Sistema 7136799AHR

Generatore / accensione per Maico 250 / 400 / 440 / 490 / MC490 / T





- Compatibile con tutti i motori Maico a 2 tempi con albero secondario (3 alberi) prodotti tra il 1978 e il 1982.

- Ecco una foto del motore per cui è stato realizzato il sistema.

- Suggerimento: il peso del rotore è di 1000 grammi; per i motori da 250 cc consigliamo un rotore da 700 grammi: 71 36 799 AC

- Generatore a magneti con accensione a stato solido integrata. Potenza luminosa 12 V/70 W CA. Accensione con alimentazione autonoma interna al sistema. Sostituisce il magnete originale e tutte le parti dell'impianto di accensione. Non richiede modifiche al basamento.

- **Nota importante:** tutti i sistemi CA non supportano né la ricarica della batteria né gli indicatori di direzione laterali. Pertanto, non è possibile utilizzarlo normalmente sulle strade pubbliche (a meno che le normative locali non lo consentano). Consultare il codice della strada locale per l'uso nel traffico normale. Se sono necessari indicatori di direzione laterali e/o la batteria, richiedere una versione CC del sistema.

Vantaggio rispetto al sistema originale:

- tutte le parti sono nuove
- accensione a stato solido
- maggiore potenza luminosa
- accensione molto stabile con scintilla forte
- migliore avviamento, migliore combustione del carburante

M7136799AHR

Istruzioni di montaggio per il sistema 7136799AHR	2.11.2026

- Se sei in grado di installare e regolare i tempi di 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 dei magneti, provare a spingere i magneti da parte con le dita). A seguito di un urto, i magneti incollati potrebbero essersi staccati, rimanendo attaccati al rotore esclusivamente per forza magnetica, senza che ciò 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*



Dovreste aver ricevuto i seguenti componenti:

- unità statore preassemblata
- rotore
- bobina di accensione elettronica, cavo ad alta tensione e cavo di interruzione blu
- regolatore di corrente alternata
- 3 viti M5x10

- Si noti che lo statore è fissato solo in modo lasco alla sua base, poiché sarà necessario sganciarlo per il montaggio.

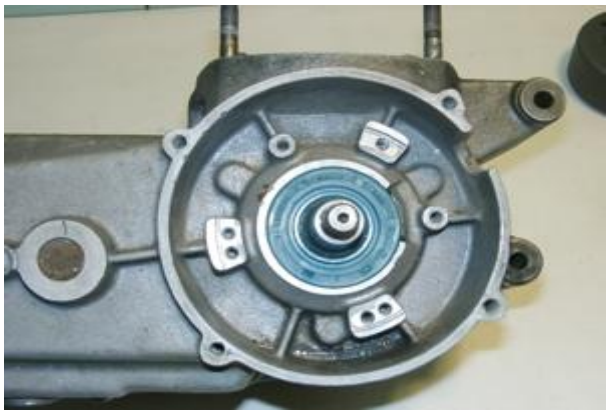


- Per smontare nuovamente il nuovo rotore, è necessario un estrattore M27x1,25 (codice articolo: 99 99 799 00 **- non in dotazione!**).

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

- Assicurarsi che la moto sia ben appoggiata sul cavalletto, preferibilmente su un banco da lavoro rialzato, e che si abbia facile accesso al lato del motore dove si trova l'alternatore. Si noti che verrà installato un impianto a 12 volt, quindi sarà necessario sostituire tutte le lampadine con modelli da 12 volt.

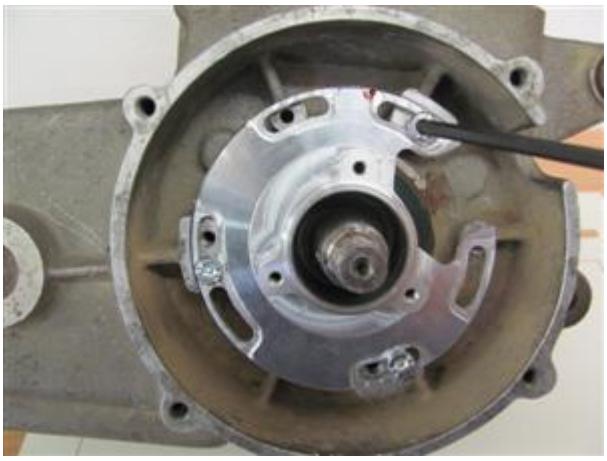
- Scollegare i cavi dalla vecchia dinamo. Estrarre tutti i cavi dall'alloggiamento del motore.



- Svitare il vecchio statore e rimuoverlo dal motore. Estrarre il rotore; per farlo sarà necessario un estrattore. Rimuovere la chiavetta Woodruff dall'albero motore. Non servirà più. Si prega di non dimenticare di farlo, altrimenti si incontreranno difficoltà in seguito durante il montaggio. (Nota: questa chiavetta Woodruff in realtà non fissa il rotore sull'albero; tale funzione è svolta dal cono. Serve semplicemente a guidare il rotore nella posizione corretta, che ora verrà ottenuta in altro modo.)



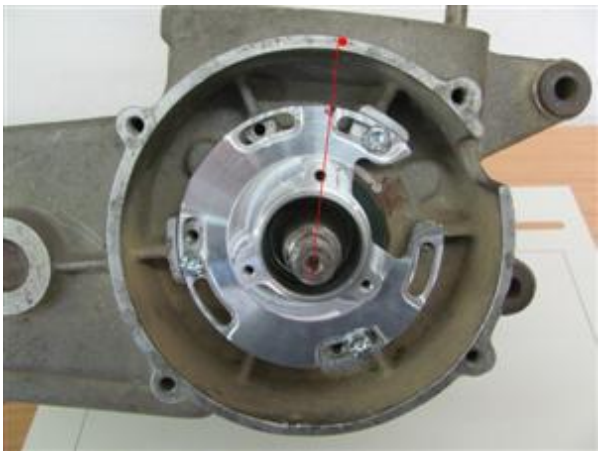
- Esamina le piastre di base. Quando vedi un punto di uscita del cavo rosso, consideralo come un punto di riferimento. Poiché questo non è più visibile una volta montato il rotore, dovrai trasferirlo successivamente sull'alloggiamento del motore.



- Rimuovere le 3 viti che fissano il nuovo statore alla sua base e staccarlo dalla piastra. Fare attenzione a non danneggiare l'isolamento verniciato dei fili della bobina.

- Svita lo statore fissato al carter del motore. Assicurati che il foro per il cavo sia rivolto verso l'uscita del cavo.

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



- Ora trasferisci il segno di fasatura sul carter del motore, in corrispondenza della base dello statore. Traccia una linea immaginaria dal centro del segno di fasatura dell'albero motore fino al punto di riferimento.



- Posizionare la bobina dello statore sulla piastra di supporto. Assicurarsi che il cavo e la spessa bobina nera siano orientati nella direzione dell'uscita del cavo del motore.

- Lo statore deve appoggiarsi perfettamente sulla base e fissarsi saldamente. Se invece poggia in modo instabile sulla piastra, è quasi certo che ci sia un cavo incastrato sotto di esso, il che comporta il danneggiamento del sistema o, quantomeno, un malfunzionamento.

- Fare attenzione a non schiacciare il cavo! Fissare la bobina con le 3 viti M4x25.





- Il cavo proveniente dallo statore è dotato di un passacavo. Questo può essere fissato all'alloggiamento. Il passacavo mantiene il cavo in posizione, impedendogli di sfregare contro il rotore.

- Assicurarsi che il passacavo sia a filo.

- Fasatura dell'accensione: per garantire la massima flessibilità, sul rotore non è stata praticata alcuna scanalatura. Non c'è bisogno di preoccuparsi per la chiavetta Woodruff, ormai persa. Essa non aveva alcuna funzione di bloccaggio, ma serviva solo da guida per regolare correttamente la fasatura dell'accensione. Ora avete a disposizione i segni di riferimento e una flessibilità molto maggiore.



- Date un'occhiata al nuovo rotore. Sulla sua circonferenza troverete una piccola linea impressa. Si tratta di un segno di accensione. È resistente, ma non ben visibile, quindi è meglio evidenziarlo con un pennarello.



- Posizionare il rotore senza serrarlo sull'albero motore e verificare che possa muoversi liberamente sopra la base dello statore.

- Rimuovere la candela e portare il pistone in posizione di accensione. Potrebbe essere a 2 mm prima del punto morto superiore (BTDC).

- Rimuovere nuovamente il rotore con cautela senza modificare la posizione dell'albero motore e riposizionarlo sull'albero in modo tale che il segno sul rotore sia allineato con il segno (precedentemente trasferito) dello statore.

- Poiché il diametro della piastra di base è inferiore a quello del rotore, la marcatura rimarrà purtroppo nascosta dietro al rotore. Se posizionate la piastra di base allineando la marcatura al lato sinistro del supporto in elevazione sul motore, potrete utilizzarla come punto di riferimento più visibile. Tuttavia, anche in questo caso, la vedrete solo parzialmente.



- Fissare il rotore con il dado di fissaggio originale.

- Verificare che il rotore possa muoversi liberamente sopra la piastra di base e la bobina dello statore. Potrebbero verificarsi casi in cui, a causa di modifiche alla configurazione del basamento o dell'albero motore, il rotore possa entrare in contatto con la base, causando il danneggiamento del sistema.

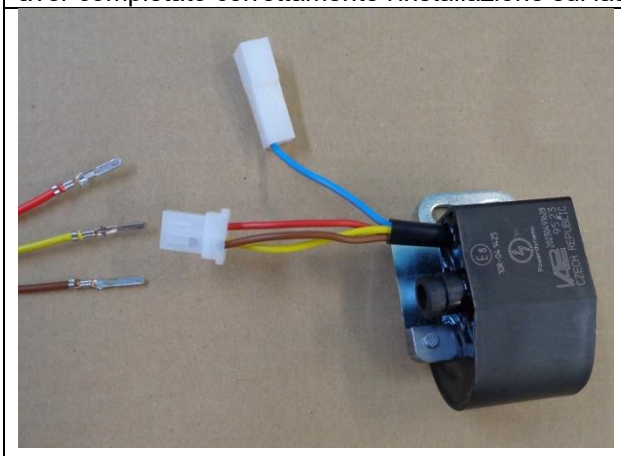
- Allo stesso modo, verificare che il coperchio non tocchi il rotore.

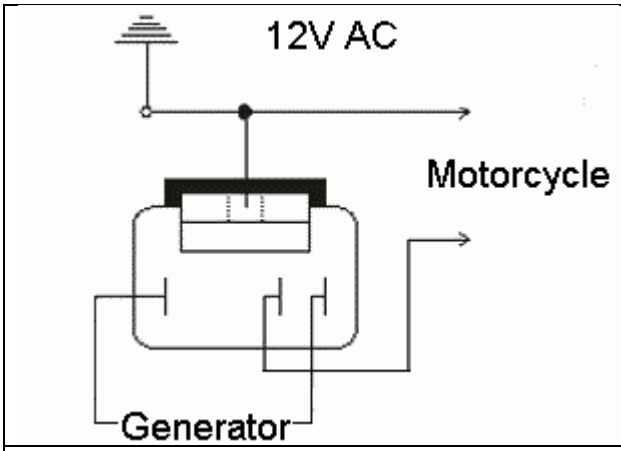
VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Repubblica Ceca
vape@vape.cz

- Fissare la bobina di accensione e il regolatore al telaio della motocicletta, preferibilmente nella posizione in cui si trovava la bobina originale. (Le immagini mostrano una motocicletta diversa!)





Collegare i componenti come indicato nello schema elettrico 73ik_ac:	
- Per facilitare il passaggio dei cavi attraverso le aperture, spesso di piccole dimensioni, presenti nel carter del motore, il connettore in plastica del cablaggio dell'alternatore che porta alla bobina di accensione non è stato inserito sul terminale del cavo. È necessario inserire il connettore solo dopo aver completato correttamente l'installazione sul lato motore.	
	- Individuare la bobina di accensione con il suo connettore femmina e i tre cavi (rosso, marrone e giallo). - Posizionare provvisoriamente l'alloggiamento della spina a 4 posizioni in dotazione su questa spina e inserire i tre fili (rosso, marrone e bianco) provenienti dall'alternatore. Assicurarsi che i terminali siano ben fissati nell'alloggiamento e che siano collegati come segue: • il rosso al rosso • marrone a marrone • il giallo al giallo
- Se dovessi aver bisogno (o volessi) estrarre nuovamente i terminali dall'alloggiamento della spina, inserisci una graffetta dalla parte anteriore accanto ai terminali e sposta di lato la piccola linguetta. Quindi estrai il cavo.	

	- I due cavi neri che partono dal nuovo generatore ... ... si collegano ai pin esterni del nuovo regolatore. Non importa quale cavo si colleghi a quale dei due terminali, poiché trasportano corrente alternata.
Inoltre, è necessario collegare un cavo di terra ...	... al supporto metallico del regolatore. In caso contrario, la luce non funzionerà.

Il terminale centrale del regolatore ...	... verrà collegato ai cavi dell'impianto di illuminazione della moto.

- Rimane il cavo blu (a volte blu/bianco) collegato alla bobina di accensione. Si tratta del cavo di interruzione (kill). **Nota:** - In caso di problemi di accensione, come prima misura scollegate questo cavo blu. In molti casi ciò vi consentirà di rimettervi in marcia	- **Se collegato a massa, interromperà l'accensione!** - Questo tipo di cablaggio è utilizzato nelle motociclette che originariamente erano già dotate di accensione a magnete e che, pertanto, venivano disattivate tramite cortocircuito a massa. - Questi veicoli sono dotati di serie di un blocco principale (o, in alcuni casi, di un interruttore di spegnimento) che, quando è in posizione OFF, collega un pin a massa (moto tedesche: pin 2). Il cavo blu (/bianco) della bobina di accensione va collegato qui. In questo modo il sistema di spegnimento funziona come prima.
Avvitare il cavo ad alta tensione (di accensione) ... - Si prega **di non utilizzare** cavi amplificatori di scintilla, come i «Nology supercables» o gli «hot wire». Ciò causerebbe disturbi al sistema e potrebbe danneggiarlo.	... nella bobina di accensione e infilare la guarnizione di gomma prima di montare la bobina (sarà più facile). - Si prega di utilizzare il cavo fornito con il kit e non un cavo qualsiasi.
- Farai un favore alla tua moto se le installerai 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).	
- Infine – **prima di installare la batteria e prima di dare il primo calcio d'avviamento** – si prega di ricontrollare attentamente tutti i collegamenti e i fissaggi confrontandoli con lo schema elettrico. Verificare che la tensione della batteria e delle lampadine sia corretta (12 V). - Se qualcosa non dovesse funzionare, consultare la nostra guida alla risoluzione dei problemi disponibile sulla nostra homepage. Come primo passo, scollegare il cavo blu dalla bobina e ripetere il test.	
- IMPORTANTE: Durante **la riparazione dell'albero motore,** l'albero 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 il malfunzionamento dell'accensione.	

Informazioni importanti sulla sicurezza e sul funzionamento per i sistemi esclusivamente a corrente alternata (CA)
- In pratica, il regolatore CC (raddrizzatore/regolatore) rappresenta la soluzione migliore. È in grado di sopportare carichi più elevati ed è più versatile nell'uso. **Il vantaggio del regolatore CA** risiede nelle sue dimensioni ridotte. Ciò risulta utile nei seguenti casi: • moto d'epoca, dove si presenta il problema di "nascondere" il regolatore CC, piuttosto ingombrante. Il regolatore CA potrebbe forse essere montato addirittura all'interno dell'alloggiamento del faro. • le moto "puramente fuoristrada", dove è necessario solo un impianto elettrico rudimentale e si hanno poche opzioni per fissare il regolatore CC (relativamente) pesante.
 - Questo vantaggio, tuttavia, va di pari passo con una serie di **svantaggi (con possibili implicazioni anche legali) del regolatore CA!** • Non è possibile utilizzare una batteria (quindi niente luce di posizione)! • Non è possibile utilizzare gli indicatori di direzione laterali (lampeggiatori), a meno che non si installi un modulo lampeggiante a corrente alternata, che a sua volta presenta alcuni aspetti (forse anche legali) da considerare!

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

- Non è possibile utilizzare un normale clacson a corrente continua (alimentato a corrente alternata rimarrebbe completamente silenzioso). È possibile utilizzare un clacson a corrente alternata, ma anche in questo caso ci sono alcuni aspetti da tenere in considerazione!
- Il regolatore CA gestisce al massimo un carico di soli 70 Watt, anche se la dinamo ne generasse di più!

- Data l'elevata corrente (e il calore che ne deriva), i sistemi dotati di questo regolatore devono assolutamente funzionare sempre con le luci accese. L'energia prodotta dall'alternatore deve essere consumata, altrimenti il regolatore, nel tentativo di assorbirla, si surriscalderà notevolmente, con il rischio non solo di danneggiare il regolatore stesso, ma anche di provocare un incendio. (In alternativa, è possibile guidare completamente senza regolatore qualora non si abbia bisogno delle luci. In tal caso, è sufficiente lasciare isolati (!) i due fili neri provenienti dall'alternatore.

Importanti informazioni 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 parte 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 inferiori. Se il sistema non si avvia dopo il montaggio, scollegare innanzitutto il cavo di interruzione blu (o blu/bianco) direttamente dalla bobina di accensione (o, in alcuni casi, dall'unità di anticipo) per eliminare eventuali malfunzionamenti nel circuito di interruzione. Controllare attentamente i collegamenti a massa, assicurandosi che vi sia un buon collegamento elettrico tra il telaio e il blocco motore.
In caso di problemi, si prega di consultare prima la nostra Knowledge Base prima di inviarci il materiale per un controllo.

- La scintilla dei sistemi di accensione classici a puntine ha un'energia relativamente bassa, pari a circa 10.000 Volt, e appare quindi gialla e 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 colpi diretti alla circonferenza del rotore. **Durante il trasporto, non posizionare mai il rotore sopra lo statore.** Attenersi alle nostre indicazioni relative al trasporto del materiale.

- Non utilizzare chiavi per candele con una resistenza superiore a 5 kOhm. È preferibile utilizzare quelle da 1 o 2 kOhm. Tenete presente che le chiavi per candele si usurano nel tempo e, di conseguenza, la loro resistenza interna aumenta. Se un motore si avvia solo a freddo, la causa è molto probabilmente una chiave per candele e/o una candela difettosa. In caso di problemi, controllate anche i cavi ad alta tensione. Non utilizzate mai cavi ad alta tensione in fibra di carbonio, né i cosiddetti "fili caldi" che promettono di aumentare la scintilla.

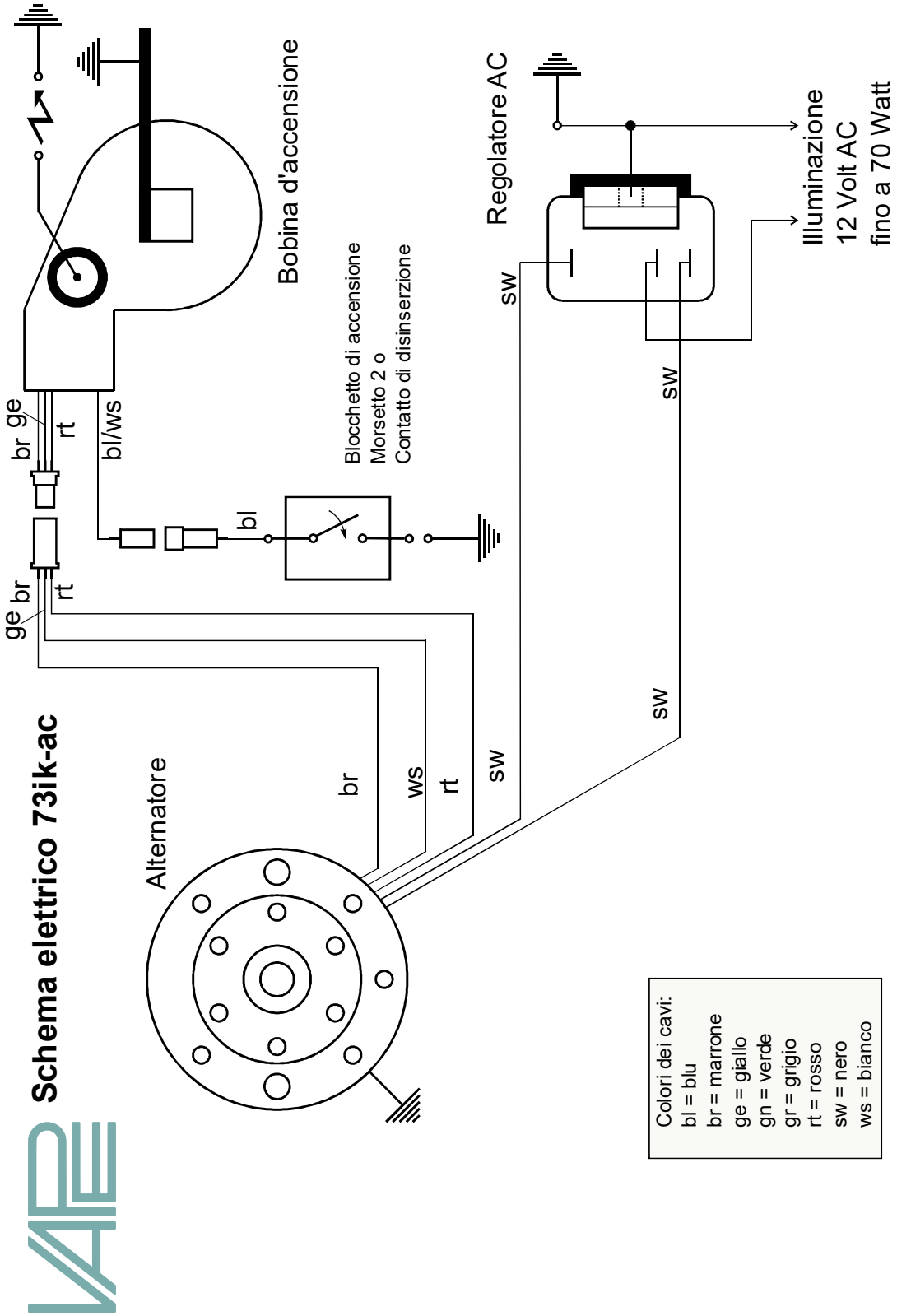
- È consigliabile ricoprire il rotore con un sottile strato di olio per ridurre il rischio di corrosione.

- Non utilizzare mai un estrattore a artiglio o un martello per smontare il rotore. In tal caso, i magneti potrebbero allentarsi. Mettiamo a disposizione uno speciale estrattore per smontare nuovamente il nuovo rotore (vedere le istruzioni di montaggio)!

- Se la moto non viene utilizzata per un periodo prolungato, scollegare la batteria (se presente) per evitare la dispersione di corrente attraverso i diodi del regolatore. Tuttavia, anche una batteria scollegata si scaricherà completamente dopo un certo tempo.

- Ti preghiamo di tenere conto di queste indicazioni, ma allo stesso tempo non lasciarti intimidire 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 73ik-ac
Alternatore
br
ws
rt
sw
Bobina d'accensione
Blocchetto di accensione
Morsetto 2 o
Contatto di disinserzione
Regolatore AC
Illuminazione
12 Volt AC
fino a 70 Watt
ge
br
rt
bl/ws
bl
sw
Colori dei cavi:
bl = blu
br = marrone
ge = giallo
gn = verde
gr = grigio
rt = rosso
sw = nero
ws = bianco