

**Sistema 7186799DC****Sistema 7186799AC****Vantagem em relação ao sistema original:****Gerador / ignição eletrônica para 2 tempos**

- **KTM tipo 546, 457, 556** (com base de 110 mm, montado no lado esquerdo do motor)

- Nota: o modelo 546 também foi fornecido com uma base de 90 mm! Para este caso, disponibilizamos o sistema 73 31 799.

- Substitui o alternador Motoplat ou SEM de série (também ignição SEM)

- Substituição do magneto. Potência de iluminação

- Sistema CC 12 V/100 W CC
- Sistema CA 12 V/70 W CA; por favor, tenha em atenção as observações sobre os sistemas CA


- Substitui o sistema de ignição de série (incluindo bobina de ignição e regulador/retificador).

- Não é necessário efetuar alterações na carcaça do motor.

- O sistema tem capacidade técnica para funcionar sem bateria.

- todas as peças são novas
- maior potência luminosa
- ignição muito estável com faísca sólida
- melhor arranque, melhor combustão



Instruções de montagem para o sistema 7186799DC e o sistema 7186799AC	15.6.2026
<p>- Se consegue instalar e sincronizar uma ignição de série e possui competências mecânicas básicas, pode instalar um VAPE! Se nunca trabalhou na sua ignição, é melhor que o faça alguém que saiba.</p>	
<p>- A VAPE não pode monitorizar o cumprimento dessas instruções, nem as condições e métodos de instalação, funcionamento, utilização e manutenção do sistema. Uma instalação incorreta 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</p>	
<b>IMPORTANTE</b>	
<p><b>- Leia estas instruções na íntegra e com atenção antes de iniciar qualquer trabalho na sua motocicleta</b></p> <p>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 inversa e, frequentemente, resulta em danos na eletrónica. Além disso, por favor, tome nota das informações fornecidas na página de informações deste sistema. Verifique se o que comprou corresponde realmente à sua motocicleta. Configurações de ignição incorretas podem danificar o motor e até mesmo causar ferimentos durante o arranque a pedal (recuos violentos). Tenha cuidado durante os primeiros testes. 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 ou em qualquer outra coisa, o que pode acontecer devido a várias circunstâncias e causar danos graves.</p>	
<p><b>Utilização prevista</b></p> <p>- Este sistema destina-se a substituir os sistemas de dínamo/alternador e de ignição de série em motociclos antigos e clássicos <b>cujas características do motor não tenham sido modificadas no mercado pós-venda</b>. Este sistema não é um sistema de afinação e não proporcionará aumentos significativos na potência do motor. No entanto, melhora significativamente a segurança rodoviária 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 a emissão de gases poluentes nem o ruído. Na maioria dos casos, a emissão de poluentes deverá mesmo ser reduzida devido a uma melhor combustão. Se utilizado conforme previsto, o sistema não infringirá, normalmente, o estatuto legal existente 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.</p>	
<p> - A VAPE garante produtos homologados, identificados com a marca «E» no anel (E8 especificamente para a República Checa), assegurando assim a conformidade constante das características do produto com os regulamentos de homologação ECE aplicáveis (em especial o ECE R10.05). A inspeção é realizada regularmente pela autoridade competente.</p>	
<p>- O sistema de carregamento é adequado apenas para utilização com baterias recarregáveis de chumbo-ácido de 12 V (sistemas de 6 V) com eletrólito líquido ou baterias seladas de chumbo-ácido, AGM, Gel. Não é adequado para utilização com baterias de níquel-cádmio, níquel-hidreto metálico, íões de lítio ou quaisquer outros tipos de baterias recarregáveis ou não recarregáveis.</p>	
<p>- Trata-se de um sistema de substituição e não de uma réplica 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), exigindo alguma adaptação da sua parte.</p>	

- Durante a montagem, é imperativo começar pela montagem das peças do motor, para verificar se estas encaixam corretamente antes de passar à instalação das peças externas. Em muitos casos, os clientes montam estas últimas primeiro e, por isso, acabam por modificá-las, o que constitui uma violação da garantia e as torna impróprias para revenda. A substituição de sistemas de ignição antigos não se resume a pegar num produto qualquer da prateleira de um supermercado, uma vez que existem inúmeros tipos e versões, bem como possíveis modificações do mercado pós-venda 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 nessas peças. É possível que os tacómetros eletrónicos existentes não funcionem com o novo sistema. Os interruptores de segurança e os controlos eletrónicos de válvulas existentes não são compatíveis. É possível que a sua motocicleta tenha sido 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 motocicleta, podendo mesmo causar ferimentos.

- 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 retirar 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 há 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 isso pode não ser imediatamente perceptível. 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 causaria danos graves.

- Se tiver acesso à Internet, é melhor consultar essas instruções online. Ao clicar nas imagens, poderá ver imagens maiores e de melhor qualidade, bem como informações que possam ter sido atualizadas. Lista de sistemas em <http://www.powerdynamo.biz>



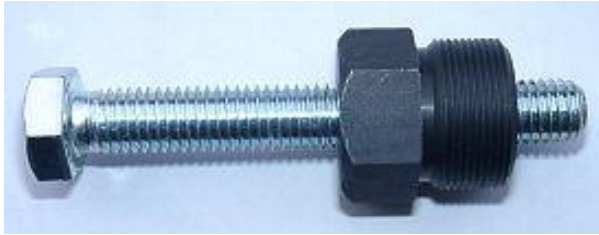
**Versão DC: deverá ter recebido as seguintes peças:**

- unidade do estator pré-montada na placa de base com 110 mm de diâmetro (!) cortada num dos lados
- rotor (volante)
- bobina de ignição eletrônica (unidade CDI), cabo de alta tensão (ignição) e fio de corte azul
- regulador/retificador
- 3 parafusos M5, 2 abraçadeiras



**Versão CA: deve ter recebido as seguintes peças:**

- unidade de estator pré-montada na placa de base com 110 mm de diâmetro (!)
- rotor (volante)
- Bobina de ignição eletrônica (unidade CDI), cabo de alta tensão (de ignição) e fio de corte azul
- regulador de corrente alternada
- 3 parafusos M5, 2 abraçadeiras



- Para desengatar novamente o novo rotor, é necessário um extrator M27x1,25 (n.º de encomenda: 99 99 799 00 - **Não fornecido!**-

- **Nota: o extrator de série para a sua Motoplat ou SEM não é adequado. Tem M26x1,5!**.

- **Nota:** Nunca utilize um extrator de garras, um martelo ou qualquer outro dispositivo que possa soltar os ímanes.

- Certifique-se de que a sua motocicleta está bem apoiada no suporte, de preferência numa bancada elevada, e que tem bom acesso ao lado do gerador do motor.



- Retire o sistema Motoplat/SEM de série. Vai precisar de um extrator M26x1,5.

- Desligue os fios do magneto antigo, da bobina de ignição antiga e do regulador e retire estas peças, que já não são necessárias.



- Retire a chave do virabrequim. Já não vai precisar dela. Não se esqueça de o fazer, caso contrário terá dificuldades mais tarde na montagem.

- **Observação:** Esta chave de madeira não fixa o rotor no eixo; essa função é desempenhada pelo cone. A chave serve apenas para orientar para o ajuste correto, que agora será obtido de outra forma.)

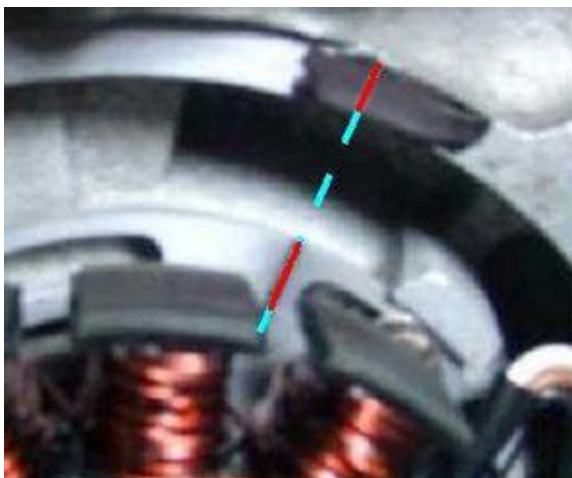
- Certifique-se de que o cone está em bom estado e limpo.



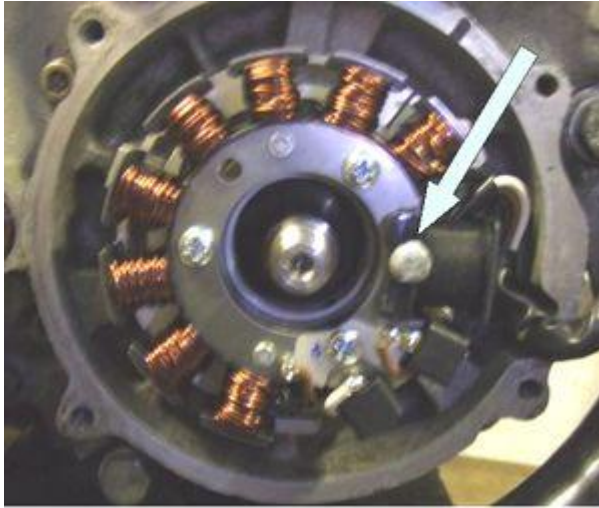
- Coloque a nova base do estator no bloco do motor. Aperte a placa com os parafusos da placa de base (utilize os fornecidos, que devem ser bastante planos).



- A placa de base tem — um pouco à esquerda das duas bobinas pretas mais pequenas — um pequeno ponto vermelho que indica a marca de ignição.



- Uma vez que este ponto deixará de ser visível após a colocação do rotor, é necessário transpor a marcação para a carcaça exterior, conforme indicado na imagem abaixo à esquerda.



- Uma vez que o espaço do lado do magneto é bastante reduzido e que podem ter ocorrido alterações na manivela, ou que possa ter um tipo de motor para o qual o sistema não se adapta bem, recomendamos vivamente

- **Efetuar uma pequena verificação da folga entre o estator e o rotor**, utilizando um pequeno pedaço de plasticina no ponto mais alto. Coloque uma pequena quantidade de plasticina (se não tiver à mão, use pastilha elástica) no ponto mais alto da grande bobina preta e pressione o rotor com a mão. Em seguida, levante o rotor com cuidado novamente (usar o extrator facilita esta tarefa) e verifique a espessura da plasticina. Esta deve ser de cerca de 2 mm com o rotor não apertado.

Para mais informações, consulte a base de conhecimento aqui

- Verifique também cuidadosamente se o rotor não toca no cabo.



- Observe o novo rotor (volante). Na sua circunferência, encontrará uma pequena linha gravada a laser. Trata-se de uma marca de ignição. É resistente, mas não é muito visível, por isso é melhor realçá-la com um marcador.

- Coloque o rotor provisoriamente (apenas apertado à mão) no eixo para conseguir alguma alavanca na manivela ao colocá-lo na posição de ignição.

- Retire a vela de ignição para evitar compressão durante este trabalho.

- Depois de colocar a manivela na posição correta de ignição, retire novamente o rotor com cuidado (use um extrator!), certificando-se de que não altera a posição da manivela. Se isso acontecer, repita o procedimento.

- Agora terá de sincronizar a ignição, colocando o rotor numa posição tal que

**- no momento da ignição, com o pistão na posição correta, a marca no rotor fique alinhada com a marca transpost**

(marcação no rotor na imagem abaixo ampliada para ilustração)

- Para saber onde se situa o momento de sincronização (ignição), consulte o manual do fabricante. Caso não tenha qualquer orientação, experimente com 2 mm BTDC. (Para uma KTM 565, por exemplo, isto corresponde a 2,1-2,2 mm ou 0,084-0,088" ou 16,5-17°)



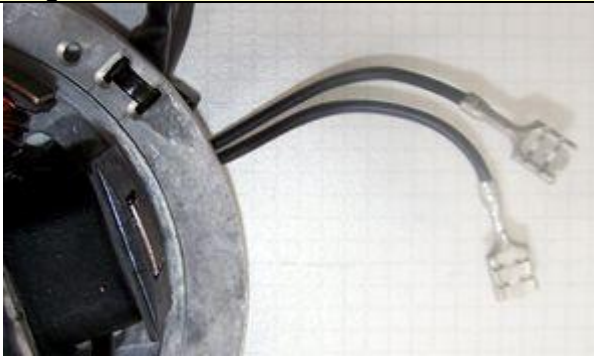
- Por fim,

Aperte o rotor com cuidado, utilizando a porca original e a anilha de série.

- Fixe a bobina de ignição e o regulador no quadro da motocicleta, de preferência no local onde se encontrava a bobina original.

- Infelizmente, os orifícios de fixação da nova bobina não coincidem exatamente com os da antiga bobina Motoplat.

#### Ligar o alternador VAPE ao circuito de iluminação - Versões com regulador de CC e de CA



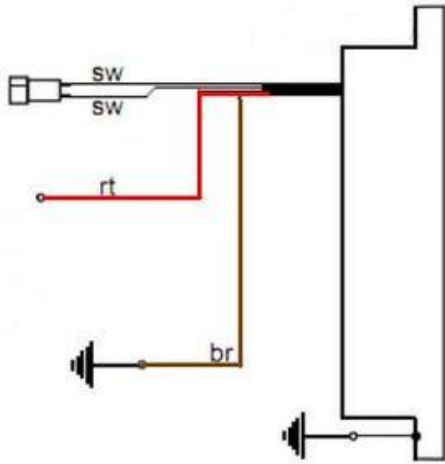
- Os 2 fios pretos que saem da bobina do estator transportam a tensão para as luzes, buzina, pisca-pisca, etc. Não têm nada a ver com a ignição.

- Esta tensão (entre 10 e 50 volts CA) tem, no entanto, de ser estabilizada (regulada) e, na maioria dos casos, retificada para corrente contínua (CC), uma vez que se trata, essencialmente, de corrente alternada (CA).

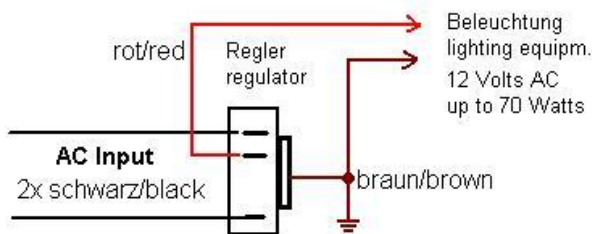
- Para tal, disponibilizamos diferentes reguladores:



- **Atenção:** Qualquer **confusão entre o pólo positivo e o negativo** (nas versões CC) leva à **destruição imediata do regulador**. Isto não constituirá um caso de garantia, uma vez que se trata de negligência! É possível reconhecer um regulador queimado principalmente pelo seu cheiro acentuado.

**Regulador CC: Regulador CC com condensador de suavização incorporado (73 00 799 50)**


- os 2 fios pretos (sw) correspondem à entrada de CA do alternador (uma vez que se trata de CA, não importa qual dos fios pretos se liga a qual)
- o fio vermelho (rt) é a saída de 12 V CC
- o fio castanho (br) é o terra, ligado internamente à caixa

**Regulador de CA: Regulador de CA (70 36 799 50)**


- os 2 fios pretos (sw) são a entrada de CA do alternador (como é CA, não importa qual o preto que se liga a qual o preto) — os pinos exteriores são utilizados
- a partir do pino central e do terra que ligar, obtém CA regulada, alimentando os consumidores de CA
- Não é possível realizar o controlo da carga (já que não existe bateria).

**- Ligue as peças conforme indicado no esquema de ligações 71ik 102:**

- Para facilitar a passagem dos fios pelas aberturas frequentemente 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 a sua ficha fêmea e os dois fios (vermelho e branco).

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

- branco ao branco
- vermelho ao vermelho

- Caso precise (ou queira) retirar os terminais da caixa da ficha, insira um clipe de papel pela parte da 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, deve ser aparafusado diretamente à estrutura de suporte da bobina de ignição (massa).

**Atenção! O desrespeito desta regra é a causa mais frequente de problemas de ignição!! Sem esta ligação direta, o sistema não funciona ou não funciona por muito tempo sem problemas. Por favor, não confie na estrutura para o terra. Tinta, óleo e sujidade impedem frequentemente um bom contacto!**

	<p>O novo regulador/retificador tem 4 fios</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 fios pretos com terminação em um conector de plástico para a entrada de CA dos 2 fios pretos do gerador</li> <li>• 1 vermelho com um conector de plástico que dá saída positiva</li> <li>• 1 castanho com um conector de plástico que é o terra (negativo)</li> </ul>
<p>- Os dois cabos pretos que saem do gerador ...</p>	<p>... devem ser introduzidos primeiro na caixa de conector duplo de plástico fornecida. Esta caixa liga-se ao conector de plástico na extremidade dos 2 fios pretos no regulador. Não importa qual dos fios pretos fica em que lado, uma vez que se trata de corrente alternada.</p>
<p>- O cabo castanho do regulador...</p>	<p>... deve ser ligado ao pólo negativo da bateria ou a um bom ponto de ligação à terra, caso não haja bateria.</p>
<p>- O cabo vermelho do regulador...</p> <p><b>- Atencão:</b> A polaridade errada danificará os componentes eletrónicos!</p>	<p>... deve ser ligado ao <b>polo positivo de 12 V</b> da bateria ou, se não houver bateria, à fiação que vai até aos seus consumidores (normalmente o pino de entrada do interruptor principal).</p>
<p>- Se utilizar uma bateria, certifique-se de que existe um <b>fusível de 15 A</b> entre a bateria e o circuito do veículo.</p>	
<p>- 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.</p>	

<p>- Deixe o fio azul (por vezes azul/branco) na bobina de ignição. Este é o fio de corte (kill).</p> <p><b>- Nota:</b> Caso ocorra uma falha na ignição, desligue, como primeira medida, este fio azul. Em muitos casos, isso permitirá que volte a pôr o veículo em movimento</p>	<p><b>- Ligado à terra - interrompe a ignição!</b></p> <p>- Este tipo de ligação é utilizado em motociclos que, originalmente, já possuíam ignição por magneto e, por isso, eram desligados através de um curto-circuito em relação à terra.</p> <p>- Esses veículos têm, por padrão, um bloqueio principal (ou algum interruptor de emergência) que liga um pino à terra quando na posição OFF (motociclos alemães: pino 2). O fio azul (/branco) da bobina de ignição será ligado aqui. Dessa forma, o corte funciona como anteriormente.</p>
---	---

<p>Aperte o cabo de alta tensão (ignição) ...</p> <p>- <b>Não utilize</b> cabos amplificadores de faísca, tais como os «Nology supercables» ou «hot wire». Isso irá perturbar o sistema e poderá danificá-lo.</p>	<p>... na bobina de ignição e puxe a vedação de borracha para cima antes de montar a bobina (será mais fácil).</p> <p>- Utilize o cabo fornecido com o conjunto e não qualquer cabo antigo.</p>
---	---

- 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» (ou mesmo completamente «novos»).

- **Não utilize** velas de ignição com um resistor de supressão interno. A NGK (por exemplo) disponibilizava essas velas de ignição identificadas com um «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 do motor**, 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 de segurança e as obrigações indicadas pelo fabricante da sua motocicleta.

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. É da sua exclusiva responsabilidade a instalação e a correção das configurações.

- **Os sistemas de ignição geram alta tensão!** Com o nosso material, até 40 000 volts! Se manuseados de forma descuidada, podem não só causar dor, como ser extremamente perigosos. Por favor, mantenha uma distância de segurança em relação ao eletrodo 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 um ponto de terra sólido e e do bloco do motor.

Nunca retire as tampas das velas de ignição com o motor 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 resistência*) como parte do kit; deverá utilizar uma vela de ignição com resistência incorporada (*ou substituir a tampa pela que contém resistência*) 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 no arranque do motor. A resistência total da tampa e da vela de ignição combinadas não deve exceder 5 kOhm.

- Lembre-se de que as velas de ignição envelhecem, aumentando a resistência. Se um motor só arrancar quando está frio, é muito provável que a causa seja um conector de vela de ignição defeituoso ou uma vela de ignição com defeito. 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, haverá 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 os 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 eletrônicos (tais como a bobina de ignição, o regulador e a unidade de avanço). Corre o risco de causar danos graves à eletrônica interna. De qualquer forma, não obterá resultados tangíveis com essa operação.**

Tenha em mente que também o seu carburador, as suas velas de ignição e as chaves de velas (mesmo que sejam completamente novas) podem ser a causa do mau funcionamento. A experiência geral com os nossos sistemas é que o carburador terá de ser reajustado para configurações mais baixas. 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, 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 de contato, tem cerca de 10 000 volts, o que representa uma energia relativamente baixa, e por isso tem um aspeto amarelado e espesso (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, e é de cor azul, o que a torna menos visível. Além disso, obtém-se faísca apenas a velocidades de arranque com pedal e não ao empurrar lentamente a alavanca do pedal para baixo com a mão (como pode acontecer com ignições 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 deve 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 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. Antes de tocar nos componentes eletrônicos, desligue o ferro de soldar da rede elétrica! Nunca utilize massa de cobre nas velas de ignição.

- Os componentes eletrônicos 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 feita cor a cor. Os casos em que a cor dos fios difere 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 kΩ. É preferível utilizar chaves de 1 ou 2 kΩ. Tenha em conta que as chaves de velas envelhecem e, conseqüentemente, 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 de fibra de carbono, nunca utilize 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 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 corrente através dos díodos do regulador. No entanto, mesmo uma bateria desligada acabará por descarregar-se após 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.

**Desfrute de conduzir a sua moto com o seu novo coração elétrico!**

