familiarità.

- VAPE non è in grado di verificare il rispetto delle presenti istruzioni, né delle condizioni e delle modalità relative all'installazione, al funzionamento, all'uso e alla manutenzione di questo sistema. Un'installazione errata può causare danni materiali o persino lesioni personali. Non ci assumiamo alcuna responsabilità per eventuali perdite, danni o costi derivanti da, o in qualsiasi modo correlati a, un'installazione difettosa, un funzionamento improprio o un uso e una manutenzione non corretti. Ci riserviamo il diritto di apportare modifiche al prodotto, alle specifiche tecniche o alle istruzioni di installazione e funzionamento senza preavviso.

IMPORTANTE

Si prega di leggere attentamente l'intero manuale prima di iniziare l'installazione

Si prega di notare che modifiche non autorizzate ai componenti, compresi i tentativi di riparazione, possono comportare la perdita dei diritti di garanzia. Ciò vale anche per il taglio dei cavi, che molto spesso comporta la perdita della protezione contro l'inversione di polarità dei connettori e, di conseguenza, cortocircuiti o inversione di polarità che possono danneggiare i componenti.
Si prega di prendere nota delle **informazioni riportate nella pagina delle informazioni di sistema**. Assicurarsi che la configurazione di sistema indicata soddisfi effettivamente i requisiti del proprio motore. Impostazioni di accensione errate, ad esempio, possono certamente danneggiare il motore e/o causare lesioni all'avvio (contraccolpo dal pedale di avviamento). È necessaria particolare attenzione durante il primo avviamento dopo l'installazione. Se si nota un malfunzionamento, controllare e regolare la fasatura dell'accensione! Durante l'installazione, verificare con molta attenzione che il rotore non sfreghi contro la bobina dello statore o in qualsiasi altro punto, poiché ciò può verificarsi per vari motivi e causare gravi danni.

Destinazione d'uso

- Si tratta **di** un **sistema di ricambio e non di una copia dell'equipaggiamento originale**. I componenti del sistema hanno quindi un aspetto diverso dai ricambi originali e, in particolare, la bobina di accensione e il regolatore potrebbero avere punti di fissaggio diversi, rendendo necessarie alcune regolazioni. Questo sistema è destinato **esclusivamente** alla sostituzione dei sistemi di illuminazione/accensione originali su motociclette classiche e moderne classiche **le cui caratteristiche del motore non siano state successivamente alterate da modifiche progettuali**. Non si tratta di un sistema di tuning; non altera le caratteristiche originali del motore e non comporta un aumento significativo della potenza del motore. Tuttavia, migliora l'idoneità alla circolazione e la sicurezza del veicolo grazie a un'illuminazione migliore, indicatori di direzione più chiari, un clacson dal suono sempre forte e, rispetto ai sistemi originali ormai obsoleti, una maggiore affidabilità complessiva. Poiché i nostri sistemi non comportano alcuna variazione significativa delle caratteristiche del motore, le emissioni di scarico e i livelli di rumorosità non subiscono effetti negativi. Nella maggior parte dei casi, le emissioni di scarico tendono a migliorare, poiché la combustione risulta più completa.

- VAPE garantisce che i propri prodotti siano omologati e contrassegnati con la lettera "E" (in particolare "E8" per la Repubblica Ceca), assicurando che le specifiche dei prodotti siano costantemente conformi alle normative di omologazione ECE pertinenti (in particolare ECE R10.05). Le ispezioni vengono effettuate regolarmente dall'autorità competente

- Il sistema di ricarica è **destinato 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 altri tipi di batterie ricaricabili o non ricaricabili.

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

- Il sistema **non** è **adatto all'uso in occasione di eventi sportivi.**
La garanzia decadrà se il sistema viene utilizzato per scopi diversi da quelli previsti. Inoltre, il sistema potrebbe non funzionare come desiderato e non saremo in grado di fornirvi assistenza tramite il nostro servizio di supporto, poiché non saremo a conoscenza della situazione. Nel peggiore dei casi, un uso improprio potrebbe persino comportare la revoca della licenza di esercizio.

- **Durante il montaggio dei componenti**, **assicurarsi di iniziare da quelli sul lato motore** (adattatore, statore, rotore) per verificare che si adattino correttamente prima di montare i componenti da installare all'esterno del motore. Purtroppo capita spesso che si inizi montando il regolatore, la bobina di accensione e, se del caso, la centralina, e questi componenti vengono molto spesso modificati (in modo errato!) durante l'operazione, il che ci impedisce di rivenderli in seguito. Purtroppo, la sostituzione degli impianti di illuminazione e di accensione sulle moto d'epoca non è come scegliere un prodotto dallo scaffale di un supermercato; data l'ampia varietà di modelli e le possibili modifiche apportate ai componenti da quando sono stati prodotti molti anni fa, si tratta sempre di un'operazione complessa che, purtroppo, può comportare anche degli errori.

- I nostri sistemi **NON** sono **stati testati per l'uso con altri componenti elettronici (come sistemi di accensione di terze parti, navigatori satellitari, telefoni cellulari, luci a LED, ecc.)** e potrebbero causare danni a tali componenti in determinate circostanze. Il sistema non supporta eventuali contagiri già presenti. Tuttavia, offriamo una soluzione per il contagiri. Allo stesso modo, non sono supportati interruttori automatici o sistemi di controllo dello scarico comandati dall'accensione. È inoltre possibile che il sistema di accensione originale fosse dotato di un dispositivo di limitazione della velocità per motivi di legge. Il nuovo sistema non dispone di tale dispositivo. Si consiglia pertanto di verificare preventivamente la situazione normativa.

- Se non si dispone delle competenze necessarie per eseguire l'installazione, si prega di rivolgersi a un professionista qualificato o a un'officina specializzata. Un'installazione errata può danneggiare sia il nuovo sistema che la motocicletta, o potrebbe addirittura causare lesioni al motociclista.

- Prima di ordinare un sistema, si prega di verificare se **l'estrattore per rotori** da noi raccomandato sia incluso nella fornitura. In caso contrario, è consigliabile ordinarlo contemporaneamente! Se il rotore viene danneggiato dall'uso di altri utensili o ausili, il diritto alla garanzia decadrà!

- Il rotore è estremamente sensibile agli urti (ad esempio anche durante il trasporto). È necessario controllare sempre il rotore per verificare l'eventuale presenza di danni prima dell'installazione. Se il rotore è dotato di magneti non incapsulati, verificare che siano saldamente in posizione provando a spingerli lateralmente con le dita. A seguito di un urto, alcuni dei magneti incollati potrebbero essersi allentati e ora sono tenuti in posizione esclusivamente dalla loro forza magnetica. Ciò causerebbe gravi danni al sistema durante il funzionamento. Allo stesso tempo, si prega di verificare che tra i magneti del rotore non siano presenti oggetti estranei (ad es. viti o altri oggetti metallici).

- **Se disponi di una connessione a Internet,** ti **consigliamo di consultare questa documentazione online**. Puoi cliccare sulla maggior parte delle immagini per ingrandirle e troverai informazioni più dettagliate e, probabilmente, più aggiornate. L'elenco dei sistemi è disponibile all'indirizzo: *http://www.powerdynamo.biz*



Dovreste aver ricevuto i seguenti componenti:

- Statore preassemblato sulla piastra di base
- Rotore
- Unità di controllo
- Bobina di accensione e cavo di accensione
- Regolatore/raddrizzatore
- blu



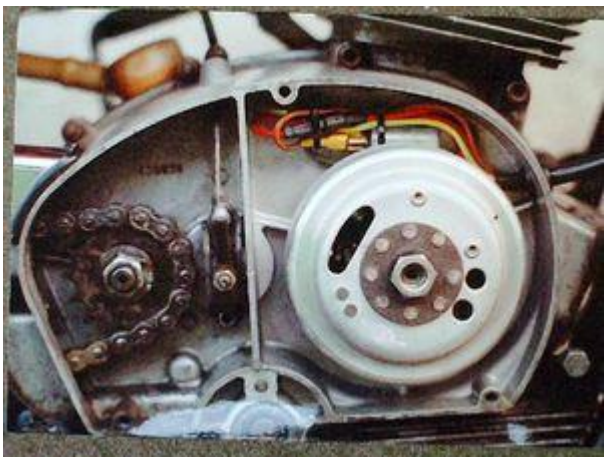


- Per rimuovere il nuovo rotore, è necessario un estrattore M27x1,25 (codice ordine: 99 99 799 00 – non incluso!).
ATTENZIONE: se si utilizza un estrattore a artiglio, i magneti presenti nel rotore si staccheranno!

- Per rimuovere il vecchio rotore, è necessaria una vite di estrazione.
-Non incluso!-

- Assicurarsi che la Gilera sia ben posizionata sul cavalletto, preferibilmente su una piattaforma di lavoro rialzata, e di avere un buon accesso al lato dell'alternatore del motore.

- Scollegate la batteria e rimuovetela dalla moto. A questo punto, dite addio alla batteria, poiché d'ora in poi avrete un impianto elettrico a 12 volt e – se desiderate installare una batteria – ne servirà una da 12 volt. Potete anche guidare senza batteria. L'impianto lo consente. Se sono montati gli indicatori di direzione, dovrai installare un condensatore elettrolitico con una capacità minima di 20.000 µF/16 V al posto della batteria per stabilizzare la tensione. Avrai bisogno di lampadine da 12 volt per i fari, l'illuminazione del tachimetro e la luce posteriore. Il vecchio clacson può rimanere.



- Rimuovere il coperchio dell'alternatore dal motore. A questo punto, scollegare tutti i cavi dal vecchio alternatore. In origine, dovrebbero esserci un cavo rosso, un cavo grigio e un cavo giallo/nero. Scollegare i due cavi grigi dalla bobina di accensione. Prendere nota del cavo grigio che, insieme a un altro cavo grigio collegato all'alternatore, va dalla bobina di accensione all'interruttore di accensione e poi alla luce. Questo cavo sarà necessario (vedi sotto).

- Rimuovere l'alternatore e la bobina di accensione. Scollegare i cavi rosso e giallo/nero che partono dall'alternatore e conducono alla scatola del raddrizzatore, oppure isolarli. Rimuovere il cavo grigio che parte dall'alternatore e conduce alla vecchia bobina di accensione.
Utilizzare delle pinze per rimuovere la chiavetta dal cono dell'albero motore. Non è più necessaria. Non dimenticare questo passaggio, altrimenti dovrai rimuovere nuovamente l'alternatore in un secondo momento.

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



- Osserva la piastra di base del nuovo statore. Leggermente a destra della prima bobina color rame, procedendo in senso orario partendo dalle bobine nere, troverai un piccolo segno rosso. Si tratta del segno di fasatura dell'accensione.



- Ora osserva il rotore; sulla sua circonferenza esterna troverai un piccolo segno (una linea dentellata). Qui nella foto è evidenziato in bianco per una maggiore visibilità.
- Potrebbe essere una buona idea rendere questa linea più visibile utilizzando un pennarello, in modo che sia più facile da individuare sul motore. Anche questo è un segno di accensione.



- Sul nuovo rotore noterete una scanalatura nel cono.

- Questa scanalatura NON è rilevante per questo sistema e pertanto non è necessario tenerne conto.

- Rimuovere le 3 viti di fissaggio M4 dal nucleo dello statore del nuovo alternatore e tirare leggermente il nucleo dello statore lontano dalla piastra di base in modo da rendere accessibili i fori di montaggio presenti sulla piastra stessa. Fare attenzione a non danneggiare l'isolamento smaltato delle bobine. Posizionare la piastra di base, con la bobina dello statore ora penzolante liberamente da essa, sul basamento al posto del vecchio alternatore. Una volta fissata la piastra di base, riposizionare lo statore sulla guida presente sulla piastra stessa e avvitarlo nuovamente in posizione. Fare attenzione a non schiacciare alcun cavo e assicurarsi che lo statore non sia montato di traverso! I cavi tendono a impigliarsi sotto lo statore, causandone il posizionamento obliquo.

- Pertanto, si prega di spingere i cavi il più possibile di lato quando si posiziona l'unità sulla base. Se lo statore poggia leggermente sulla base, significa che un cavo è sicuramente rimasto incastrato sotto di esso. In caso contrario, se tutto è a posto, si sentirà un clic metallico che indica che è andato a posto. Uno statore disallineato entrerebbe in contatto con il tamburo rotante del rotore e causerebbe danni. Inoltre, i cavi incastrati potrebbero causare un cortocircuito.

- IMPORTANTE: quando si rimuove completamente il gruppo bobina dalla piastra di base, assicurarsi che i cavi vengano rifilati attraverso lo stesso foro. In caso contrario, lo statore risulterà sfalsato di 120° durante l'installazione e la fasatura dell'accensione risulterà errata! Se, per motivi legati al passaggio dei cavi, si desidera utilizzare l'altro foro, il segno di allineamento deve essere spostato di 120° in quella direzione. A quel punto tutto tornerà corretto.

- Rimuovere la candela e portare il pistone al punto morto superiore, ovvero la posizione più alta che il pistone può raggiungere. Non importa in quale fase della corsa si trovi il motore. Poiché questa operazione risulta complicata quando si utilizza un avviamento a pedale, posizionare il nuovo rotore senza sercarlo sul mozzo dell'albero motore, in modo da poterlo utilizzare per ruotare l'albero motore.



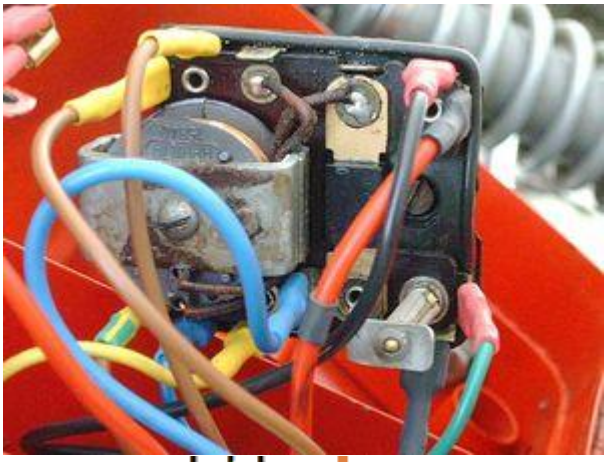
- Una volta individuata la posizione del PMS, rimuovere nuovamente il rotore con cautela (facendo attenzione a non modificare la posizione dell'albero motore!) e posizionarlo in modo che il segno di riferimento sul rotore sia allineato con il segno laterale del segno rosso sulla piastra di base menzionato in precedenza.



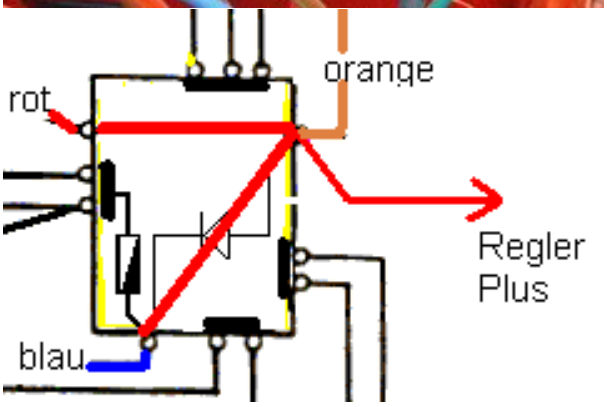
- Riavvitare con cura il rotore. Fare attenzione a non spostare l'albero motore né a ruotare il rotore in nessun momento, altrimenti la fasatura dell'accensione risulterà errata. Riavvitare la candela nel cilindro.

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

- Potrebbe essere opportuno regolare la fasatura dell'accensione dopo alcune prove del motore. Puoi procedere come segue:
  - Rimuovere con cautela il rotore
  - e riposizionarlo (senza modificare la posizione dell'albero motore) dell'angolo desiderato. Ruotandolo in senso orario si ottiene un'accensione anticipata; ruotandolo in senso antiorario si ottiene un'accensione ritardata.



- Innanzitutto, è necessario disattivare la scatola del raddrizzatore inserendo dei ponticelli.



- I contatti della scatola del raddrizzatore sono collegati come illustrato qui dai ponticelli contrassegnati in rosso all'interno della scatola.

Si collegano quindi:

- il cavo arancione che porta all'interruttore delle luci
- il cavo rosso che porta all'interruttore delle luci
- il cavo blu che porta alla batteria (polo positivo)
- e il terminale positivo del nuovo regolatore

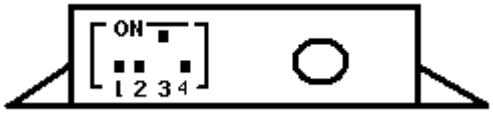


- È preferibile montare la nuova bobina di accensione sul telaio, sotto il serbatoio del carburante.



- Sarà inoltre necessario montare sul veicolo il nuovo regolatore/raddrizzatore e l'unità di fasatura dell'accensione. Ciò può essere fatto, ad esempio, sul parafango posteriore.

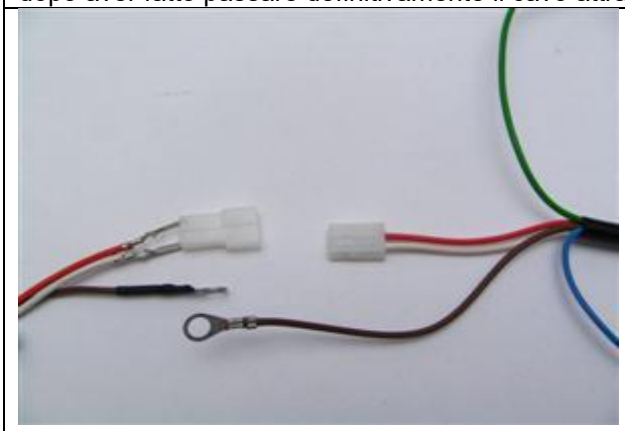
- Durante il montaggio della centralina, si prega di prestare attenzione al piccolo blocco di interruttori blu situato sul lato superiore stretto dell'unità nera di regolazione della fasatura dell'accensione. Qui sono presenti 4 piccoli interruttori che consentono di selezionare diverse curve di fasatura dell'accensione.



- Le impostazioni richieste per la Gilera 24° all'avvio, poi in modo lineare fino a 36° a 3.000 giri/min e proseguendo fino a 39° a 5.000 giri/min, si ottengono con la posizione degli interruttori illustrata qui a fianco.

Collegare i cavi come indicato nello schema elettrico corrispondente 91ik_102!

- Per facilitare il passaggio del cavo attraverso aperture strette, o addirittura per renderlo possibile in primo luogo, la spina del cavo che collega il nuovo alternatore alla nuova centralina non è ancora stata collegata alle linguette terminali all'estremità del cavo. Si consiglia di collegare la spina solo dopo aver fatto passare definitivamente il cavo attraverso l'apertura del motore. Per farlo ...



... prelevare il connettore femmina dall'unità di controllo con i fili rosso e bianco.

- Montare su questa spina il manicotto del connettore a 2 poli in dotazione e inserire nella spina i cavi liberi provenienti dall'alternatore (rosso e bianco) con le linguette di contatto rivolte verso il retro. Assicurarsi che le linguette del connettore scattino in posizione all'interno dell'alloggiamento della spina. È fondamentale assicurarsi che questi cavi siano posizionati correttamente all'interno della spina:

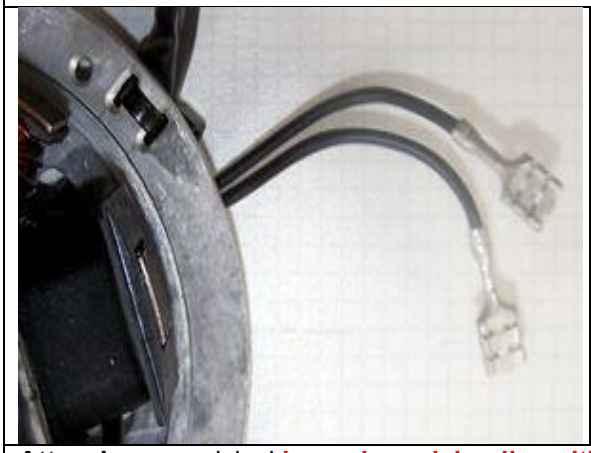
- bianco su bianco
- rosso con rosso

- Se si desidera (o è necessario) rimuovere i cavi dall'alloggiamento del connettore, è consigliabile utilizzare una graffetta aperta a forma di uncino per spingere di lato le linguette di contatto, in modo da poter sganciare i connettori.

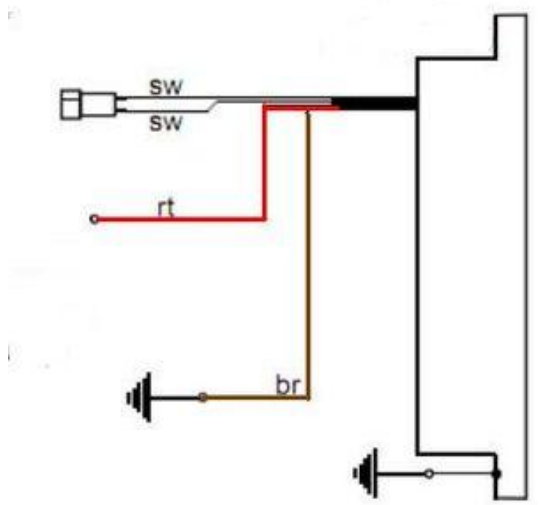
- I cavi marroni provenienti dall'alternatore e dall'unità di controllo, dotati di capicorda ad anello, vanno avvitati al terminale di massa della bobina di accensione (clip di fissaggio). Senza questi collegamenti il sistema non funzionerà! Si prega di non fare affidamento sul collegamento di massa del telaio. Vernice, sporco e residui di olio spesso impediscono un buon contatto di massa con la bobina.

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

- Il cavo blu e bianco proveniente dall'unità di controllo: il cavo di interruzione. **- Nota:** in caso di problemi di accensione, scollegare prima questo cavo (staccare il connettore). Nella maggior parte dei casi, sarà quindi possibile proseguire il viaggio	**- Se è collegato a massa, l'accensione si interromperà!** - Utilizziamo questa configurazione del circuito su veicoli che originariamente erano dotati di accensione a magnete (ruota polare) e che quindi si spegnevano anche a causa di un cortocircuito verso terra. - Questi veicoli dispongono di un morsetto sull'interruttore di accensione (nei veicoli tedeschi: morsetto 2) che, quando si trova in posizione "OFF", è collegato a massa. Il cavo blu/bianco è collegato a questo morsetto. Ciò significa che l'accensione viene disinserita come in precedenza. In alternativa, è possibile utilizzare un interruttore di cortocircuito (kill) separato.
- Il cavo verde o grigio proveniente dall'unità di controllo ...	... è collegato al contatto della spina della nuova bobina di accensione.
ATTENZIONE! Se possibile, NON prolungare il cavo verde proveniente dall'unità di controllo. Ciò potrebbe causare malfunzionamenti dell'accensione. In nessun caso i cavi di accensione e quelli dell'unità di controllo devono essere fatti passare insieme in una guaina comune o comunque disposti parallelamente l'uno all'altro su una lunga distanza. Ciò provoca un'oscillazione di retroazione e, di conseguenza, malfunzionamenti dell'accensione; in alcuni casi può persino danneggiare irreparabilmente l'unità di controllo.	

Collegamento dell'alternatore al circuito di illuminazione:	
	- I due cavi neri provenienti dall'alternatore alimentano le luci, il clacson, gli indicatori di direzione, ecc. Non hanno nulla a che vedere con l'accensione. - Questa tensione deve prima essere stabilizzata (regolata) e, nella maggior parte dei casi, raddrizzata, poiché inizialmente è corrente alternata.
Attenzione: qualsiasi **inversione dei poli positivo e negativo** provocherà **la distruzione immediata del regolatore, che non è coperta dalla garanzia!** (Si capisce chiaramente che è stato distrutto dall'odore di bruciato!)	

Variante del regolatore: per il regolatore CC con condensatore di livellamento integrato (73 00 799 50), utilizzare lo schema elettrico **91ik_102**:



- i due cavi neri vanno collegati ai cavi neri provenienti dall'alternatore
- il cavo rosso è l'uscita a 12 V CC
- il cavo marrone è il terminale negativo ed è collegato internamente all'alloggiamento del regolatore

- Il cavo ad alta tensione (cavo di accensione) ... Si prega **di non utilizzare** i "Nology Super Cables" ("hot wire"). Questi causano interferenze nei sistemi VAPE e possono danneggiare i componenti elettronici	... avvitarlo nella bobina di accensione e montarvi sopra il cappuccio di gomma. Ovviamente è più facile farlo prima di montare la bobina sul veicolo. Si prega inoltre di utilizzare il cavo di accensione in dotazione e non un cavo vecchio e di provenienza sconosciuta.

- Farete un favore a voi stessi se, in questa fase, monterete sulla vostra moto candele e cavi di accensione nuovi (preferibilmente con resistenza compresa tra 1 e 2 kiloohm, ma non superiore a 5). Molte delle interferenze riscontrate sono riconducibili a cavi, candele e cavi di accensione "apparentemente in buono stato" (compresi quelli nuovi di zecca)!
- **Non utilizzare** candele dotate di resistore interno di soppressione delle interferenze **insieme** a cavi candela con soppressione delle interferenze (ciò comporta un raddoppio della resistenza). Utilizzare sempre un solo metodo di soppressione delle interferenze.

- Infine – **prima di installare la batteria e prima di avviare il motore per la prima volta** – prenditi tutto il tempo necessario per controllare tutti i fissaggi e il cablaggio. Ricordati di sostituire tutte le lampadine da 6 a 12 volt. Tieni inoltre presente che ora avrai bisogno di una batteria da 12 V. Il clacson può rimanere a 6 volt.

- Se l'impianto non funziona immediatamente, consulta la nostra pagina dedicata alla risoluzione dei problemi. Come primo passo, scollega il cavo blu tra il relè e la bobina di accensione (scollega il contatto); la maggior parte dei guasti si nasconde nella zona di spegnimento.

- IMPORTANTE: Si prega di notare che, se **l'albero motore è stato revisionato** (in precedenza), il suo perno dell'alternatore sarà stato sottoposto a una lavorazione eccessiva e risulterà quindi più corto. Ciò fa sì che il rotore si posizioni più in basso, il che potrebbe causare un contatto tra il rotore (i rivetti rappresentano il punto più basso) e la bobina dello statore. Il risultato è un danneggiamento dello statore e, di conseguenza, una perdita di accensione.

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

Istruzioni importanti per la sicurezza e l'uso – DA leggere integralmente e da rispettare!
- Attenersi alle istruzioni e ai requisiti di sicurezza prescritti dal costruttore del veicolo e dal settore automobilistico. L'installazione richiede conoscenze specialistiche. I segni di accensione riportati sul materiale hanno solo scopo indicativo durante l'installazione. Una volta completata l'installazione, verificare che le impostazioni siano corrette utilizzando metodi adeguati (ad esempio uno stroboscopio) per evitare danni al motore o rischi per la salute. L'utente è l'unico responsabile dell'installazione e della corretta regolazione.
- Attenzione : gli impianti di accensione generano alta tensione – rischio di lesioni mortali! Le nostre bobine di accensione possono raggiungere i 40.000 volt! Se maneggiate con noncuranza, ciò può non solo causare forti dolori ma, soprattutto, essere dannoso per il cuore! Le persone con pacemaker non devono eseguire alcun intervento sugli impianti di accensione. Mantenere sempre una distanza di sicurezza dall'elettrodo e dai cavi ad alta tensione scoperti e, durante le prove, premere saldamente il connettore della candela a massa utilizzando un oggetto isolante per scaricare in sicurezza la tensione. Non scollegare mai il cappuccio di una candela per sincronizzare il carburatore! Non scollegare né toccare mai i cavi di accensione mentre il motore è in funzione o al regime di avviamento. Lavare il veicolo solo a motore spento.
- Se il cavo di accensione del VAPE è stato fornito con connettori per candele in gomma *(che non dispongono di una resistenza di soppressione integrata)*, si prega di utilizzare candele con resistenza integrata *(per ottemperare alle normative locali in materia di compatibilità elettromagnetica)*. In alternativa, sostituisci il cavo o i cavi con quelli standard e utilizza connettori per candele schermati *(in nessun caso, tuttavia, devi utilizzare contemporaneamente candele con soppressione e connettori per candele con soppressione. Ciò causerebbe interferenze, in particolare difficoltà nell'avviamento del motore).* La resistenza totale della combinazione candela-connettore non deve superare i 5 kΩ. - Tenete presente che i cappucci delle candele si deteriorano con il tempo e, di conseguenza, la loro resistenza aumenta. Se un motore si avvia solo a freddo, la causa è quasi certamente un cappuccio difettoso o una candela difettosa. Non utilizzate i cosiddetti cavi amplificatori di scintilla (ad es. Nology).
- Dopo l'installazione, assicurarsi di controllare che tutte le viti di fissaggio siano ben serrate. Se i componenti si allentano, potrebbero danneggiarsi. Durante il preassemblaggio le viti vengono serrate solo leggermente!
- Innanzitutto, lascia che il sistema che hai appena installato si avvii prima di iniziare a misurare e testare tutto. Segui inoltre le nostre istruzioni su come verificare la presenza della scintilla. Tutti i nostri componenti vengono testati prima della spedizione. In ogni caso, c'è ben poco che tu possa misurare su di essi. In nessun caso dovresti tentare di misurare i componenti elettronici (compresa la bobina di accensione, ad eccezione della sua uscita ad alta tensione). Rischieresti di danneggiarli e non otterresti comunque alcun risultato utile! Tenete presente che se il motore non si avvia immediatamente, ciò è spesso dovuto al carburatore, al tubo di aspirazione in gomma e, soprattutto, ai cappucci delle candele e alle candele stesse (purtroppo anche a quelle nuove di zecca); di solito, dopo l'installazione di un alternatore Lima è necessario regolare le impostazioni. Se l'impianto non funziona immediatamente, controllate innanzitutto i collegamenti di massa, in particolare tra la massa del telaio e il blocco motore. Prima di smontare nuovamente i componenti e inviarceli per il collaudo, vi preghiamo di consultare la nostra knowledge base per verificare se vi sia già una risposta al vostro problema. In caso contrario, vi preghiamo di utilizzare il nostro sistema di ticket di assistenza per richiedere un supporto specifico.
- Se si dispone di un sistema con doppia bobina di accensione, è necessario tenere presente alcune caratteristiche specifiche di questa bobina. L'accensione funzionerà correttamente solo se entrambe le candele sono collegate alla bobina. Ciò significa che non è possibile rimuovere semplicemente una candela per testarla, poiché ciascuna uscita è collegata a massa tramite l'altra candela. Se si desidera testare effettivamente solo un lato, l'altra uscita della bobina deve essere collegata a massa.

- La scintilla prodotta dai tradizionali sistemi a interruttore ha un basso livello di energia, pari a circa 10.000 volt, e appare quindi densa e di colore giallo. La scintilla prodotta dai nostri sistemi è invece ad alta energia, fino a 40.000 volt, ed è quindi molto concentrata e di colore blu, il che la rende meno visibile. Inoltre, la scintilla viene generata solo quando il motore ha raggiunto una certa velocità dopo l'avviamento a pedale. La semplice pressione manuale della leva di avviamento a pedale non produce alcuna scintilla.

- La maggior parte dei nostri sistemi combina le funzioni di accensione e alternatore. Ciò è riconoscibile dalla presenza di un regolatore. A parte la tensione in uscita dal regolatore, non c'è molto altro che si possa misurare su di esso. Se non si riceve alcuna alimentazione, controllare innanzitutto i collegamenti di massa e il cablaggio dal regolatore all'interruttore di accensione. Questo importante collegamento viene spesso reciso e trascurato durante l'installazione! La maggior parte dei sistemi PD è dotata di regolatori/raddrizzatori in corrente continua (CC). Esistono tuttavia anche regolatori in corrente alternata (CA), che presentano caratteristiche specifiche di cui occorre tenere conto.

- Non eseguire mai saldature elettriche sul veicolo senza aver prima scollegato completamente tutti i componenti elettronici contenenti semiconduttori (regolatore, bobina di accensione e centralina). Non è necessario smontare lo statore e il rotore. Effettuare le saldature solo utilizzando apparecchiature alimentate tramite trasformatori in serie, oppure scollegare il saldatore prima di procedere alla saldatura per evitare danni ai componenti causati da sovratensioni. Non utilizzare mai pasta di rame sui connettori o sulle candele.

- I componenti elettronici sono sensibili all'inversione di polarità. Dopo aver eseguito qualsiasi intervento sull'impianto, verificare sempre che la batteria sia collegata correttamente e che il cablaggio sia corretto. L'inversione di polarità e i cortocircuiti danneggiano immediatamente la centralina e la bobina di accensione! Come regola generale, i cavi devono essere sempre collegati colore con colore. Eventuali eccezioni sono esplicitamente indicate nelle istruzioni. I danni causati dall'inversione di polarità non sono coperti dalla garanzia.

- Durante il montaggio del rotore, prestare attenzione a non danneggiare i magneti. Evitare di applicare una forza meccanica diretta sul rotore. **Non collocare mai lo statore all'interno del rotore durante il trasporto del generatore;** attenersi alle nostre istruzioni di spedizione (imballaggio).

- Lubrificare leggermente la superficie esterna del rotore; in caso contrario, si arrugginirà rapidamente in condizioni ambientali difficili (il che non è dannoso, ma risulta antiestetico).

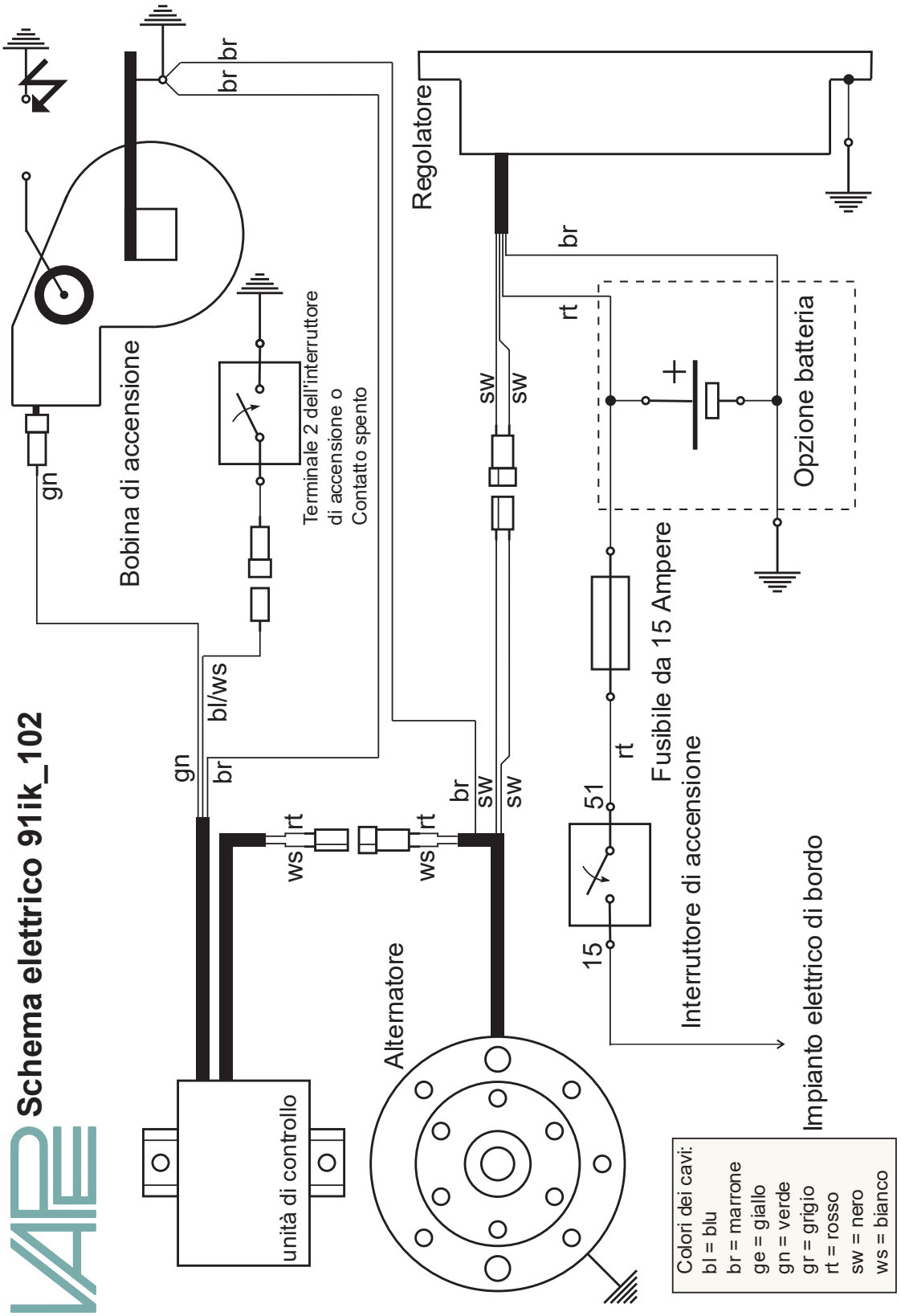
- Non utilizzare mai un estrattore a gancio o un martello per rimuovere il rotore. Ciò potrebbe causare l'allentamento dei magneti. Utilizzare sempre e solo un estrattore a vite M27x1,25 (vedere le istruzioni di installazione).

- Se il veicolo non verrà utilizzato per un periodo prolungato, è consigliabile scollegare la batteria (se presente) per evitare eventuali scariche lente attraverso i diodi raddrizzatori. Tuttavia, anche con la batteria scollegata, noterete che dopo un lungo periodo di tempo si sarà scaricata; ciò è normale.

- Prendete nota di queste istruzioni, ma non lasciatevi scoraggiare. Migliaia di clienti prima di voi hanno già installato con successo i nostri sistemi.

Buona fortuna e buon viaggio!

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


Schema elettrico 91ik_102
Bobina di accensione
Terminale 2 dell'interruttore di accensione o Contatto spento
Regolatore
Opzione batteria
Fusibile da 15 Ampere
Interruttore di accensione
Impianto elettrico di bordo
Alternatore
unità di controllo
gn
bl/ws
br
rt
ws
sw
51
15
Colori dei cavi:
bl = blu
br = marrone
ge = giallo
gn = verde
gr = grigio
rt = rosso
sw = nero
ws = bianco