

**Sistema 7610799AC****Sistema 761079900**

**Generatore / accensione elettronica per motori a 2 tempi**

- Motori KTM (esclusi i motori Sachs)
  - Motori Rotax (Aprilia) 123, 127
  - Cagiva WMX125
- Base da 90 mm, rotazione in senso orario, montato sul lato destro del motore in sostituzione del magnete Motoplat di serie o dell'accensione SEM (anche solo accensione SEM)

**- Attenzione:** su alcuni modelli KTM il coperchio "GS" non è compatibile con il nostro rotore ed è necessario utilizzare invece il coperchio "a croce"!

Magneto di ricambio. Potenza luminosa

- Sistema CC 12 V/100 W CC
- Sistema CA 12 V/70 W CA Si prega di notare le osservazioni sui sistemi CA
  - Sostituisce il sistema di accensione di serie (compresa la bobina di accensione e il regolatore/raddrizzatore).
  - Non è necessario apportare modifiche al carter motore.
  - Il sistema è tecnicamente in grado di funzionare senza batteria.



L'accensione VAPE non può azionare la valvola di potenza presente su alcuni motori Rotax!  
Allo stesso modo, il sistema non può essere azionato con alcun avviamento elettrico esistente!

**Vantaggi rispetto al sistema originale:**

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



<b>Istruzioni di montaggio per il sistema 761079900 e il sistema 7610799AC</b>	<b>30.1.2026</b>
--	------------------

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

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

### **IMPORTANTE**

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

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

**Uso previsto**

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



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

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

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

**- Durante il montaggio, è fondamentale iniziare con l'assemblaggio delle parti del motore** per verificare che siano effettivamente compatibili prima di procedere con il montaggio delle parti esterne. In molti casi, i clienti montano prima queste ultime e spesso le modificano violando la garanzia, rendendole inadatte alla rivendita. La sostituzione dei vecchi sistemi di accensione non è come acquistare un prodotto dallo scaffale di un supermercato, poiché esistono moltissimi tipi, versioni e modifiche aftermarket sconosciute che comportano un ampio margine di errore.

- I nostri sistemi **NON** sono stati testati per l'uso con dispositivi elettronici di terze parti (come GPS, telefoni cellulari, illuminazione a LED, ecc.) e potrebbero causare danni a tali componenti. È possibile che i tachimetri elettronici esistenti non funzionino con il nuovo sistema. È possibile che gli interruttori di sicurezza e i comandi elettronici delle valvole esistenti non siano supportati. È possibile che la vostra motocicletta fosse originariamente dotata di un sistema con un'accensione che limitava la velocità massima per motivi legali. Il nuovo sistema non dispone di tale funzione, quindi verifica in anticipo la tua situazione legale.

- Se non avete esperienza nell'installazione, rivolgetevi a un esperto o a un'officina specializzata. Un'installazione non corretta può danneggiare il nuovo sistema e la vostra motocicletta, causando anche lesioni personali.

- Prima di ordinare un sistema, verificare che nel kit sia incluso l'estrattore per il nuovo rotore. In caso contrario, è consigliabile ordinarlo contemporaneamente. Non utilizzare mai strumenti diversi dall'estrattore raccomandato per rimontare il nuovo rotore. I danni al rotore causati dall'uso di altri strumenti o metodi non sono coperti dalla garanzia.

- Il rotore è sensibile agli urti (anche durante il trasporto). Prima del montaggio, controllare sempre che non presenti danni (sul rotore senza plastificazione magnetica provare a spingere i magneti da parte con le dita). Dopo un urto, i magneti incollati potrebbero essersi staccati, rimanendo attaccati al rotore solo grazie alla forza magnetica, senza che ciò sia immediatamente evidente. Durante il funzionamento del motore, il danno sarebbe considerevole. Prima di posizionare il rotore sul motore, assicurarsi che i magneti non abbiano raccolto oggetti metallici come piccole viti, dadi e rondelle. Anche questo potrebbe causare gravi danni.

**- Se avete accesso a Internet, vi consigliamo di consultare le istruzioni online.** Cliccando sulle immagini potrete visualizzarle in formato più grande e ottenere informazioni aggiornate. Elenco dei sistemi su <http://www.powerdynamo.biz>

#### Sistema CC: Dovreste aver ricevuto i seguenti componenti:



- statore (preassemblato)
- rotore
- bobina di accensione elettronica, cavo ad alta tensione e cavo di disinserimento blu
- regolatore/raddrizzatore
- 3 viti M4, 2 fascette

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

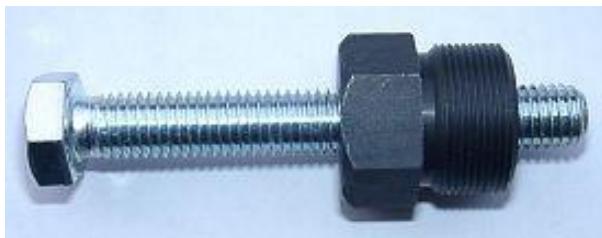
#### Sistema CA: Dovreste aver ricevuto i seguenti componenti:



- statore (preassemblato)
- rotore
- bobina di accensione elettronica, cavo ad alta tensione e cavo di interruzione blu
- Regolatore CA
- 3 viti M4, 2 fascette

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

**Nota:** - Questo sistema è compatibile con più di un motore e quelli disponibili hanno dadi di fissaggio del rotore di serie di dimensioni diverse (che continuerete a utilizzare). Poiché non conosciamo il motore su cui lo installerete, abbiamo aggiunto varie rondelle per questo dado (che possono arrivare da M10 a M16), sapendo che non tutte sono utilizzabili nella vostra applicazione.



- Per sganciare nuovamente il nuovo rotore, è necessario un estrattore M27x1,25 (codice ordine: 99 99 799 00 **-Non fornito!**).
- **Nota:** l'estrattore di serie per il vostro Motoplat o SEM non è adatto. Ha M26x1,5!).
- **Nota:** non utilizzare mai un estrattore a gancio, un martello o qualsiasi altro dispositivo che possa far cadere i magneti.

- Assicurarsi che la motocicletta sia appoggiata saldamente sul cavalletto, preferibilmente su un banco di lavoro rialzato, e che sia possibile accedere facilmente al lato del generatore del motore.



- Rimuovere il sistema Motoplat/SEM di serie. Sarà necessario un estrattore M26x1,5.
- Scollegare i cavi dal vecchio magnete, dalla vecchia bobina di accensione e dal regolatore e rimuovere queste parti che non sono più necessarie (nelle moto KTM è necessario il morsetto di fissaggio del cavo).



- Rimuovere la chiavetta dal motore. Non sarà più necessaria. Non dimenticare di farlo, altrimenti si avranno problemi in seguito durante il montaggio.

- **Nota:** questa chiavetta non fissa il rotore sull'albero, poiché tale funzione è svolta dal cono. Essa serve semplicemente a guidare il rotore nella posizione corretta, che ora può essere ottenuta in altro modo.



- Svitare le 3 viti M4x25 che fissano lo statore alla sua base, ma non estrarre completamente il cavo dalla piastra per evitare di riposizionare lo statore in una posizione errata.

- Posizionare la nuova base dello statore sul blocco motore. Fissare la piastra con le viti della piastra di base (utilizzare quelle in dotazione, che devono essere abbastanza piatte).

- Il sistema è compatibile con vari motori. È necessario posizionare la piastra in modo tale che il cavo sia rivolto verso l'uscita del cavo dell'involucro.

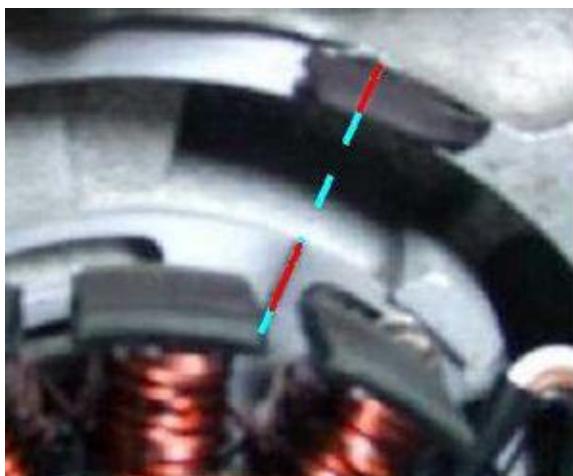
*- Si prega di notare che il sistema è compatibile con vari modelli KTM che differiscono per la direzione dell'uscita del cavo. Posizionare sempre la piastra in modo tale che il cavo sia rivolto verso l'uscita del cavo sul motore. Prendere la nuova base dello statore.*



- La piastra di base presenta, leggermente a sinistra dell'apertura del cavo, un piccolo punto rosso che indica il segno di accensione.

- Poiché questo punto non sarà più visibile una volta posizionato il rotore, è necessario trasferire il segno sull'involucro esterno come indicato nella figura in basso a sinistra.

- Uno strumento improvvisato dello spessore della chiavetta originale può essere di grande aiuto in questo senso, poiché vi consentirà di procedere dal centro (in basso a destra).





- Ora riposizionare la bobina dello statore sulla base (che è stata fissata saldamente al basamento!).

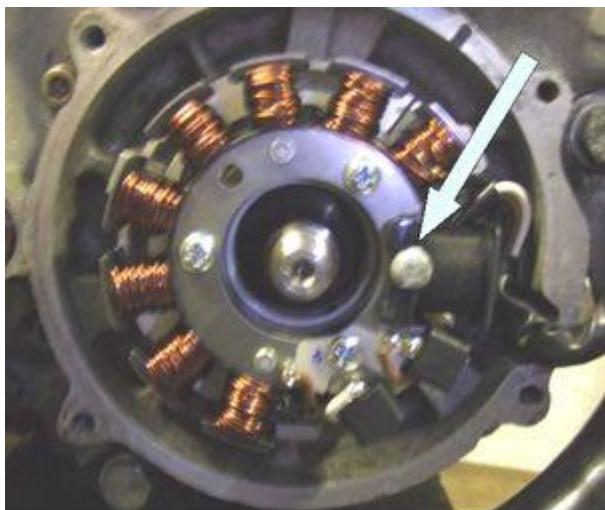
- Fare attenzione a non danneggiare i cavi. Lo statore deve inserirsi con una certa forza. Se si inserisce facilmente, probabilmente avete piegato un cavo sottostante!

- Assicurarsi che l'apertura interna dell'unità statore si incastri in modo uniforme sul bordo di fissaggio rialzato della piastra di base, altrimenti la bobina risulterà inclinata e toccherà il rotore, danneggiandolo. Inoltre, i cavi sottostanti potrebbero danneggiarsi causando un cortocircuito.

- Avvitare la bobina con le 3 viti M4x25 e serrare.



- Nei motori KTM fissare il cavo con il fermacavo di serie o con una piccola fascetta stringitubo come mostrato qui.



- Poiché lo spazio sul lato del magnete è piuttosto limitato e potrebbero esserci state modifiche all'albero motore o potresti avere un tipo di motore per il quale il sistema non è realmente adatto, ti consigliamo vivamente **effettuare un piccolo controllo dello spazio tra lo statore e il rotore** con un piccolo pezzo di plastilina nel punto più alto. Applicare una piccola quantità di plastilina (se non disponibile, utilizzare una gomma da masticare) sul punto più alto della grande bobina nera e premere il rotore con la mano. Quindi sollevare nuovamente il rotore con cautela (l'uso dell'estrattore facilita l'operazione) e controllare lo spessore della plastilina. Questo potrebbe essere di circa 2 mm con il rotore non serrato.

- Controllare attentamente anche che il rotore non tocchi il cavo.



- Inoltre, è necessario controllare l'estremità del cono della manovella rispetto alla superficie inferiore del foro di estrazione del rotore. In alcuni motori il cono può trovarsi leggermente sopra il fondo dell'apertura, impedendo al dado di fissare saldamente il rotore se non viene rilevato e risolto aggiungendo uno spessore o, nei casi più gravi, un distanziale. In tal caso il rotore scivolerrebbe, rendendo la fasatura inadeguata.

- L'immagine qui riportata esagera il problema per dimostrare ciò che intendiamo.

- La fornitura comprende 2 spessori e un distanziale.



- Osservate il nuovo rotore (volano). Sulla sua circonferenza troverete una piccola linea incisa al laser. Si tratta di un segno di accensione. È resistente, ma non ben visibile, quindi è meglio evidenziarlo con un pennarello.

- Posizionare provvisoriamente il rotore (solo a mano) sull'albero per ottenere una leva sulla manovella quando la si porta in posizione di accensione.

- Rimuovere la candela per evitare la compressione durante questa operazione. Una volta impostata la manovella nella posizione di accensione corretta, rimuovere nuovamente il rotore con cautela (utilizzare un estrattore!), assicurandosi di non modificare la posizione della manovella. Se ciò dovesse accadere, ripetere la procedura.

- Ora dovete sincronizzare l'accensione posizionando il rotore in modo tale che, **al momento dell'accensione del pistone, il segno sul rotore sia allineato con il segno trasposto dello statore sull'involucro esterno.**

(il segno sul rotore nella foto sottostante è stato ingrandito a scopo illustrativo)

- Per individuare il momento di accensione, consultare il manuale del produttore. Se non si dispone di alcuna indicazione, provare con 2 mm BTDC. Per una KTM 565, ad esempio, è 2,1-2,2 mm, ovvero 0,084-0,088" o 16,5-17°, per la 454 2,3-2,4 mm (18,7-19,1°).



- Infine, fissare con cura il rotore con il dado originale (per KTM si tratta del ricambio KTM 51030028100, nota: M12x1, filettatura sinistrorsa) e la rondella di serie, quindi sono necessari gli spessori menzionati. La coppia di serraggio indicata nel manuale KTM è di 54-59 Nm. Se il cono sporge come mostrato sopra, posizionare prima gli spessori, poiché la rondella di serie potrebbe avere un diametro interno troppo piccolo.

- Fissare la bobina di accensione e il regolatore sul telaio della motocicletta, preferibilmente nella posizione in cui si trovava la bobina originale.
- Purtroppo, i fori di fissaggio della nuova bobina non corrispondono esattamente a quelli della vecchia bobina Motoplat.

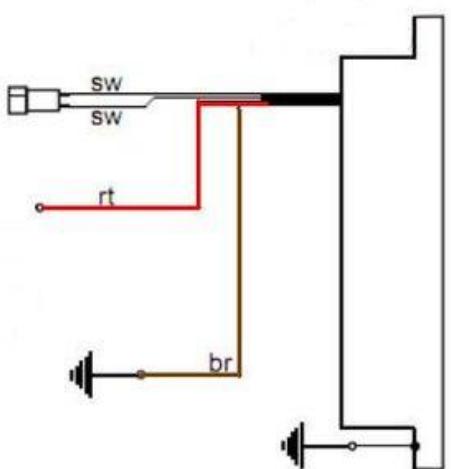
#### Collegamento dell'alternatore VAPE al circuito di illuminazione - Versioni con regolatore CC e CA



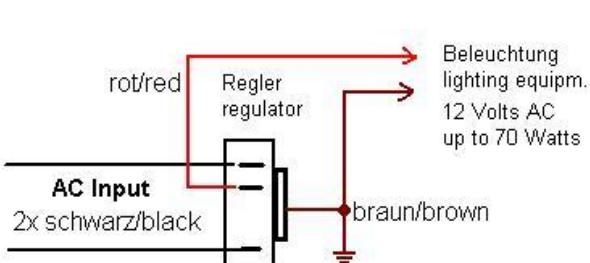
- I 2 fili neri che partono dalla bobina dello statore trasportano la tensione per le luci, il clacson, i lampeggiatori, ecc. Non hanno nulla a che vedere con l'accensione.
- Questa tensione (compresa tra 10 e 50 volt CA) deve tuttavia essere stabilizzata (regolata) e, per la maggior parte degli usi, rettificata in corrente continua (CC), poiché si tratta principalmente di corrente alternata (CA).
- A tal fine offriamo diversi regolatori:



**- Attenzione:** qualsiasi confusione tra positivo e negativo (nelle versioni CC) comporta la distruzione immediata del regolatore. Ciò non costituisce un caso di garanzia, poiché si tratta di negligenza! Un regolatore bruciato è riconoscibile principalmente dal suo odore pungente.

**Regolatore CC: regolatore CC con condensatore di livellamento integrato (73 00 799 50)**

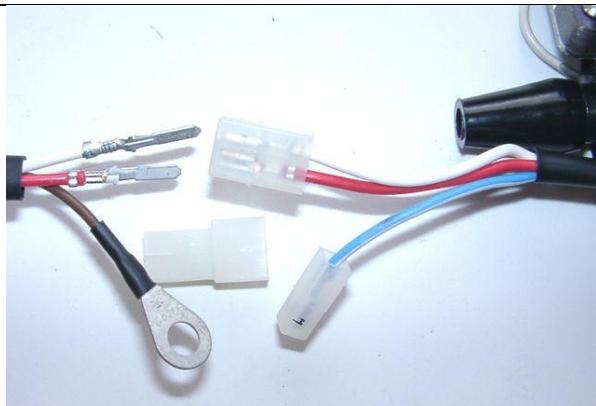
- i 2 fili neri (sw) sono l'ingresso CA dall'alternatore (trattandosi di CA non importa quale nero collegare a quale nero)
- il filo rosso (rt) è l'uscita da 12 V CC più
- il filo marrone (br) è la messa a terra, collegata internamente all'alloggiamento

**Regolatore CA: regolatore CA (70 36 799 50)**

- i 2 fili neri (sw) sono l'ingresso CA dall'alternatore (trattandosi di CA non importa quale nero collegare a quale nero) - i pin esterni sono utilizzati dal pin centrale e dalla massa si ottiene la corrente alternata regolata, che alimenta i consumatori CA
- Non è possibile effettuare il controllo della carica (già impossibile: perché non c'è batteria).

**Collegare le parti come mostrato nello schema elettrico 71ik-ac:**

- Per facilitare l'uscita dei cavi attraverso le aperture spesso piccole nel carter motore, il tappo di plastica del cablaggio del generatore che porta alla bobina di accensione non è stato inserito sul terminale del cavo. Il tappo deve essere inserito solo dopo che tutto è stato installato correttamente sul lato motore.



- Individuare la bobina di accensione con la sua spina femmina e i due fili (rosso e bianco).
- Posizionare l'alloggiamento della spina a 2 posizioni in dotazione su questa spina e inserire i due fili (rosso e bianco) provenienti dal generatore. Assicurarsi che i terminali siano ben fissati nell'alloggiamento e che siano collegati:
  - il bianco al bianco
  - rosso con rosso

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

- Il filo marrone del nuovo generatore con il terminale a occhiello rotondo deve essere avvitato direttamente al telaio di supporto della bobina di accensione (massa).

**Attenzione! Il mancato rispetto di questa indicazione è la causa più frequente dei problemi di accensione! Senza questo collegamento diretto, il sistema non funziona o non funziona a lungo senza problemi. Non affidarsi al telaio per la messa a terra. Vernice, olio e sporco spesso impediscono un buon contatto!**

		<p>- I due cavi neri che provengono dal nuovo generatore ...</p> <p>... collegare ai pin esterni del nuovo regolatore. Non importa quale filo collegare a quale dei 2 terminali, poiché trasportano corrente alternata.</p>		
- Inoltre, è necessario collegare un filo di terra ...		... al supporto metallico del regolatore. In caso contrario, la luce non funzionerà.		
- Il terminale centrale del regolatore ...		... sarà collegato ai fili dell'impianto di illuminazione della motocicletta.		
- Rimane il cavo blu (a volte blu/bianco) sulla bobina di accensione. Questo è il cavo di interruzione (cut-off).	<p><b>- Collegato a terra, interromperà l'accensione!</b></p> <p>- Questo tipo di cablaggio è utilizzato nelle motociclette che originariamente erano già dotate di accensione a magnete e quindi venivano spente tramite cortocircuito a massa.</p> <p>- Questi veicoli sono dotati di un blocco principale (o di un interruttore di emergenza) che collega un pin alla massa quando è in posizione OFF (moto tedesche: pin 2). Il cavo blu (/bianco) della bobina di accensione sarà collegato qui. In questo modo il cut-off funziona come in precedenza.</p>			
Avvitare il cavo ad alta tensione (accensione) ...	<p>... nella bobina di accensione e tirare la guarnizione di gomma prima di montare la bobina (sarà più facile).</p> <p>- Utilizzare il cavo fornito con la confezione e non un cavo vecchio.</p>			
- Si prega <b>di non utilizzare</b> cavi amplificatori di scintilla, come i "supercavi Nology" o i "fili caldi". Ciò disturberebbe il sistema e potrebbe danneggiarlo.				
- Farai un favore alla tua moto sostituendo le candele e le prese delle candele con delle nuove (preferibilmente tra 0 e 2 kOhm). Molti problemi sono riconducibili a candele, terminali e cavi "apparentemente in buono stato" (anche se completamente "nuovi").				
- <b>Non utilizzare</b> candele con resistenza di soppressione interna. NGK (ad esempio) ha offerto candele di questo tipo contrassegnate con la lettera "R" (per resistenza).				
- Infine, <b>prima di installare la batteria e prima del primo avvio a pedale</b> , ricontrollare attentamente tutti i collegamenti e gli accessori rispetto allo schema elettrico. Verificare che la batteria e le lampadine abbiano la tensione corretta (12 V).				
- Se qualcosa non funziona, consultare la nostra guida alla risoluzione dei problemi sulla nostra homepage. Come primo passo, scollegare il filo blu dalla bobina e ripetere il test.				
<b>IMPORTANTE:</b> durante <b>la riparazione dell'albero motore</b> , l'albero della dinamo viene spesso lavorato e si accorcia. Il risultato è un rotore posizionato più in basso, che potrebbe ora toccare con i suoi rivetti la bobina dello statore. Il risultato è uno statore danneggiato e un guasto all'accensione.				
<b>Informazioni importanti sulla sicurezza e sul funzionamento dei sistemi solo a corrente alternata (CA)</b>				
<p>- In pratica, il regolatore CC (raddrizzatore/regolatore) è la soluzione migliore. È in grado di sopportare carichi più elevati ed è più versatile nell'uso.</p> <p><b>Il vantaggio del regolatore CA</b> è la sua dimensione ridotta. Ciò risulta utile in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• motociclette d'epoca, dove è difficile "nascondere" il regolatore CC piuttosto ingombrante. Il regolatore CA potrebbe essere montato anche all'interno dell'alloggiamento del faro.</li> </ul> <p>Moto "puramente fuoristrada", dove è necessario solo un impianto elettrico rudimentale e si hanno poche opzioni per fissare il regolatore CC (relativamente) pesante.</p>				



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 luci di posizione)!
- Non è possibile utilizzare gli indicatori di direzione laterali (trafficatori), a meno che non si installi un'unità lampeggiante CA, che presenta anch'essa alcuni aspetti (anche legali) da considerare!
- Non è possibile utilizzare un normale clacson a corrente continua (alimentato a corrente alternata, che rimarrebbe totalmente silenzioso). È possibile utilizzare un clacson a corrente alternata, ma anche in questo caso occorre tenere conto di alcuni aspetti!
- Il regolatore CA gestisce un carico massimo di soli 70 Watt, anche se la dinamo ne generasse di più!

**- Data l'elevata corrente (e il calore generato) i sistemi con questo regolatore devono imperativamente funzionare sempre con le luci accese. L'energia prodotta dall'alternatore deve essere consumata, altrimenti il regolatore che cerca di consumarla si surriscalda notevolmente, con il rischio non solo di danneggiare il regolatore stesso, ma anche di provocare un incendio.** (In alternativa, se non avete bisogno delle luci, potete guidare completamente senza regolatore. In tal caso, lasciate semplicemente isolati (!) i 2 fili neri del generatore.

#### Informazioni importanti sulla sicurezza e sul funzionamento

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

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

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

Non tirare mai i cappucci delle candele quando il motore è in funzione. Lavare il veicolo solo a motore spento e con l'accensione disinserita.

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

- Non utilizzare cappucci per candele contenenti un resistore **INSIEME** a candele contenenti un resistore. Ciò causerebbe problemi, in particolare difficoltà nell'avviamento del motore. La resistenza totale combinata di cappuccio e candela non deve superare i 5 kOhm.

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

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

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

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

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

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

- I sistemi che utilizzano bobine di accensione a doppia uscita presentano alcune peculiarità. Si prega di notare che durante i test su un lato, l'altro deve essere collegato a una candela montata o collegato a terra in modo sicuro. In caso contrario, non ci sarà scintilla su entrambi i lati. Inoltre, con tali uscite aperte, scintille lunghe e pericolose potrebbero volare su tutta la bobina.

- Non eseguire mai saldature ad arco elettrico sulla moto senza aver scollegato completamente tutte le parti contenenti semiconduttori (bobina di accensione, regolatore, anticipo). Non è necessario smontare lo statore e il rotore. Lo stesso vale per la saldatura. Prima di toccare i componenti elettronici, scollegare il saldatore dalla rete elettrica! Non utilizzare mai mastice di rame sulle candele.

- I componenti elettronici sono molto sensibili alla polarità errata. Dopo aver lavorato sul sistema, controllare la corretta polarità della batteria e del regolatore. Una polarità errata provoca cortocircuiti e danneggia il regolatore, la bobina di accensione e l'unità di anticipo. Di norma, il cablaggio sarà sempre colore per colore. I casi in cui il colore salta da un cavo all'altro sono espressamente indicati nelle nostre istruzioni.

- Quando maneggiate il nuovo rotore, fate attenzione a non danneggiare i suoi magneti. Evitate colpi diretti alla circonferenza del rotore. **Durante il trasporto non mettete mai il rotore sopra lo statore.** Osservate le nostre informazioni relative al trasporto del materiale.

- Non utilizzare prese per candele con una resistenza superiore a 5 kOhm. È preferibile utilizzare prese da 1 o 2 kOhm. Tenere presente che le prese delle candele si deteriorano con il tempo, aumentando così la loro resistenza interna. Se un motore si avvia solo a freddo, la causa molto probabile è una presa delle candele e/o una candela difettosa. In caso di problemi, controllare anche i cavi dell'alta tensione. Non utilizzare mai cavi HT in fibra di carbonio, né i cosiddetti "fili caldi" che promettono di aumentare la scintilla.

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

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

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

- Ti preghiamo di osservare queste indicazioni, ma allo stesso tempo non temere il processo di installazione. Ricorda che prima di te migliaia di altri clienti hanno installato con successo il sistema.

**Godetevi la guida della vostra bicicletta con il suo nuovo cuore elettrico!**

# VAPE Schaltplan 71ik-ac (wiring diagram)

