Sistema 736779900



Gerador/ignição eletrónica para Sachs Ultra 50/80 de 5 velocidades, arrefecida a ar (pode também ser compatível com a versão arrefecida a líquido)

- Gerador magnético com ignição totalmente eletrónica integrada. Saída de 12 V/100 W CC. Ignição de estado sólido com fonte de alimentação própria integrada no sistema. Substitui o antigo dínamo, os pontos de ignição e as bobinas de ignição.

- Não são necessárias alterações no carcaça do motor. O sistema é tecnicamente capaz de funcionar sem bateria.

- Aumente a imagem clicando nela.

Vantagem em relação ao sistema original

- todas as peças são novas
- muito boa potência luminosa
- ignição muito estável com faísca sólida
- melhor arranque, melhor consumo de combustível
- sem desgaste nos pontos

M736779900

Instruções de montagem para o sistema 736779900	12.11.2026

- Se consegue instalar e sincronizar um sistema de ignição de série e possui conhecimentos básicos de mecânica, consegue instalar um VAPE! Se nunca trabalhou na ignição do seu veículo, é melhor que o trabalho seja feito por alguém que perceba do assunto.

- A VAPE não pode monitorizar o cumprimento dessas instruções, nem as condições e métodos de instalação, funcionamento, utilização e manutenção do sistema. Uma instalação inadequada pode resultar em danos materiais e, possivelmente, até mesmo em lesões corporais. Por conseguinte, não assumimos qualquer responsabilidade por perdas, danos ou custos que resultem de, ou estejam de alguma forma relacionados com, uma instalação incorreta, um funcionamento inadequado ou uma utilização e manutenção incorretas. Reservamo-nos o direito de introduzir alterações no produto, nos dados técnicos ou nas instruções de montagem e funcionamento sem aviso prévio

IMPORTANTE

- Por favor, leia estas instruções na íntegra e com atenção antes de iniciar qualquer trabalho na sua mota

Tenha em atenção que qualquer modificação do material, bem como tentativas de reparação por conta própria que não tenham sido acordadas com a VAPE, podem resultar na perda da garantia. Não corte os fios. Isso leva à perda da proteção contra polaridade invertida e, frequentemente, resulta em danos nos componentes eletrónicos. Além disso, tenha em atenção as informações fornecidas na página de informações deste sistema. Verifique se o produto que adquiriu corresponde efetivamente à sua mota. Configurações erradas da ignição podem danificar o motor e até causar ferimentos durante o arranque com pedal (recuos violentos). Tenha cuidado durante os primeiros testes de funcionamento. Se necessário, altere as configurações para valores mais seguros (menos avanço). Durante a montagem, verifique cuidadosamente se o rotor (volante) não toca nas bobinas do estator nem em qualquer outro elemento, o que pode acontecer devido a várias circunstâncias e causar danos graves.

Utilização prevista

- Este sistema destina-se a substituir os sistemas de dínamo/alternador e de ignição de série em motociclos antigos e clássicos **cujas características do motor não tenham sido modificadas no mercado pós-venda**. Este sistema não é um sistema de afinação e não proporcionará aumentos significativos na potência do motor. No entanto, melhora significativamente a aptidão para a circulação e o conforto, oferecendo melhor iluminação, melhor funcionamento dos piscas laterais e da buzina e, em comparação com os sistemas de série envelhecidos, maior fiabilidade. Como o nosso sistema não altera as características do motor, não aumenta as emissões de poluentes gasosos nem o ruído. Na maioria dos casos, as emissões de poluentes deverão mesmo ser reduzidas devido a uma melhor combustão. Se utilizado conforme previsto, o sistema não infringirá, normalmente, o estatuto legal vigente da motocicleta. (Por favor, verifique a legislação local!) Este sistema não é adequado para utilização em eventos de competição. Se for utilizado de forma diferente da prevista, a sua garantia será anulada e é possível que não obtenha os resultados desejados ou, na pior das hipóteses, que perca a aptidão legal para circular.

- A VAPE garante produtos homologados, identificados com a marca «E» no anel (E8, especificamente para a República Checa), assegurando assim a conformidade consistente das características do produto com os regulamentos de homologação ECE aplicáveis (especialmente o ECE R10.05). A inspeção é realizada regularmente pela autoridade competente.

- O sistema de carregamento só é adequado para utilização com baterias recarregáveis de chumbo-ácido de 12 V (ou de 6 V, no caso de sistemas de 6 V) com eletrólito líquido ou com baterias seladas de chumbo-ácido, AGM e gel. Não é adequado para utilização com baterias de níquel-cádmio, níquel-hidreto metálico, iões de lítio ou quaisquer outros tipos de baterias recarregáveis ou não recarregáveis.

- Trata-se de um **sistema de substituição e não de uma cópia do material original**. Por conseguinte, as peças deste sistema têm um aspeto diferente e podem encaixar de forma diferente (nomeadamente a bobina de ignição e o regulador), o que poderá exigir alguma adaptação da sua parte.

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

- Durante a montagem, é imperativo começar pela montagem das peças do motor, para verificar se estas encaixam corretamente antes de iniciar a montagem das peças externas. Em muitos casos, os clientes montam estas últimas primeiro e, ao fazê-lo, acabam por modificá-las, o que constitui uma violação da garantia e as torna impróprias para revenda. Substituir sistemas de ignição antigos não é uma questão de simplesmente retirar um produto da prateleira de um supermercado, uma vez que existem inúmeros tipos e versões, bem como possíveis modificações do mercado de reposição desconhecidas, o que deixa uma grande margem para erros.
- Os nossos sistemas **NÃO** foram **testados para utilização com dispositivos eletrónicos de terceiros (tais como GPS, telemóveis, iluminação LED, etc.) e podem causar danos a esses componentes.** É possível que os tacómetros eletrónicos existentes não funcionem com o novo sistema. É possível que os interruptores de segurança e os controlos eletrónicos das válvulas existentes não sejam compatíveis. Pode ser que a sua mota tenha vindo originalmente equipada com um sistema de ignição que limitava a velocidade máxima por motivos legais. O novo sistema não dispõe dessa funcionalidade, pelo que deve verificar previamente a sua situação legal.
- Se não tiver conhecimentos técnicos para a instalação, recorra a um especialista ou a uma oficina especializada. Uma instalação incorreta pode danificar o novo sistema e a sua mota, podendo mesmo causar lesões corporais.
- Antes de encomendar um sistema, verifique se o kit inclui uma ferramenta de extração para o novo rotor. Caso contrário, é melhor encomendá-la ao mesmo tempo. Nunca utilize outra ferramenta que não seja a recomendada para extrair o novo rotor. Os danos no rotor resultantes da utilização de outras ferramentas ou métodos não estão cobertos pela garantia.
- O rotor é sensível a impactos (incluindo durante o transporte). Antes da montagem, verifique sempre se existem danos (no rotor sem plastificação dos ímanes, tente afastar os ímanes com os dedos). Após um impacto, os ímanes colados podem ter-se soltado, ficando presos ao rotor apenas pela força magnética, pelo que tal pode não ser imediatamente percetível. Durante o funcionamento do motor, os danos seriam consideráveis. Antes de colocar o rotor no motor, certifique-se de que os seus ímanes não tenham recolhido quaisquer objetos metálicos, tais como pequenos parafusos, porcas e anilhas. Isso também provocaria danos graves.
- Se tiver acesso à Internet, o melhor é consultar essas instruções online. Ao clicar nas imagens, poderá vê-las maiores e com melhor qualidade, além de ter acesso a informações que possam ter sido atualizadas. Lista de sistemas em *http://www.powerdynamo.biz*



Deve ter recebido estas peças:

- unidade do estator pré-montada
- rotor
- regulador/retificador (com condensador integrado)
- bobina de ignição eletrónica
- cabo HT
- peças diversas



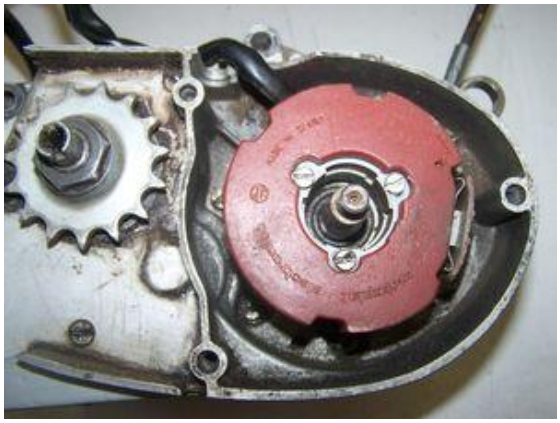
- Para desmontar novamente o seu novo rotor, irá precisar de um extrator M27x1,25 (n.º de peça: 99 99 799 00 - Não fornecido!-).

- Nota: Nunca utilize um extrator de garras, um martelo ou qualquer outro dispositivo que possa fazer com que os ímanes se soltem.

- Certifique-se de que a sua mota está bem apoiada, de preferência numa bancada elevada, e que tem bom acesso ao lado do dínamo do motor.

- Retire a porca do rotor (Nota: rosca à esquerda) e retire o rotor antigo do veio de manivelas. Para isso, necessita de um extrator M26x1,5, como a nossa ferramenta 99 99 799 32.
Desligue todos os fios ligados ao magneto antigo e retire essas peças.

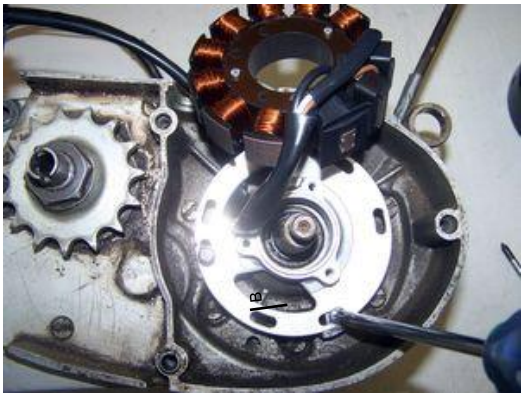






- Retire a chaveta do pino da manivela. Já não será necessária e impedirá a montagem. Se se esquecer de o fazer logo no início, terá de desmontar novamente toda a unidade nova para ter acesso à chaveta.

- Observação: A chaveta Woodruff não fixa, na verdade, o rotor no eixo; essa função é desempenhada pelo cone. A chaveta serve apenas para orientar para o posicionamento correto, que agora será alcançado de outra forma.



- Desaparafuse a nova bobina do estator da placa de base e afaste-a ligeiramente desta, de modo a poder aceder aos orifícios de montagem. Tenha cuidado para não danificar o revestimento isolante da bobina.

- Coloque a placa de base, com o estator a ficar ligeiramente solto da unidade, no lugar do seu gerador antigo. A bobina preta maior ficará virada na direção da saída dos fios. Fixe a placa com os 3 parafusos M4 fornecidos.

- Em seguida, encaixe cuidadosamente o estator na placa, puxando suavemente o cabo ao mesmo tempo. Tenha cuidado para não danificar os fios. O estator tem de encaixar com bastante firmeza. Se o encaixe for fraco, provavelmente estará a apertar um fio por baixo! Certifique-se de que a abertura interior do estator se encaixa uniformemente sobre o rebordo de fixação elevado da placa de base — caso contrário, a bobina ficará desequilibrada e tocará no rotor, danificando-o.

- Aparafuse a bobina com os 3 parafusos M4 e aperte-os.

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



- Observe a nova unidade do estator. Encontrará na placa adaptadora, junto às bobinas pretas, uma marca de ignição.

- Esta marca de ignição deixa de ser visível após a montagem do rotor. Por isso, deve ser posteriormente transferida para a carcaça do motor.



- Existe um anel de borracha no fio. Este foi concebido para outro motor, mas também pode ser utilizado se o cortar à medida. Caso contrário, corte-o completamente.

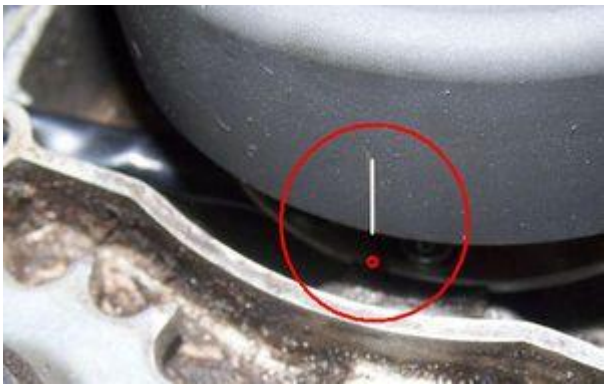
- Sincronização da ignição: Para garantir a máxima flexibilidade, não foi praticada qualquer ranhura no rotor. Não há motivo para se preocupar com a chave Woodruff, que agora já não existe. Esta não tinha qualquer função de bloqueio, servindo apenas para orientar os ajustes corretos da ignição. Agora dispõe das marcações e de uma flexibilidade muito maior.



- Dê uma vista de olhos ao novo rotor. Encontrará na sua circunferência uma pequena linha gravada. Trata-se de uma marca de ignição. É duradoura, mas não é muito visível, pelo que é melhor realçá-la com um marcador.

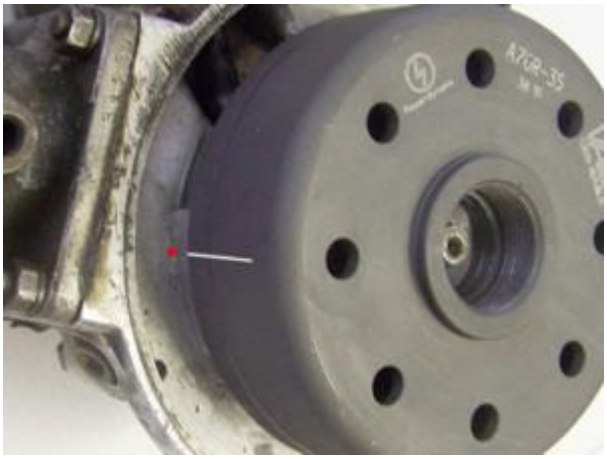
- Para garantir a máxima flexibilidade no ajuste da ignição, não fizemos qualquer entalhe no cone do rotor para a chave Woodruff. O ajuste da ignição é feito com base nas marcações.

- Verifique o interior do rotor para ver se existem objetos estranhos (parafusos ou outras peças metálicas) que possam danificar o rotor e o estator durante o funcionamento.



- Retire a vela de ignição para facilitar a rotação do virabrequim e coloque o pistão na posição de ignição (coloque o rotor sem apertar no virabrequim e utilize-o como manípulo de rotação). Consulte o manual da sua mota.

- MUITO IMPORTANTE: ... verifique imediatamente se o rotor se move livremente por cima da base do estator. Se (por qualquer motivo) o rotor/volante ficar demasiado baixo (por exemplo, na sequência de uma regeneração do veio de manivelas), entrará em contacto com a bobina do estator que se encontra por baixo e danificá-la-á.



- Retire novamente o rotor com cuidado do virabrequim (é aconselhável utilizar a ferramenta de extração para o efeito) e volte a colocá-lo de forma a que a marcação no rotor fique alinhada com a marcação (transferida) do estator. Se houver alguma alteração na posição (de ignição) do virabrequim, terá de recomeçar.



- Nesta posição, fixe cuidadosamente o rotor com a porca fornecida.

- Lembre-se: para desengatar novamente o seu novo rotor, utilize apenas um extrator M27x1,25 (n.º de peça: 99 99 799 00 **- Não fornecido!-**).

- Nota: Nunca utilize um extrator de garras, um martelo ou qualquer outro dispositivo que possa fazer com que os ímanes se soltem.



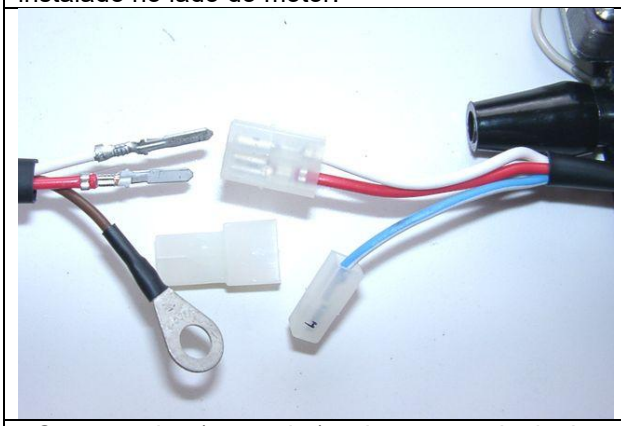
- Volte a colocar a tampa do motor. Verifique se esta não interfere com nada.

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

- Fixe o novo retificador/regulador eletrónico e a bobina de ignição num local conveniente. Antes de fixar a bobina, aparafuse os cabos de alta tensão. Passe os novos cabos do gerador ao longo do quadro (utilizando os abraçadores de cabos fornecidos), de forma a que terminem junto ao regulador ou à bobina de ignição, respetivamente. Tenha cuidado para que nada fique preso.

Ligue as peças conforme indicado no esquema de ligações 71ik_102:

- Para facilitar a passagem do fio pelas aberturas, muitas vezes pequenas, na carcaça do motor, o conector de plástico da cablagem do gerador que conduz à bobina de ignição não foi colocado no terminal do fio. Deve colocar o conector nesse local apenas depois de tudo ter sido devidamente instalado no lado do motor.



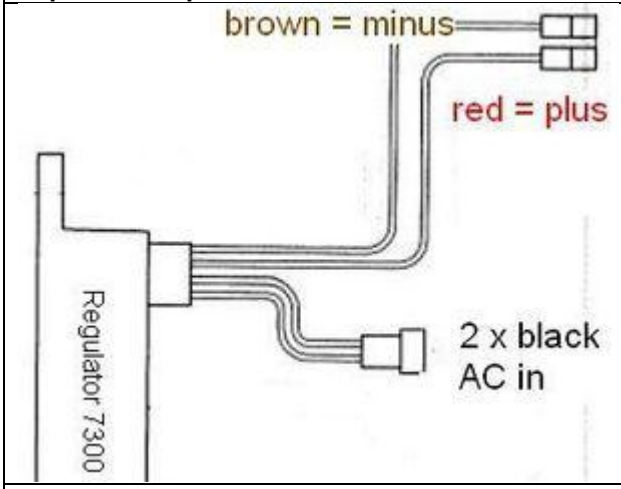
- Procure a bobina de ignição com o seu conector fêmea e os dois fios (vermelho e branco).

- Coloque o conector de duas posições fornecido neste fichário e insira os dois fios (vermelho e branco) do gerador. Certifique-se de que os terminais encaixam bem no conector e de que liga:

  - o branco ao branco
  - vermelho ao vermelho

- Caso precise (ou queira) retirar os terminais do conector novamente, introduza um clipe de papel pela frente, junto aos terminais, e empurre a pequena saliência para o lado. Em seguida, puxe o fio para fora.

- O fio castanho do novo gerador, com o terminal de olhal redondo, tem de ser aparafusado diretamente à estrutura de suporte da bobina de ignição (massa).
<u>Atenção! O não cumprimento desta instrução é a causa mais frequente de problemas de ignição!!</u> Sem esta ligação <u>direta,</u> o sistema não funciona ou não funciona por muito tempo sem problemas. Por favor, não confie na estrutura como terra. A tinta, o óleo e a sujidade impedem frequentemente um bom contacto!



O novo regulador/retificador tem 4 fios

- 2 fios pretos com terminação numa ficha de plástico
  para a entrada de CA dos 2 fios pretos do gerador
- 1 fio vermelho com um conector de plástico
  que fornece a saída positiva
- 1 castanho com um conector de plástico
  que é o terra (negativo)

- Os dois cabos pretos que saem do gerador...	... devem ser primeiro inseridos no suporte duplo do conector de plástico fornecido. Este suporte liga-se ao conector de plástico na extremidade dos dois fios pretos do regulador. Não importa qual dos fios pretos fica de que lado, uma vez que se trata de corrente alternada.
- O cabo castanho do regulador...	... deve ser ligado ao pólo negativo da bateria ou a um ponto de terra adequado, caso não haja bateria.

- O cabo vermelho do regulador... **Atenção:** Uma polaridade errada danificará os componentes eletrónicos!	... deve ser ligado ao **polo positivo de 12 V** da bateria ou, caso não haja bateria, à cablagem que vai até aos consumidores (normalmente, o pino de entrada do interruptor principal).
- Se utilizar uma bateria, certifique-se de que existe um ***fusível de 15 A*** entre a bateria e o circuito do veículo.	
- NÃO existe qualquer dispositivo para uma luz de controlo de carga sem bateria; isto não funcionaria de qualquer forma. O regulador possui um condensador de alta potência incorporado para estabilizar a tensão. Isto garante que os pisca-pisca e a buzina funcionem corretamente, mesmo sem bateria.	

- Mantém-se o fio azul (por vezes azul/branco) na bobina de ignição. Este é o fio de corte (desligamento). **- Nota:** Caso ocorra alguma falha na ignição, desligue, como primeira medida, este fio azul. Em muitos casos, isso permitirá que volte a pôr o veículo em marcha	**- Se estiver ligado à massa, irá interromper a ignição!** - Este tipo de ligação é utilizado em motociclos que, originalmente, já possuíam ignição por magneto e que, por isso, eram desligados através de um curto-circuito em relação à terra. - Esses veículos têm, por conceção, um bloqueio principal (ou algum interruptor de corte) que liga um pino à terra quando está na posição OFF (motociclos alemães: pino 2). O fio azul (/branco) da bobina de ignição será ligado aqui. Desta forma, o corte funciona como anteriormente.
Aparafusar o cabo de alta tensão (ignição) ... - Por favor, **não utilize** quaisquer cabos amplificadores de faísca, tais como os «supercabos Nology» ou o «hot wire». Isso irá perturbar o sistema e poderá danificá-lo.	... na bobina de ignição e passe-o por cima da junta de borracha antes de montar a bobina (será mais fácil). - Utilize o cabo fornecido com o conjunto e não qualquer cabo antigo.
- Fará bem em equipar a sua moto com velas de ignição e chaves de velas novas (de preferência com resistência entre 0 e 2 kOhm). Muitos problemas têm origem em velas de ignição, terminais e cabos «aparentemente em bom estado» (mesmo que sejam completamente «novos»). **- Não utilize** velas de ignição com um resistor de supressão interno. A NGK (por exemplo) comercializava velas deste tipo, identificadas com a letra «R» (de resistor).	
- Por fim — **e antes de instalar a bateria e antes da primeira partida a pedal** — verifique novamente com cuidado todas as ligações e montagens, comparando-as com o esquema elétrico. Verifique se a bateria e as lâmpadas apresentam a tensão correta (12 V). - Caso algo não funcione, consulte o nosso guia de resolução de problemas na nossa página inicial. Como primeiro passo, desligue o fio azul da bobina e volte a testar.	
- IMPORTANTE: Durante **a reparação** do **veio de manivelas,** o veio do dínamo é frequentemente maquinado e fica mais curto. O resultado é um rotor que fica mais baixo, podendo agora tocar com os seus rebites na bobina do estator. O resultado é um estator danificado e uma falha na ignição.	

Informações importantes sobre segurança e funcionamento
- A segurança em primeiro lugar! Respeite as normas gerais de saúde e segurança relativas à reparação de veículos a motor (MVR), bem como as informações e obrigações de segurança indicadas pelo fabricante da sua mota. As marcas de sincronização no material servem apenas como orientação geral durante a primeira instalação. Verifique, após a montagem, através de meios adequados (estroboscópio), se as configurações estão corretas, para evitar danos no motor ou, possivelmente, até mesmo na sua saúde. A responsabilidade pela instalação e pela correção das configurações é exclusivamente sua.

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

- Os sistemas de ignição geram alta tensão! Com o nosso material, até 40 000 volts! Se manuseados de forma descuidada, isto pode não só ser doloroso, como também extremamente perigoso. Por favor, mantenha uma distância de segurança em relação ao elétrodo da sua vela de ignição e aos cabos de alta tensão expostos. Caso precise de testar a faísca, segure a chave de velas com firmeza, utilizando algum material bem isolante, e encoste-a firmemente a uma parte metálica do bloco do motor.
Nunca retire as tampas das velas de ignição enquanto o motor estiver a funcionar. Lave o seu veículo apenas com o motor parado e a ignição desligada.

- Deverá ter recebido o cabo HT com a tampa de borracha fixa *(que não contém um resistor)* como parte do kit; deverá utilizar uma vela de ignição com um resistor incorporado *(ou substituir a tampa pela que contém um resistor)* para cumprir a legislação local *(requisitos de compatibilidade eletromagnética)*.
- Não utilize(m) uma(s) tampa(s) de vela de ignição com resistência JUNTAMENTE com uma(s) vela(s) de ignição com resistência. Isso causaria problemas, nomeadamente dificuldades na partida do motor. A resistência total da tampa e da vela de ignição, em conjunto, não deve exceder 5 kOhm.
- Lembre-se de que as velas de ignição envelhecem, aumentando a resistência. Se um motor só arrancar quando estiver frio, é muito provável que a causa seja um conector de vela de ignição defeituoso ou uma vela de ignição com avaria. Não utilize os chamados cabos de reforço de ignição (por exemplo, Nology).

- Após a instalação, verifique o aperto de todos os parafusos, mesmo os pré-instalados. Se as peças se soltarem durante o funcionamento, ocorrerão inevitavelmente danos no material. Pré-montamos os parafusos apenas de forma solta.

- Dê ao sistema recém-instalado a oportunidade de funcionar, antes de começar a verificar e testar valores ou, pior ainda, de lhe aplicar alterações.
As nossas peças foram verificadas antes da entrega. De qualquer forma, não poderá verificar grande coisa. **Em todo o caso, evite medir os componentes eletrónicos (tais como a bobina de ignição, o regulador e a unidade de avanço). Corre o risco de causar danos graves aos componentes eletrónicos internos. De qualquer forma, não obterá quaisquer resultados tangíveis com essa operação.** Tenha em conta que também o seu carburador, as suas velas de ignição e os casquilhos das velas (mesmo que estejam completamente novos) podem ser a causa do mau funcionamento. A experiência geral com os nossos sistemas indica que o carburador terá de ser reajustado para valores mais baixos. Caso o sistema não arranque após a montagem, desligue primeiro o fio de corte azul (ou azul/branco) diretamente na bobina de ignição (ou, em alguns casos, na unidade de avanço) para eliminar qualquer avaria no circuito de corte. Verifique cuidadosamente as ligações à terra e certifique-se de que existe uma boa ligação elétrica entre o quadro e o bloco do motor.
Em caso de problemas, consulte primeiro a nossa Base de Conhecimento antes de nos enviar o material para verificação.

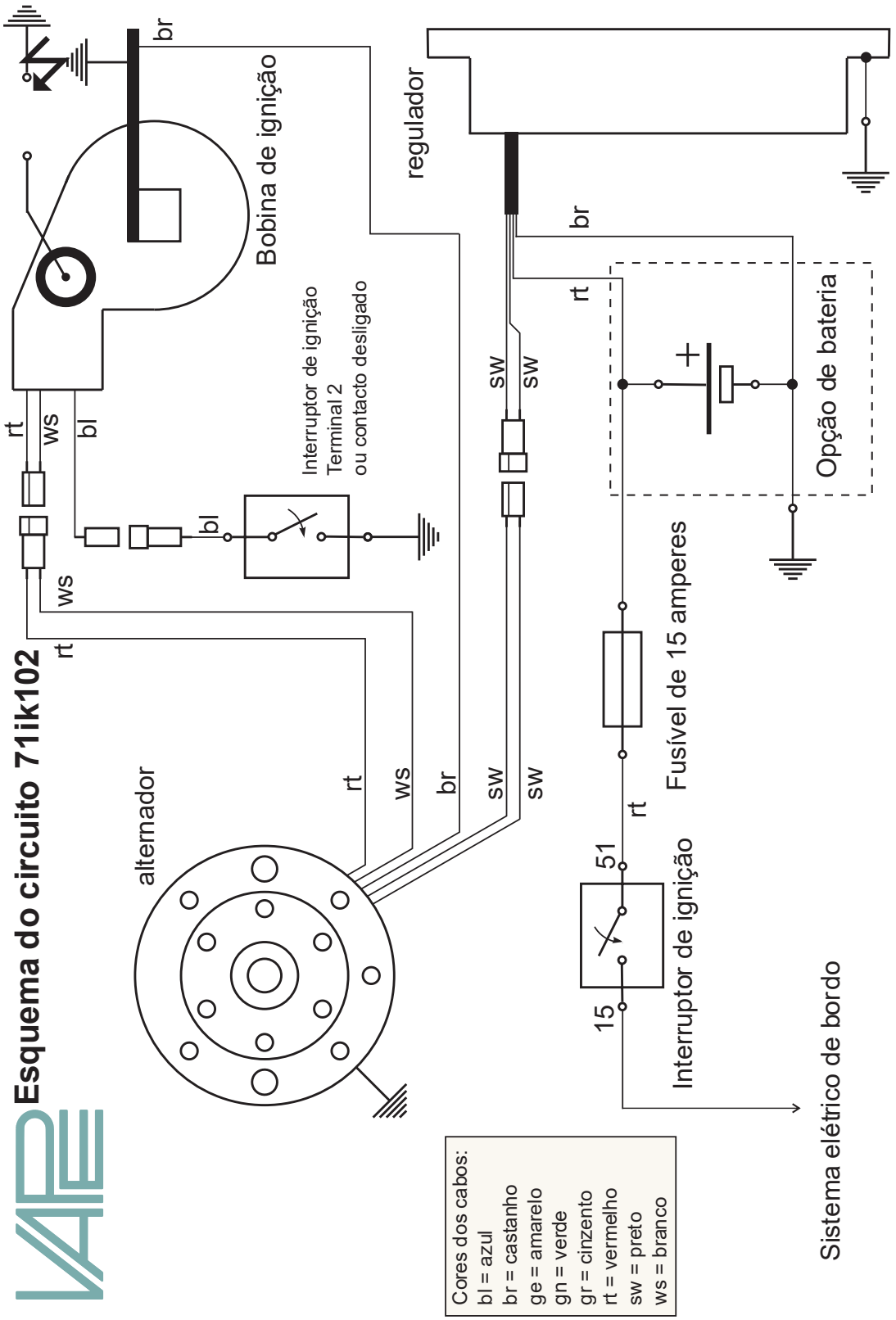
- A faísca dos sistemas de ignição clássicos, baseados em pontos, tem, com cerca de 10 000 volts, relativamente pouca energia e, por isso, apresenta-se amarela e espessa (o que, no entanto, a torna altamente visível). A faísca do nosso sistema é uma faísca de alta energia, com até 40 000 volts, e, por isso, tem uma forma concentrada e fina como uma agulha, além de ser de cor azul, o que a torna menos visível. Além disso, a faísca só ocorre a velocidades de arranque com pedal de arranque e não ao pressionar lentamente a alavanca de arranque com a mão (como pode acontecer com ignições alimentadas a bateria).

- Os sistemas que utilizam bobinas de ignição com duas saídas apresentam algumas particularidades. Tenha em atenção que, durante os testes num dos lados, o outro tem de estar ligado a uma vela de ignição instalada ou devidamente ligado à terra. Caso contrário, não haverá faísca em nenhum dos lados. Além disso, com essas saídas abertas, podem ocorrer faíscas longas e perigosas que se espalham por toda a bobina.

- Nunca realize soldadura por arco elétrico na moto sem desligar completamente todas as peças que contenham semicondutores (bobina de ignição, regulador, avanço); não é necessário retirar o estator nem o rotor. O mesmo se aplica à soldadura com ferro de solda. Antes de tocar nos componentes eletrónicos, desligue o ferro de solda da rede elétrica! Nunca utilize massa de cobre nas velas de ignição.

- Os componentes eletrónicos são muito sensíveis à polaridade incorreta. Após realizar trabalhos no sistema, verifique se a polaridade da bateria e do regulador está correta. A polaridade incorreta provoca curto-circuitos e danifica o regulador, a bobina de ignição e a unidade de avanço. Regra geral, a ligação dos fios deve ser sempre «cor a cor». Os casos em que a cor dos fios muda são expressamente mencionados nas nossas instruções.
- Ao manusear o novo rotor, tenha cuidado para não danificar os seus ímanes. Evite golpes diretos na circunferência do rotor. **Durante o transporte, nunca coloque o rotor sobre o estator.** Respeite as nossas instruções relativas ao transporte do material.
- Não utilize chaves de velas com uma resistência superior a 5 kOhm. É preferível utilizar chaves de 1 ou 2 kOhm. Tenha em conta que as chaves de velas envelhecem e, consequentemente, aumentam a sua resistência interna. Se um motor só arrancar quando está frio, é muito provável que a causa seja uma chave de velas e/ou uma vela de ignição defeituosa. Em caso de problemas, verifique também os cabos de alta tensão. Nunca utilize cabos de alta tensão em fibra de carbono, nem os chamados «fios quentes», que prometem aumentar a faísca.
- É aconselhável cobrir o rotor com uma fina camada de óleo para reduzir o risco de corrosão.
- Nunca utilize um extrator de garras nem um martelo para retirar o rotor. Os ímanes podem soltar-se nesse caso. Disponibilizamos um extrator especial para retirar novamente o novo rotor (consulte as instruções de montagem)!
- Caso a motocicleta não venha a ser utilizada durante um período prolongado, desligue a bateria (se houver) para evitar a perda de carga através dos díodos do regulador. No entanto, mesmo uma bateria desligada acabará por descarregar-se ao fim de algum tempo.
- Por favor, tenha em conta estas observações, mas, ao mesmo tempo, não tenha receio do processo de instalação. Lembre-se de que, antes de si, milhares de outros clientes já instalaram o sistema com sucesso. ***Aproveite a condução da sua moto com o seu novo coração elétrico!***

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


Esquema do circuito 71ik102
Bobina de ignição
Interruptor de ignição
Terminal 2
ou contacto desligado
regulador
Opção de bateria
Fusível de 15 amperes
Interruptor de ignição
Sistema elétrico de bordo
alternador
br
rt
ws
bl
sw
51
15
Cores dos cabos:
bl = azul
br = castanho
ge = amarelo
gn = verde
gr = cinzento
rt = vermelho
sw = preto
ws = branco