

Sistema 729999900**Ventaja respecto al sistema original:**

Generador/encendido electrónico para Gilera Rossa 125/150; SS 150/175; 186/187/188/189 (excepto Gilera Extra Rossa 175)

- Encendido en el lado izquierdo del motor

- Alternador magnético con encendido integrado. Sustituye al alternador Marelli original de 6 voltios completo, así como al sistema de regulador y puntos situado en el árbol de levas y a la bobina de encendido. Potencia de salida de 12 V/100 W CC. Encendido de estado sólido con fuente de alimentación propia integrada en el sistema y unidad de avance electrónico.

- No requiere modificaciones en el cárter. Se puede conducir sin batería

- todas las piezas son nuevas
- Mayor potencia lumínica
- encendido muy estable con chispa firme
- Mejor arranque, menor consumo de combustible
- ya no hay desgaste en los puntos
- ya no hay que preocuparse por el regulador centrífugo



M729999900

Instrucciones de montaje del sistema 729999900	17.8.2026
- Si sabes instalar y sincronizar un sistema de encendido de serie y tienes conocimientos básicos de mecánica, ¡puedes instalar un VAPE! Si nunca has trabajado en el sistema de encendido de tu vehículo, es mejor que se lo encargues a alguien que sepa hacerlo.	
- VAPE no puede supervisar el cumplimiento de dichas instrucciones, ni las condiciones y métodos de instalación, funcionamiento, uso y mantenimiento del sistema. Una instalación incorrecta puede provocar daños materiales e incluso lesiones personales. Por lo tanto, no asumimos ninguna responsabilidad por las pérdidas, daños o costes que se deriven de, o estén relacionados de cualquier modo con, una instalación incorrecta, un funcionamiento inadecuado o un uso y mantenimiento incorrectos. Nos reservamos el derecho a realizar cambios en el producto, los datos técnicos o las instrucciones de montaje y funcionamiento sin previo aviso	
IMPORTANTE	
- Lee estas instrucciones en su totalidad y con atención antes de empezar a trabajar en tu motocicleta Ten en cuenta que cualquier modificación del material, así como los intentos de reparación por cuenta propia que no hayan sido acordados con VAPE, pueden dar lugar a la pérdida de la garantía. No cortes los cables. Esto provoca la pérdida de la protección contra polaridad inversa y, a menudo, da lugar a daños en los componentes electrónicos. Además, ten en cuenta la información proporcionada en la página de información de este sistema. Comprueba que lo que has comprado se corresponde realmente con tu motocicleta. Unos ajustes de encendido incorrectos pueden dañar el motor e incluso causarte lesiones al arrancar a patada (contragolpes violentos). Ten cuidado durante las primeras pruebas de funcionamiento. Si es necesario, cambia los ajustes a valores más seguros (menos avance). Durante el montaje, comprueba cuidadosamente que el rotor (volante) no toque las bobinas del estator ni ningún otro elemento, lo cual puede ocurrir debido a diversas circunstancias y provocar daños graves.	
Uso previsto - Este sistema está diseñado para sustituir los sistemas de dinamo/alternador y encendido de serie en motocicletas antiguas y clásicas cuyas características del motor no hayan sido modificadas en el mercado de recambios. Este sistema no es un sistema de tuning y no supondrá un aumento significativo de la potencia del motor. Sin embargo, mejora considerablemente la aptitud para la circulación y el confort al ofrecer una mejor iluminación, un mejor funcionamiento de los intermitentes laterales y de la bocina y, en comparación con los sistemas de serie envejecidos, una mayor fiabilidad. Dado que nuestro sistema no altera las características del motor, no aumenta las emisiones de gases contaminantes ni el ruido. En la mayoría de los casos, las emisiones contaminantes deberían incluso reducirse gracias a una mejor combustión. Por lo tanto, si se utiliza según lo previsto, el sistema no infringirá normalmente la normativa vigente aplicable a la motocicleta. (¡Consulte la normativa legal local!) Este sistema no es adecuado para su uso en competiciones. Si se utiliza de forma distinta a la prevista, se anulará la garantía y es muy posible que no obtenga los resultados deseados o, en el peor de los casos, que pierda la aptitud legal para circular.	
 - VAPE garantiza que sus productos están homologados y llevan la marca «E» dentro de un círculo (E8, específicamente para la República Checa), lo que asegura que las características del producto se ajustan en todo momento a la normativa de homologación ECE pertinente (en especial, la norma ECE R10.05). La autoridad competente lleva a cabo inspecciones periódicas.	
- El sistema de carga solo es apto para su uso con baterías recargables de plomo-ácido de 12 V (6 V en sistemas de 6 V) con electrolito líquido o con baterías de plomo-ácido selladas, AGM y de gel. No es apto para su uso con baterías de níquel-cadmio, níquel-hidruro metálico, iones de litio ni ningún otro tipo de batería recargable o no recargable.	
- Se trata de un sistema de recambio y no de una réplica del material original. Por lo tanto, las piezas de este sistema tienen un aspecto diferente y es posible que no encajen igual (sobre todo la bobina de encendido y el regulador), por lo que es posible que tengas que realizar algunos ajustes.	

- **Durante el montaje, es imprescindible comenzar por el montaje de las piezas del motor** para comprobar que encajan correctamente antes de empezar a instalar las piezas externas. En muchos casos, los clientes montan primero estas últimas y, al hacerlo, suelen modificarlas, lo que supone un incumplimiento de la garantía y hace que ya no sean aptas para su reventa. Sustituir los sistemas de encendido antiguos no es tan sencillo como coger cualquier cosa de la estantería de un supermercado, ya que existen muchísimos tipos y versiones, además de posibles modificaciones del mercado de recambios desconocidas, lo que deja un amplio margen para el error.

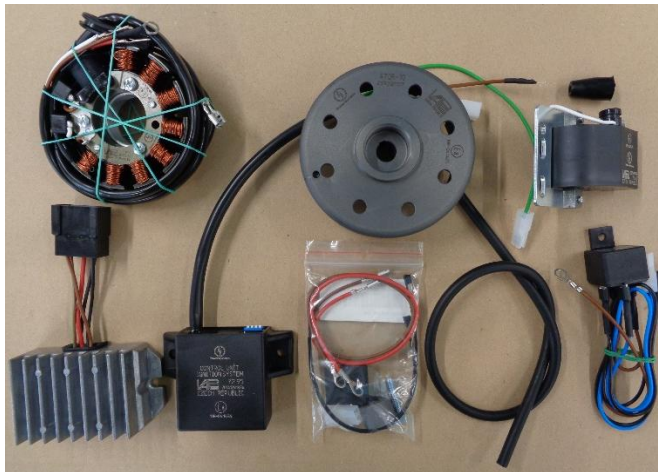
- Nuestros sistemas **NO han sido probados para su uso con dispositivos electrónicos de terceros (como GPS, teléfonos móviles, iluminación LED, etc.) y pueden causar daños en dichos componentes.** Es posible que los tacómetros electrónicos existentes no funcionen con el nuevo sistema. Es posible que los interruptores de seguridad y los controles electrónicos de válvulas existentes no sean compatibles. Es posible que tu motocicleta estuviera equipada de serie con un sistema de encendido que limitaba la velocidad máxima por motivos legales. El nuevo sistema no cuenta con dicha función, por lo que debe comprobar su situación legal con antelación.

- Si no tienes experiencia en la instalación, recurre a un experto o a un taller especializado. Una instalación incorrecta puede dañar el nuevo sistema y tu motocicleta, e incluso provocar lesiones físicas.

- Antes de pedir un sistema, comprueba si el kit incluye una herramienta de extracción para el nuevo rotor. Si no es así, es mejor que la pidas al mismo tiempo. No utilices nunca ninguna otra herramienta que no sea la recomendada para volver a extraer el nuevo rotor. Los daños que sufra el rotor como consecuencia del uso de otras herramientas o métodos no están cubiertos por la garantía.

- El rotor es sensible a los golpes (incluso durante el transporte). Antes del montaje, comprueba siempre que no presente daños (en los rotores sin plastificación de los imanes, intenta apartar los imanes con los dedos). Tras un impacto, los imanes encolados podrían haberse soltado y quedar adheridos al rotor únicamente por la fuerza magnética, por lo que no se nota de inmediato. Durante el funcionamiento del motor, los daños serían considerables. Antes de colocar el rotor en el motor, asegúrese de que sus imanes no hayan recogido ningún objeto metálico, como tornillos pequeños, tuercas o arandelas. Esto también provocaría daños graves.

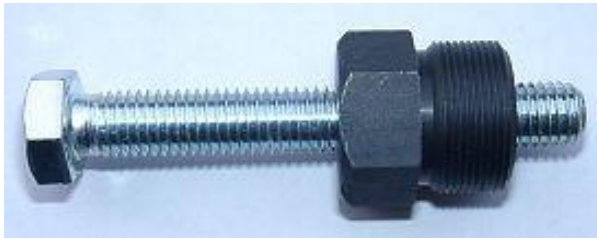
- **Si tienes acceso a Internet, lo mejor es consultar esas instrucciones en línea.** Al hacer clic en las imágenes, podrás verlas más grandes y con mayor calidad, y es posible que encuentres información actualizada. Lista de sistemas en <http://www.powerdynamo.biz>



Deberías haber recibido estas piezas:

- conjunto del estator
- rotor / tornillo de fijación
- unidad de avance (caja negra)
- bobina de encendido
- regulador/rectificador
- cable de alta tensión
- cables marrón, rojo y azul
- abrazadores de cables
- relé

- No te preocupes por la flecha de dirección del rotor, que apunta en sentido antihorario. El sistema está diseñado para el eje de Gilera, que gira en sentido horario.



- Para volver a extraer el nuevo rotor, necesitas un tornillo extractor M27x1,25 (n.º de referencia: 99 99 799 00 - **¡No incluido!**).

- **Nota:** No utilices nunca un extractor de garras, un martillo ni ningún otro dispositivo que pueda hacer que se desprendan los imanes.

- Asegúrate de que tu Gilera descansa de forma segura sobre su caballete central, preferiblemente sobre un banco de trabajo elevado, y de que tienes buen acceso al lado del generador del motor.

- Desconecta la batería y sácala de la moto. Ten en cuenta que vas a instalar un sistema de 12 voltios, por lo que necesitarás una batería de 12 voltios o tendrás que optar por conducir sin batería. De todos modos, tendrás que sustituir todas las bombillas por otras de 12 voltios. La bocina puede seguir siendo de 6 voltios.

- Si utilizas las opciones sin batería **y** dispones al mismo tiempo de intermitentes laterales, deberás instalar un condensador de alta capacidad (22 000 µF/16 V) en lugar de la batería o utilizar nuestro regulador alternativo para suavizar la tensión pulsante. De lo contrario, la unidad de intermitentes no funcionará correctamente.



- Desatornilla la tapa del alternador y retírala. Desconecta los cables de la antigua dinamo y de los puntos de contacto.



- Desatornilla la carcasa del estator y retírala. Extrae el rotor; para ello necesitarás un tornillo extractor. Retira la chaveta Woodruff del cigüeñal. Ya no la vas a necesitar. No olvides hacerlo, ya que de lo contrario tendrás problemas más adelante durante el montaje. (Nota: esta chaveta Woodruff no sujeta realmente el rotor al eje; eso lo hace el cono. Simplemente sirve para guiarlo hasta la posición correcta, que ahora se conseguirá de otra forma).

- Retira los 2 pernos. Serán sustituidos por 2 tornillos M4x30.

- Desatornilla la bobina del estator de la placa base y levántala ligeramente para poder acceder a los orificios de montaje. Ten cuidado de no dañar el aislamiento pintado de la bobina.



- Coloca las placas base, con el estator colgando sin apretar de la unidad, en el lugar que ocupaba tu antiguo generador. Vuelve a colocar la bobina del estator sobre la placa, con cuidado de no dañar los cables. El estator debe encajar con bastante fuerza. Si encaja con suavidad, ¡probablemente hayas apretado un cable por debajo!

- Asegúrate de que la abertura interior del estator encaje uniformemente sobre el reborde de fijación elevado de la placa base; de lo contrario, la bobina quedará torcida y entrará en contacto con el rotor, dañándolo.

- Si retiras el estator por completo de la base, toma nota de por cuál de las dos aberturas pasaba el cable. Si cambias eso, tu marca de sincronización se desplazará 120 grados.



- Echa un vistazo a la nueva unidad del estator. Encontrarás, frente a las bobinas negras, una pequeña marca roja en la placa base.

- Se trata de una marca de encendido.



- Echa un vistazo al nuevo rotor. En su circunferencia encontrarás una línea grabada con láser. Se trata de una marca de sincronización.



- Verás que el nuevo rotor tiene una ranura.

- Esta ranura NO es relevante para este sistema y, por lo tanto, no es necesario tenerla en cuenta.

- Retira la bujía y coloca el pistón en la posición de punto muerto superior (PMS). Dado que esto resulta difícil de hacer con la palanca de arranque, coloca el nuevo rotor sobre el cigüeñal (sin atornillarlo) y utilízalo como mango para girar el cigüeñal.



- Una vez alcanzado el PMS, desengancha con cuidado el rotor de nuevo sin mover la posición del cigüeñal respecto al PMS. A continuación, vuelve a colocarlo de tal forma que la marca del rotor quede alineada con la marca roja de la base, tal y como se muestra en una de las imágenes de arriba.



- Fija el nuevo rotor atornillándolo con el tornillo M7 suministrado.

- Coloca la arandela grande encima para que el tornillo se sujete bien.

- Asegúrate de no cambiar la posición del cigüeñal. Vuelve a colocar la bujía.

- Es muy posible que, tras algunas pruebas de funcionamiento, desees modificar ligeramente la sincronización.

Puede modificar la sincronización:

- volviendo a tirar del nuevo rotor
- y volver a ajustarlo (sin cambiar la posición del cigüeñal durante esta operación) al nuevo ángulo deseado. Girar el rotor en sentido horario retrasará el encendido, mientras que girarlo en sentido antihorario lo adelantará.

- La nueva bobina de encendido, el regulador y la unidad de avance pueden montarse debajo del depósito, en el bastidor, con un pequeño soporte, tal y como se muestra aquí a modo de ejemplo.



- Antes de instalar la unidad de avance, echa un vistazo a los pequeños interruptores que hay en la unidad de avance. Estos activan diferentes características. Hay 4 interruptores.

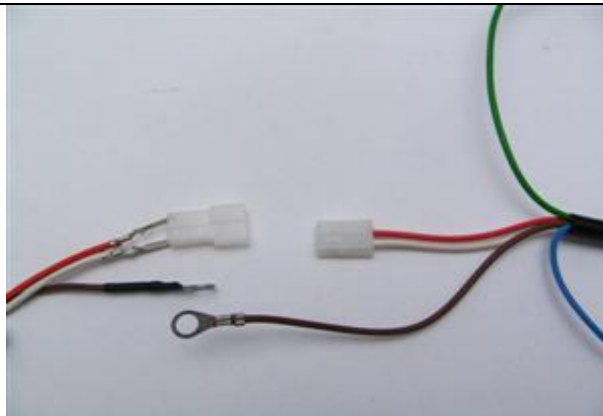


- El ajuste necesario para Gilera, desde 9° al arrancar hasta 38° a 3.000 revoluciones, se activa con todos los interruptores en posición OFF.

¡Conecta las piezas tal y como se muestra en el esquema de cableado correspondiente!

- Para nuestro regulador de CC estándar (95 22 699 06), utilice el esquema de cableado **91ir12**: Para nuestro regulador de CC con condensador de filtrado integrado (73 00 799 50), utilice además el esquema de cableado **reg_102**:

- Para facilitar la salida del cable a través de las aberturas, a menudo pequeñas, de la carcasa del motor, el conector de plástico del cableado del generador que va a la bobina de encendido no se ha colocado en el terminal del cable. Debes colocar el conector allí solo una vez que todo se haya instalado correctamente en el lado del motor.



- Busca la bobina de encendido con su conector hembra y los dos cables (rojo y blanco).
- Coloca la carcasa del conector de dos posiciones suministrada en este conector e inserta los dos cables (rojo y blanco) del generador. Asegúrate de que los terminales queden bien encajados en la carcasa y de que conectes:
 - el blanco con el blanco
 - el rojo con el rojo

- Si necesitas (o quieres) volver a sacar los terminales del conector, introduce un clip por la parte delantera, junto a los terminales, y empuja la pequeña lengüeta hacia un lado. A continuación, saca el cable.

Los cables marrones del nuevo generador y de la unidad de avance con los terminales de ojo redondo...

... deben atornillarse al bastidor de sujeción de la bobina de encendido (masa). Esta conexión es muy importante. Por favor, no utilices el bastidor como conexión a masa. ¡El barniz, el aceite y la suciedad suelen impedir un buen contacto!

El cable gris o verde de la unidad de avance...	... es la salida hacia la bobina de encendido y se conecta al único terminal macho que hay allí.
- ¡Importante! Evita alargar el cable verde entre la unidad de avance y la bobina de encendido. Esto podría provocar problemas de encendido. Nunca haga discurrir el cable de alta tensión y los cables que van del generador a la unidad de avance, ni el cable gris que va de la unidad de avance a la bobina de encendido, muy cerca en paralelo (por ejemplo, dentro de una misma pantalla). Esto provocará un acoplamiento inverso que perturbará el encendido y podría incluso dañar la unidad de avance.	
Conexión del alternador Powerdynamo al circuito de iluminación (a través del regulador):	
	- Los dos cables negros que salen de la bobina del estator suministran tensión a las luces, la bocina, los intermitentes, etc. No tienen nada que ver con el encendido.
	- Sin embargo, esta tensión (entre 10 y 50 voltios de CA) debe estabilizarse (regularse) y, para la mayoría de los usos, rectificarse a corriente continua (CC), ya que se trata principalmente de corriente alterna (CA). - Para ello, ofrecemos dos reguladores diferentes:
Atención: Cualquier confusión entre el polo positivo y el negativo (en las versiones de corriente continua) provoca la destrucción inmediata del regulador. Esto no se considerará un caso cubierto por la garantía, ya que se trata de una negligencia. Se puede reconocer un regulador quemado principalmente por su olor penetrante.	

Regulador tipo 1: con regulador de CC estándar (95 22 699 06), utilice el esquema de cableado 91ir12:	
	-El nuevo regulador/rectificador cuenta con un conector compacto de 6 posiciones, de las cuales <u>una</u> no se utiliza. Se incluye una tapa hembra que se adapta a este conector. En este conector hembra hay que insertar los siguientes cables (que tienen terminales que encajan a presión en el conector):
Los dos cables negros que salen del generador...	... conéctalos a los pines 1 y 4 del nuevo regulador (desde allí salen unos cables negros que se adentran en la unidad). No importa qué cable se conecte a cada uno de los dos terminales (1 y 4), ya que ambos transportan corriente alterna.
El nuevo cable marrón con el terminal de ojo redondo.	... se conecta al pin 3 de la unidad reguladora (desde allí sale también un cable marrón hacia el interior de la unidad) con el polo negativo de la batería o (en caso de que conduzcas sin batería) a masa (chasis).
El nuevo cable rojo con el terminal de ojo redondo...	... se conecta al pin 5 del nuevo regulador (desde allí sale también un cable rojo que va al interior de la unidad). Este cable es un punto de integración fundamental entre el sistema antiguo y el nuevo. Por aquí sale la tensión positiva regulada para conectarse al polo positivo de la batería o, en caso de que conduzcas sin batería, al terminal de entrada de tensión del interruptor principal (cerradura de encendido; en motos alemanas: pin 51/30).
Atención: ¡Una polaridad incorrecta dañará los componentes electrónicos!	
Asegúrate de que hay un fusible de 15 A entre la batería y el circuito del vehículo.	

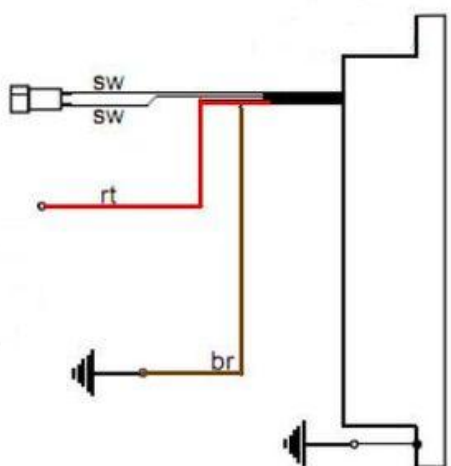
El cable verde/rojo del pin 6 del nuevo regulador...

... es para la luz de control de carga. Allí se conecta el cable que antes iba desde la luz de control hasta el regulador original.

- Ten en cuenta que este control solo funciona si hay una batería instalada. Si conduces sin batería pero sigues conectando el cable, verás que la luz se enciende incluso cuando el alternador genera tensión. Por lo tanto, sin batería, no lo conectes.

- La función de control de las luces de carga se basa en un interruptor de transistor y es una función adicional. Aunque esta fallara, el regulador podría seguir funcionando correctamente. Comprobación sencilla: con el motor en marcha, enciende las luces y desconecta la batería. Si las luces brillan con intensidad, la unidad funciona correctamente.

Regulador tipo 2: con regulador de CC y condensador de filtrado integrado (73 00 799 50); utilice además el esquema de cableado **reg_102:**



- los dos cables negros (sw) son la entrada de CA procedente del alternador (al tratarse de CA, da igual qué negro se conecte a qué negro)
- El cable rojo (rt) es la salida de 12 V CC, además de
- el cable marrón (br) es la toma de tierra, conectado internamente a la carcasa

- Queda el cable azul (a veces azul/blanco) en la bobina de encendido. Este es el cable de corte de encendido.

- Si se conecta a tierra, ¡se cortará el encendido!

Nota:

- Si sufres fallos de encendido, lo primero que debes hacer es desconectar este cable azul. En muchos casos, esto te permitirá volver a poner el vehículo en marcha

- Se apaga mediante un interruptor de corte independiente

(cuando se conduce sin batería):

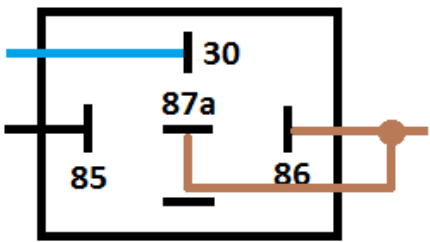
No se instalará el relé. El cable azul (/blanco) de la bobina de encendido se conectará a un interruptor de corte, que se cerrará a masa (un botón en el manillar). O bien, se puede instalar una cerradura de encendido que permita la conexión a masa cuando esté en posición OFF.

- Método de la batería:

Conecta el cable marrón del relé a una toma de tierra en buen estado. Lleva el cable negro más largo del relé hasta el cable que antes iba a un pin con tensión cuando el interruptor está encendido (en las motos alemanas: pin 15) y conéctalo allí.

Conecta el cable azul del pin 30 del relé al cable azul (o blanco) de la nueva bobina de encendido.

Si la batería fallara en plena carretera, basta con desconectar ese cable azul y la moto volverá a funcionar (aunque ahora no se detendrá al apagar el contacto).

Cableado del relé (si se utiliza): 	- El cable marrón con el terminal de anillo de los pines 87a y 86 va a masa. - El cable negro del pin 85 va a un terminal del interruptor principal que lleva tensión si está activado.
--	--

Atornilla el cable de alta tensión (de encendido)... - No utilices cables amplificadores de chispa, como los «supercables Nology» o «hot wire». Esto alterará el funcionamiento del sistema y podría dañarlo.	... a la bobina de encendido y coloque la junta de goma antes de montar la bobina (será más fácil). - Por favor, utiliza el cable que viene con el paquete y no cualquier cable viejo.
- Te harás un gran favor si le pones a tu moto bujías y llaves de bujías nuevas (preferiblemente de entre 0 y 2 kOhm). Muchos problemas se deben a bujías, terminales y cables «aparentemente en buen estado» (incluso completamente «nuevos»). - No utilices bujías con resistencia de supresión interna. NGK (por ejemplo) ofrecía este tipo de bujías identificadas con una «R» (de resistencia).	
- Por último, y antes de instalar la batería y de dar el primer arranque a patada, comprueba de nuevo con cuidado todas las conexiones y fijaciones comparándolas con el esquema eléctrico. Comprueba que la batería y las bombillas tengan el voltaje correcto (12 V). - Si algo no funciona, consulta nuestra guía de resolución de problemas en nuestra página web. Como primer paso, desconecta el cable azul de la bobina y vuelve a probar.	
- ¡IMPORTANTE: Durante la reparación del cigüeñal, el eje del alternador suele mecanizarse y queda más corto. Como consecuencia, el rotor queda más bajo, por lo que es posible que sus remaches entren ahora en contacto con la bobina del estator. El resultado es la destrucción del estator y un fallo en el encendido.	

Información importante sobre seguridad y funcionamiento	
- ¡La seguridad es lo primero! Respeta las normas generales de salud y seguridad para la reparación de vehículos de motor (MVR), así como la información y las obligaciones de seguridad indicadas por el fabricante de tu motocicleta. Las marcas de sincronización del material sirven únicamente como orientación general durante la primera instalación. Compruebe tras el montaje, mediante los medios adecuados (estroboscopia), que los ajustes sean correctos para evitar daños en el motor o, incluso, en su salud. Usted es el único responsable de la instalación y de la corrección de los ajustes.	
- ¡Los sistemas de encendido generan alta tensión! ¡Con nuestro material, hasta 40 000 voltios! Si se maneja sin cuidado, esto no solo puede resultar doloroso, sino también muy peligroso. Mantén siempre una distancia de seguridad con respecto al electrodo de la bujía y a los cables de alta tensión al descubierto. Si necesitas comprobar si se produce la chispa, sujeta bien la llave de bujías con algún material bien aislante y apóyala firmemente sobre una superficie sólida del bloque del motor. Nunca retire las tapas de las bujías mientras el motor esté en marcha. Lave su vehículo únicamente con el motor parado y el contacto desconectado.	
- Deberías haber recibido el cable HT con la tapa de goma fija (que no contiene resistencia) como parte del kit; deberás utilizar una bujía con resistencia incorporada (o sustituir la tapa por otra que contenga resistencia) para cumplir con la normativa local (requisitos de compatibilidad electromagnética). - No utilices simultáneamente tapas de bujías que contengan una resistencia junto con bujías que contengan una resistencia. Esto provocaría problemas, especialmente dificultades para arrancar el motor. La resistencia total de la tapa y la bujía juntas no debe superar los 5 kOhm.	

- Recuerda que las bujías envejecen, lo que aumenta su resistencia. Si un motor solo arranca cuando está frío, es muy probable que la causa sea un conector de bujía defectuoso o una bujía averiada. No utilices los denominados cables de refuerzo de encendido (p. ej., Nology).
- Tras la instalación, compruebe el apriete de todos los tornillos, incluso los preinstalados. Si alguna pieza se afloja durante el funcionamiento, se producirán inevitablemente daños en el material. Los tornillos vienen premontados sin apretar.
- Deja que el sistema recién instalado funcione un rato antes de empezar a comprobar y comprobar los valores o, lo que es peor, de realizar cambios en él.
Nuestras piezas han sido revisadas antes de enviárselas. De todos modos, no podrá comprobar gran cosa. **En cualquier caso, evite medir los componentes electrónicos (como la bobina de encendido, el regulador y la unidad de avance). Corre el riesgo de causar graves daños a la electrónica interna de dichos componentes. De todos modos, no obtendrá ningún resultado tangible con esa operación.** Tenga en cuenta que también su carburador, sus bujías y los casquillos de las bujías (aunque sean completamente nuevos) podrían ser la causa del mal funcionamiento. La experiencia general con nuestros sistemas es que habrá que reajustar el carburador a valores más bajos. Si el sistema no arranca tras el montaje, desconecte primero el cable de corte azul (o azul/blanco) directamente de la bobina de encendido (o, en algunos casos, de la unidad de avance) para descartar cualquier fallo en el circuito de corte. Compruebe cuidadosamente las conexiones a tierra y asegúrese de que haya una buena conexión eléctrica entre el bastidor y el bloque del motor.
En caso de problemas, consulte primero nuestra Base de conocimientos antes de enviarnos el material para su revisión.
- La chispa de los sistemas de encendido clásicos, basados en puntos, tiene una energía relativamente baja, de unos 10 000 voltios, y por eso tiene un aspecto amarillo y grueso (lo que, sin embargo, la hace muy visible). La chispa de nuestro sistema es una chispa de alta energía, de hasta 40 000 voltios, y por ello tiene una forma concentrada, fina como una aguja, y es de color azul, lo que la hace menos visible. Además, la chispa solo se produce a las velocidades propias del arranque a patada y no al empujar lentamente la palanca de arranque con la mano (como podría ocurrir con los sistemas de encendido por batería).
- Los sistemas que utilizan bobinas de encendido de doble salida presentan algunas particularidades. Ten en cuenta que, durante las pruebas en un lado, el otro debe estar conectado a una bujía instalada o bien conectado a tierra de forma segura. De lo contrario, no habrá chispa en ninguno de los dos lados. Además, con estas salidas abiertas, pueden producirse chispas largas y peligrosas que salgan disparadas por toda la bobina.
- Nunca realices soldaduras por arco eléctrico en la moto sin desconectar por completo todas las piezas que contengan semiconductores (bobina de encendido, regulador, avance); no es necesario desmontar el estator ni el rotor. Lo mismo se aplica a la soldadura blanda. Antes de tocar los componentes electrónicos, ¡desconecta el soldador de la red eléctrica! Nunca utilices pasta de cobre en las bujías.
- Los componentes electrónicos son muy sensibles a una polaridad incorrecta. Tras realizar cualquier intervención en el sistema, comprueba que la polaridad de la batería y del regulador sea la correcta. Una polaridad incorrecta provoca cortocircuitos y puede dañar el regulador, la bobina de encendido y la unidad de avance. Por regla general, el cableado siempre se realiza de color a color. Los casos en los que el color cambia de un cable a otro se indican expresamente en nuestras instrucciones.
- Cuando manipules el nuevo rotor, ten cuidado de no dañar sus imanes. Evita los golpes directos en la circunferencia del rotor. **Durante el transporte, nunca coloques el rotor sobre el estator.** Sigue nuestras instrucciones relativas al transporte del material.
- No utilices llaves para bujías con una resistencia superior a 5 kOhm. Es mejor utilizar las de 1 o 2 kOhm. Ten en cuenta que las llaves de bujías se desgastan con el tiempo y, por lo tanto, aumenta su resistencia interna. Si un motor solo arranca en frío, es muy probable que la causa sea una llave de bujía y/o una bujía defectuosa. En caso de problemas, comprueba también los cables de alta tensión. Nunca utilices cables de alta tensión de fibra de carbono, ni los denominados «cables calientes» que prometen aumentar la chispa.
- Es recomendable cubrir el rotor con una fina capa de aceite para reducir el riesgo de corrosión.
- No utilices nunca un extractor de garras ni un martillo para desmontar el rotor. En caso de hacerlo, los imanes podrían aflojarse. ¡Ofrecemos un extractor especial para volver a desmontar el nuevo rotor (consulta las instrucciones de montaje)!

- Si la motocicleta no se va a utilizar durante un periodo prolongado, desconecta la batería (si la tiene) para evitar que se produzca una fuga de corriente a través de los diodos del regulador. No obstante, incluso una batería desconectada se descargará por sí sola al cabo de un tiempo.

- Te rogamos que tengas en cuenta estas indicaciones, pero, al mismo tiempo, no te asustes ante el proceso de instalación. Recuerda que, antes que tú, miles de clientes han instalado el sistema con éxito.

¡Disfruta conduciendo tu moto con su nuevo corazón eléctrico!

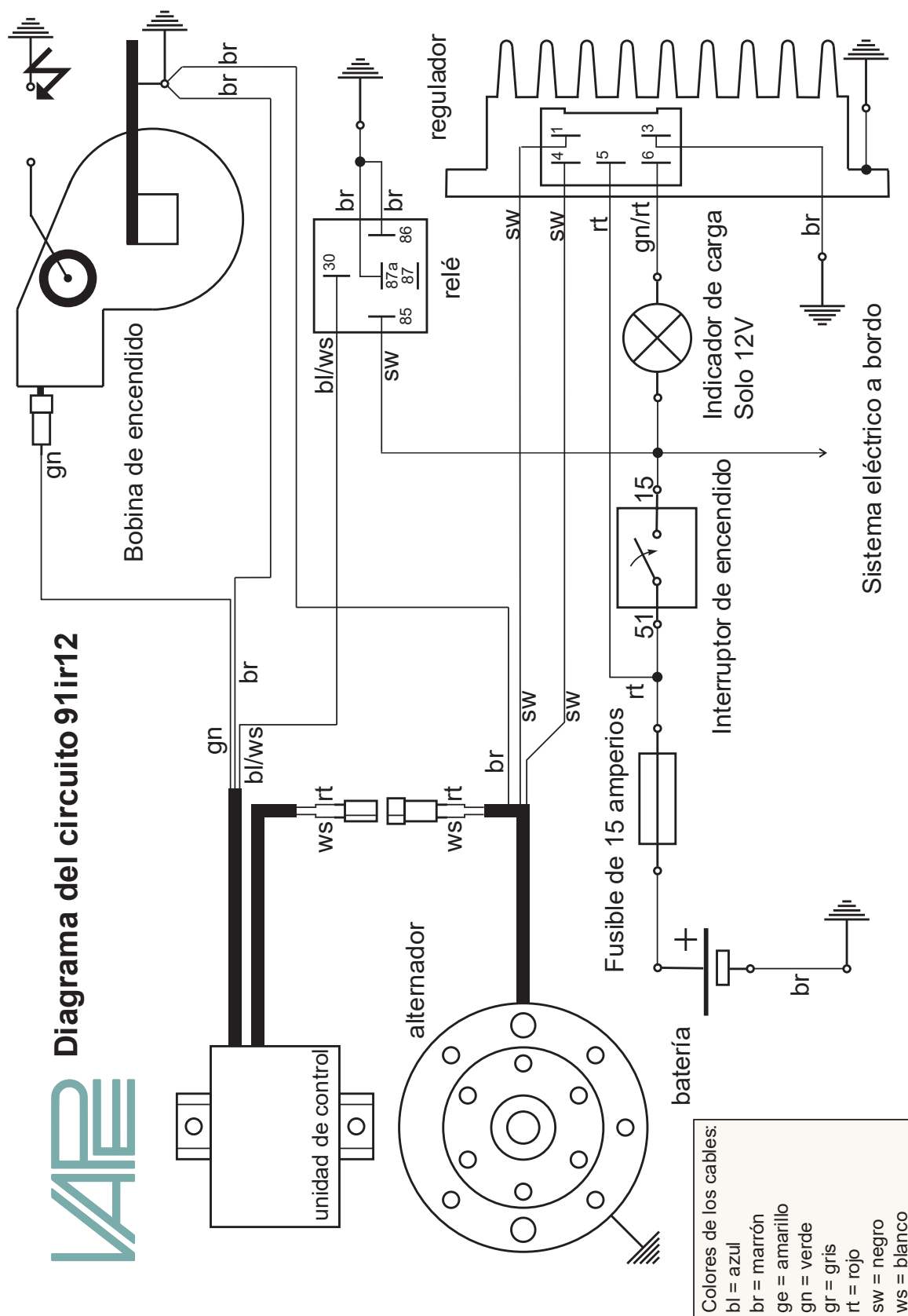


Diagrama de cableado del controlador 102

