

Codice 703979900



Vantaggio rispetto al sistema originale

Sistema di accensione/generatore per Zündapp KS 80-125-175 (raffreddato ad aria) e KS175 (raffreddato ad acqua)


- nonché per le moto con questo motore (ad es. Laverda 125Z1)

- Generatore a magneti con accensione integrata. Potenza 12V/100W. Accensione a stato solido con alimentazione propria all'interno del sistema. Sostituisce completamente il vecchio generatore e l'accensione. Non sono necessarie modifiche al carter motore.

- Il sistema è tecnicamente in grado di funzionare senza batteria.

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



Istruzioni di montaggio per il sistema 703979900	11.6.2026
<p>- Se sei in grado di installare e regolare 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.</p>	
<p>- VAPE non può verificare il rispetto di tali istruzioni, né le condizioni e i metodi di installazione, funzionamento, utilizzo e manutenzione del sistema. Un'installazione non corretta può causare danni alla proprietà e possibilmente anche 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 non corretti. Ci riserviamo il diritto di apportare modifiche al prodotto, ai dati tecnici o alle istruzioni di montaggio e funzionamento senza preavviso</p>	
<p><u>IMPORTANTE</u></p>	
<p>- Leggere attentamente e per intero le presenti istruzioni prima di iniziare a lavorare sulla motocicletta</p>	
<p>Si prega di tenere presente che qualsiasi modifica al materiale, così come i tentativi di riparazione fai da te 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 causa danni all'elettronica. Inoltre, si prega di prendere nota delle informazioni fornite nella pagina informativa relativa a questo sistema. Verificare che il prodotto acquistato corrisponda effettivamente alla propria motocicletta. Impostazioni di accensione errate possono danneggiare il motore e persino causare lesioni durante l'avviamento a pedale (contraccolpi violenti). Prestare attenzione durante i primi test di funzionamento. Se necessario, modificare le impostazioni su valori più sicuri (minore anticipo). Durante il montaggio, verificare attentamente che il rotore (volano) non tocchi le bobine dello statore o altro, cosa che potrebbe verificarsi a causa di varie circostanze e causare gravi danni.</p>	
<p>Uso previsto</p>	
<p>- Questo sistema è destinato a 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 in aftermarket. Questo sistema non è un sistema di tuning e non porterà ad aumenti significativi della potenza del motore. Migliora tuttavia in modo significativo 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 di sostanze inquinanti dovrebbero addirittura diminuire grazie a una migliore combustione. Se utilizzato come previsto, il sistema non violerà quindi normalmente lo status legale 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 verrà invalidata e potrebbe non essere possibile ottenere i risultati desiderati o, nel peggiore dei casi, si potrebbe perdere l'idoneità alla circolazione.</p>	
<p> - VAPE garantisce prodotti omologati contrassegnati dal marchio "E" all'interno di un cerchio (E8 specificamente per la Repubblica Ceca), assicurando così una conformità costante delle proprietà del prodotto alle norme di omologazione ECE pertinenti (in particolare ECE R10.05). L'ispezione viene effettuata regolarmente dall'autorità competente.</p>	
<p>- 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 batterie al piombo-acido sigillate, AGM, Gel. Non è adatto all'uso con batterie al nichel-cadmio, al nichel-metallo idruro, agli ioni di litio o qualsiasi altro tipo di batteria ricaricabile o non ricaricabile.</p>	
<p>- Si tratta di un sistema di ricambio e non di una copia del materiale di serie. Le parti di questo sistema hanno quindi un aspetto diverso e potrebbero montare in modo diverso (in particolare la bobina di accensione e il regolatore), richiedendo un certo adattamento da parte vostra.</p>	
<p>- Durante il montaggio, è indispensabile iniziare con l'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 spesso le modificano in violazione della garanzia, rendendole non idonee alla rivendita. Sostituire i vecchi sistemi di accensione non è come prendere qualcosa dallo scaffale di un supermercato, poiché esistono moltissimi tipi, versioni e possibili modifiche aftermarket sconosciute che lasciano ampio margine di errore.</p>	

- I nostri sistemi **NON** sono **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 moto fosse originariamente equipaggiata 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 si dispone delle competenze necessarie per l'installazione, far eseguire il lavoro da un esperto o presso un'officina specializzata. Un'installazione non corretta può danneggiare il nuovo sistema e la motocicletta, causando eventualmente anche lesioni personali.

- Prima di ordinare un sistema, verifica se nel kit è incluso un estraattore per il nuovo rotore. In caso contrario, è meglio ordinarlo contemporaneamente. Non utilizzare mai nulla di diverso dall'estrattore raccomandato per rimuovere 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, si prega di verificare sempre la presenza di eventuali danni (sul rotore senza plastificazione magnetica provare a spingere da parte i magneti con le dita). A seguito di un urto, i magneti incollati potrebbero essersi staccati, rimanendo attaccati al rotore esclusivamente per forza magnetica, in modo tale da non essere immediatamente evidenti. 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 come piccole viti, dadi e rondelle. Anche questo causerebbe gravi danni.

- **Se disponi di una connessione 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 quei pezzi!



- **Nota:** non preoccuparti se la freccia di direzione impressa sul rotore indica il senso orario, il sistema è progettato per funzionare in senso antiorario.



- Per disinnestare nuovamente il nuovo rotore, è necessario un estraattore M27x1,25 (codice: 99 99 799 00 - non fornito!).

- **Nota:** non utilizzare mai un estraattore a gancio, un martello o qualsiasi altro dispositivo che possa far staccare i magneti.



- Assicurati che la tua moto sia ben salda sul cavalletto, preferibilmente su un banco da lavoro rialzato, e che tu abbia un buon accesso al lato del generatore del motore. Tieni presente che installerai un sistema a 12 volt, quindi dovrai sostituire tutte le lampadine con quelle da 12 volt.

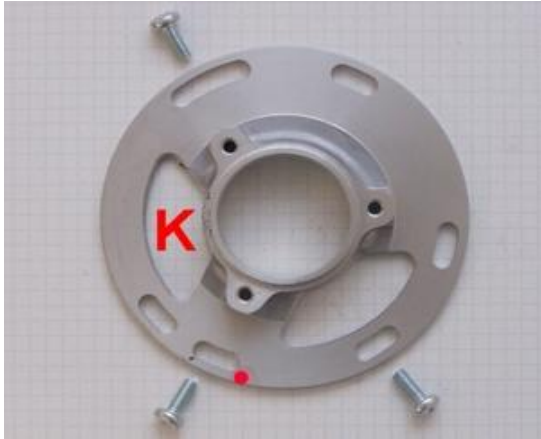


- Scollegare i cavi dalla vecchia dinamo. Estrarre tutti i cavi dall'alloggiamento del motore. Rimuovere il vecchio sistema (sarà necessario un estrattore per il volano).



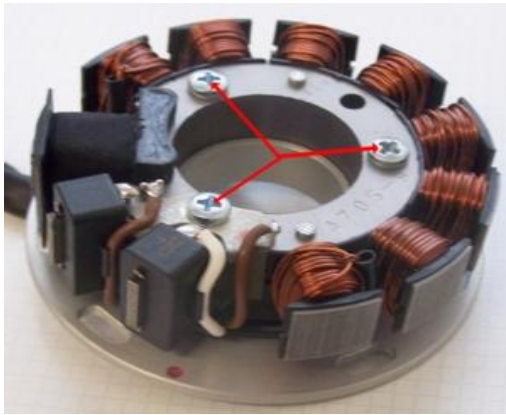
- Rimuovete la chiavetta Woodruff dall'albero motore. Non ne avrete più bisogno. Non dimenticate di farlo, altrimenti avrete difficoltà in seguito durante il montaggio. (Nota: questa chiavetta Woodruff in realtà non trattiene il rotore sull'albero, questo compito è svolto dal cono. Serve semplicemente a guidare il rotore nella posizione corretta, che ora verrà ottenuta in altro modo.)

(La foto mostra il motore del KS 100 raffreddato ad acqua!)



- Osservare la piastra di base del nuovo statore. La mostriamo qui senza lo statore per una migliore visibilità. Dei 6 fori di fissaggio, solo 3 saranno utilizzati per il KS50-175. Li abbiamo identificati qui posizionando le viti accanto ad essi.

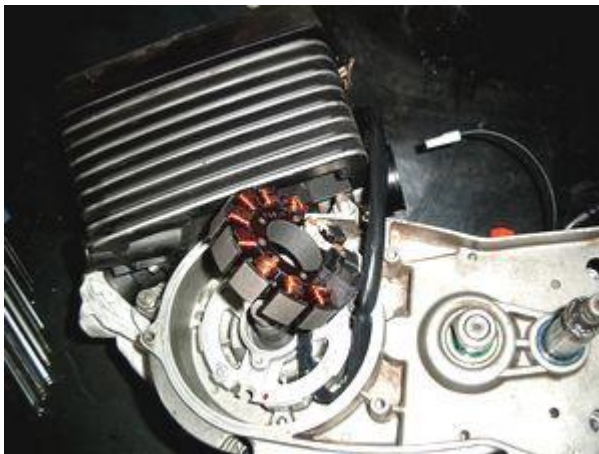
- Sulla circonferenza troverete un piccolo segno rosso (qui evidenziato da un cerchio). Si tratta di un segno di fasatura. È tuttavia valido solo fintanto che il filo dello statore passa attraverso l'apertura contrassegnata qui con la lettera "K". In caso contrario, si sposterà di 120°.



- Con la bobina, l'intera unità avrà questo aspetto. In questa forma viene fornita preassemblata.

- Per fissarla al motore, è necessario svitare la bobina dal lato e sollevarla leggermente (1-2 cm), in modo da poter accedere ai fori di fissaggio nella piastra sottostante.

- Fare attenzione a non danneggiare l'isolamento verniciato delle bobine.



- Il filo sarà visibile (a differenza della immagine qui riportata, che mostra una versione precedente della piastra di base) verso l'alto e poi uscirà dal motore attraverso l'apertura per il cavo.

- Posizionare la piastra di base, con lo statore che pende liberamente dall'unità, al posto del vecchio generatore.

- Fissare la piastra con le 3 viti M4. Assicurarsi (meglio controllare due volte!) di non intrappolare alcun cavo sotto la piastra.

- Rimetti la bobina dello statore sulla piastra, facendo attenzione a non danneggiare i cavi. Lo statore deve scattare in posizione con una certa forza. Se si posiziona senza opporre resistenza, probabilmente hai intrappolato un cavo sotto!

- Assicurati che l'apertura interna dello statore si incastrino uniformemente sul bordo di fissaggio rialzato della piastra di base, altrimenti la bobina risulterà sbilanciata e toccherà il rotore, danneggiandolo. Rimetti le 3 viti di fissaggio dello statore e serrale.



- Osservare il nuovo rotore. Sulla sua circonferenza si noterà una piccola linea impressa. Si tratta di un segno di accensione.
- È resistente, ma non ben visibile, quindi è meglio evidenziarla 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 2 mm BTDC.



- Rimuovere nuovamente il rotore con cautela senza modificare la posizione dell'albero motore e riposizionarlo sull'albero in modo che il segno sul rotore sia allineato con quello sullo statore.
- In quella posizione, fissare con cura il rotore con il dado originale.

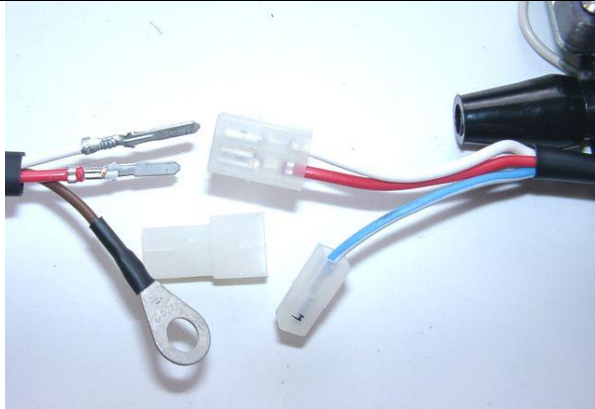


- A questo punto il lavoro sul motore è terminato. Rimetti la candela.
- Fissare la bobina di accensione sul telaio della moto, preferibilmente nel punto in cui si trovava la bobina originale. Lasciare una vite libera, poiché lì dovrà essere inserito il cavo marrone proveniente dallo statore.

- Trovare una posizione per il nuovo regolatore, sotto la sella o dietro i coperchi laterali, e fissarlo.

Collegare i componenti come indicato nello schema elettrico 71ik_102:

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



- Individuare la bobina di accensione con il suo connettore femmina e i due cavi (rosso e bianco).
- Inserire l'alloggiamento del connettore a 2 posizioni in dotazione su questo connettore e inserire i due cavi (rosso e bianco) provenienti dal generatore. Assicurarsi che i terminali siano inseriti saldamente nell'alloggiamento e che si colleghino:
 - 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 cavo marrone del nuovo generatore, dotato di terminale ad occhio, deve essere avvitato direttamente al telaio di supporto della bobina di accensione (massa).

Attenzione! La mancata osservanza di questa indicazione è la causa più frequente di problemi di accensione!! Senza questo collegamento diretto, l'impianto non funziona o non funziona a lungo senza problemi. Si prega di non fare affidamento sul telaio per la messa a terra. Vernice, olio e sporco spesso impediscono un buon contatto!

	<p>Il nuovo regolatore/raddrizzatore ha 4 fili</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 fili neri che terminano con una spina di plastica per l'ingresso CA dai 2 fili neri del generatore • 1 rosso con un connettore in plastica che fornisce il polo positivo • 1 marrone con un connettore in plastica che è la massa (meno)
<p>- I due cavi neri provenienti dal generatore ...</p>	<p>... devono essere inseriti per primi nell'alloggiamento del doppio connettore in plastica in dotazione. Questo alloggiamento si collega al connettore in plastica all'estremità dei 2 fili neri sul regolatore. Non importa quale nero sia su quale lato, poiché c'è corrente alternata.</p>
<p>- Il cavo marrone proveniente dal regolatore ...</p>	<p>... deve essere collegato al polo negativo della batteria o a una buona messa a terra se non c'è la batteria.</p>
<p>- Il cavo rosso proveniente dal regolatore ...</p> <p>Attenzione: una polarità errata danneggerà i componenti elettronici!</p>	<p>... deve essere collegato al polo positivo (12 V) della batteria oppure, in assenza di batteria, al cablaggio che porta ai dispositivi di consumo (normalmente il pin di ingresso dell'interruttore principale).</p>
<p>- Se si utilizza una batteria, assicurarsi di disporre di un fusibile da 15 A tra la batteria e il circuito del veicolo.</p>	
<p>- Non è prevista alcuna spia di controllo della carica senza batteria; questa funzione non funzionerebbe comunque. Il regolatore è dotato di un condensatore ad alta potenza integrato per stabilizzare la tensione. Ciò garantirà il corretto funzionamento degli indicatori di direzione (lampeggiatori) e del clacson anche senza batteria.</p>	
<p>- Lascia il cavo blu (a volte blu/bianco) sulla bobina di accensione. Questo è il cavo di interruzione (kill).</p> <p>- Nota: in caso di problemi di accensione, come prima misura scollegare questo cavo blu. In molti casi ciò vi consentirà di rimettervi in moto</p>	<p>- Collegato a massa - interromperà l'accensione!</p> <p>- Questo tipo di cablaggio è utilizzato nelle motociclette che originariamente erano già dotate di accensione a magnete e che quindi venivano spente tramite cortocircuito a massa.</p> <p>- Questi veicoli sono dotati di un blocco principale (o di un interruttore di spegnimento) che collega un pin a massa quando è in posizione OFF (moto tedesche: pin 2). Il cavo blu (/bianco) della bobina di accensione va collegato qui. In questo modo lo spegnimento funziona come prima.</p>
<p>Avvitare il cavo ad alta tensione (di accensione) ...</p> <p>- Si prega di non utilizzare cavi amplificatori di scintilla, come i "supercavi Nology" o "hot wire". Ciò disturberà il sistema e potrebbe danneggiarlo.</p>	<p>... alla bobina di accensione e tirare sopra la guarnizione di gomma prima di montare la bobina (sarà più facile).</p> <p>- Si prega di utilizzare il cavo fornito con il pacchetto e non un cavo qualsiasi.</p>

- Farai un favore a te stesso e alla tua moto se utilizzerai candele e chiavi per candele nuove (preferibilmente con una resistenza compresa tra 0 e 2 kOhm). Molti problemi sono riconducibili a candele, terminali e cavi "apparentemente buoni" (anche completamente "nuovi").

- **Non utilizzare** candele con resistore di soppressione interno. NGK (ad es.) offre candele di questo tipo contrassegnate con una "R" (per resistore).

- Infine, **prima di installare la batteria e prima del primo avviamento a pedale**, ricontrolla attentamente tutti i collegamenti e i montaggi confrontandoli con lo schema elettrico. Verifica che la batteria e le lampadine abbiano la tensione corretta (12 V).

- Se qualcosa non dovesse funzionare, consultare la nostra guida alla risoluzione dei problemi 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 della dinamo viene spesso lavorato e si accorcia. Di conseguenza, il rotore si posiziona più in basso, rischiando di toccare con i suoi rivetti la bobina dello statore. Il risultato è la distruzione dello statore e il mancato avviamento.

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 propria motocicletta.

I segni di fasatura sul materiale servono solo come guida generale durante la prima installazione. Dopo il montaggio, verificare con mezzi adeguati (stroboscopio) che le impostazioni siano corrette per evitare danni al motore o, eventualmente, alla propria salute. L'utente è l'unico responsabile dell'installazione e della correttezza delle impostazioni.

- I sistemi di accensione generano **alta tensione!** Con il nostro materiale 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. Se è necessario testare la scintilla, tenere saldamente la presa della candela con del materiale ben isolante e premerla con forza contro una parte solida del blocco motore.

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

- Il cavo HT con il 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 conformarsi alle leggi locali (*requisiti di compatibilità elettromagnetica*).

- Non utilizzare contemporaneamente cappucci per candele dotati di resistenza **insieme** a candele dotate di resistenza. 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 invecchiano, 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, controlla il serraggio di tutte le viti, anche di quelle preinstallate. Se le parti si allentano durante il funzionamento, si verificheranno inevitabilmente danni al materiale. Le viti sono preassemblate solo in modo lasco.

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

I nostri componenti sono stati controllati prima della consegna. In ogni caso, non potrete verificare molto. **Evitate in ogni caso di misurare i componenti elettronici (come la bobina di accensione, il regolatore e l'unità di anticipo). Rischiate di danneggiare gravemente l'elettronica interna. In ogni caso, non otterrete alcun risultato tangibile dall'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 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 eventuali malfunzionamenti nel circuito di interruzione. Controllare attentamente i collegamenti a terra, 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 il controllo.

- La scintilla dei classici sistemi di accensione a puntine ha, con circa 10.000 Volt, un'energia relativamente bassa e appare quindi gialla e spessa (il che però la rende altamente visibile). La scintilla del nostro sistema è una scintilla ad alta energia con fino a 40.000 Volt e quindi ha una forma concentrata sottile come un ago e un colore blu, il che la rende meno visibile. Inoltre, si ottiene la scintilla solo alle velocità di avviamento a pedale e non spingendo lentamente la leva del pedale 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 osservare che durante i test su un lato, l'altro deve essere collegato a una candela montata o saldamente messo a terra. In caso contrario, non ci sarà scintilla su nessuno dei due 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 scollegare 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 lavorato sul sistema, verificare la corretta polarità della batteria e del regolatore. L'inversione di polarità provoca cortocircuiti e danneggia il regolatore, la bobina di accensione e l'unità di anticipo. Di norma, il cablaggio è sempre colore su colore. I casi in cui il colore cambia da un filo all'altro sono espressamente indicati nelle nostre istruzioni.

- Quando maneggiate il nuovo rotore, fate attenzione a non danneggiarne i magneti. Evitate di colpire direttamente la circonferenza del rotore. **Durante il trasporto non posizionate mai il rotore sopra lo statore.** Rispettate le 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 invecchiano e quindi aumentano la loro resistenza interna. 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 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 smontare il rotore. In tal caso, i suoi magneti potrebbero allentarsi. Offriamo un estrattore speciale 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 dopo un po' di tempo.

- Si prega di osservare queste avvertenze, 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 moto con il suo nuovo cuore elettrico!

