

Sistema 7260799DC

Vantaggi rispetto al sistema originale:

Generatore/accensione per Husqvarna WR360 (1998-99)

- con magnete Kokusan da 80 mm di serie
- Generatore a magneti con accensione a stato solido integrata, uscita luce 12 V/100 W CC. Accensione con alimentazione autonoma interna al sistema. Sostituisce il magnete originale e tutte le parti dell'accensione. Non richiede modifiche al basamento.

- tutti i componenti sono nuovi
- accensione a stato solido
- maggiore potenza luminosa (con lampadina da 40/45 W)



M7260799DC

Istruzioni di montaggio per il sistema 7260799DC	23.7.2026
- Se sei in grado di installare e regolare i tempi di un sistema di accensione di serie e possiedi competenze meccaniche di base, puoi installare un VAPE! Se non hai mai lavorato sul tuo sistema di accensione, è meglio farlo fare da qualcuno che se ne intende.	
- VAPE non è in grado di verificare il rispetto di tali istruzioni, né le condizioni e le modalità di installazione, funzionamento, utilizzo e manutenzione del sistema. Un'installazione non corretta può causare danni alla proprietà e, eventualmente, anche lesioni personali. Pertanto, non ci assumiamo alcuna responsabilità per perdite, danni o costi derivanti da, o in qualsiasi modo correlati a, un'installazione errata, un funzionamento improprio o un uso e una manutenzione non corretti. Ci riserviamo il diritto di apportare modifiche al prodotto, ai dati tecnici o alle istruzioni di montaggio e funzionamento senza preavviso	
IMPORTANTE	
- Si prega di leggere integralmente e con attenzione le presenti istruzioni prima di iniziare qualsiasi intervento sulla propria motocicletta Si prega di tenere presente che qualsiasi modifica al materiale, così come i tentativi di riparazione autonomi non concordati con VAPE, possono comportare la perdita della garanzia. Non tagliare i cavi. Ciò comporta la perdita della protezione contro l'inversione di polarità e spesso provoca danni all'elettronica. Si prega inoltre di prendere nota delle informazioni fornite nella pagina informativa relativa a questo sistema. Verificate che il prodotto acquistato corrisponda effettivamente alla vostra motocicletta. Impostazioni errate dell'accensione possono danneggiare il motore e persino causare lesioni durante l'avviamento a pedale (contraccolpi violenti). Prestate attenzione durante i primi collaudi. Se necessario, modificate le impostazioni scegliendo valori più sicuri (minore anticipo). Durante il montaggio, controllate attentamente che il rotore (volano) non tocchi le bobine dello statore o qualsiasi altro componente; ciò potrebbe verificarsi a causa di varie circostanze e provocare gravi danni.	
Uso previsto - Questo sistema è progettato per sostituire i sistemi di serie (dinamo/alternatore e accensione) nelle motociclette d'epoca e classiche il cui motore non abbia subito modifiche aftermarket. Non si tratta di un sistema di tuning e non comporta aumenti significativi della potenza del motore. Migliora tuttavia in modo significativo la sicurezza stradale e il comfort, garantendo un'illuminazione migliore, un funzionamento più efficiente degli indicatori di direzione 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 sostanze inquinanti gassose né il rumore. Nella maggior parte dei casi, le emissioni inquinanti dovrebbero addirittura ridursi grazie a una migliore combustione. Se utilizzato come previsto, il sistema non violerà quindi normalmente la normativa vigente relativa alla motocicletta. (Si prega di verificare le normative locali vigenti!) Questo sistema non è adatto all'uso in competizioni sportive. Se utilizzato in modo diverso da quello previsto, la garanzia verrà invalidata e potrebbe accadere che non si ottengano i risultati desiderati o, nel peggiore dei casi, che si perda l'idoneità alla circolazione su strada.	
 - VAPE garantisce prodotti omologati contrassegnati dal marchio "E" all'interno di un cerchio (E8 specificamente per la Repubblica Ceca), assicurando così la costante conformità delle caratteristiche del prodotto alle norme di omologazione ECE pertinenti (in particolare ECE R10.05). I controlli vengono effettuati regolarmente dall'autorità competente.	
- Il sistema di ricarica è adatto esclusivamente all'uso con batterie ricaricabili al piombo-acido da 12 V (6 V per i sistemi a 6 V) con elettrolito liquido o con batterie al piombo-acido sigillate, AGM e al gel. Non è adatto all'uso con batterie al nichel-cadmio, al nichel-metallo-idruro, agli ioni di litio o con qualsiasi altro tipo di batteria ricaricabile o non ricaricabile.	
- Si tratta di un sistema di ricambio e non di una copia del materiale originale. I componenti di questo sistema hanno quindi un aspetto diverso e potrebbero non adattarsi perfettamente (in particolare la bobina di accensione e il regolatore), richiedendo un piccolo adattamento da parte vostra.	

- Durante il montaggio, è fondamentale iniziare dall'assemblaggio dei componenti del motore per verificare che si adattino correttamente prima di procedere con il montaggio delle parti esterne. In molti casi i clienti montano prima questi ultimi e, di conseguenza, spesso li modificano in violazione della garanzia, rendendoli così non idonei alla rivendita. La sostituzione dei vecchi sistemi di accensione non consiste semplicemente nel prendere un prodotto dallo scaffale di un supermercato, poiché ne esistono moltissimi tipi e versioni, oltre a possibili modifiche aftermarket sconosciute che lasciano ampio margine di errore.

- I nostri sistemi **NON** sono stati testati per l'uso con dispositivi elettronici di terze parti (come GPS, telefoni cellulari, illuminazione a LED ecc.) e potrebbero causare danni a tali componenti. È possibile che i tachimetri elettronici già presenti non funzionino con il nuovo sistema. È possibile che gli interruttori di sicurezza e i comandi elettronici delle valvole già presenti non siano supportati. È possibile che la vostra moto fosse originariamente dotata di un sistema di accensione che limitava la velocità massima per motivi di legge. Il nuovo sistema non dispone di tale funzione, pertanto si raccomanda di verificare preventivamente la propria situazione normativa.

- Se non si dispone delle competenze necessarie per l'installazione, affidarla a un esperto o a un'officina specializzata. Un'installazione non corretta potrebbe danneggiare il nuovo sistema e la motocicletta, causando eventualmente anche lesioni personali.

- Prima di ordinare un sistema, si prega di verificare se nel kit è incluso un estrattore per il nuovo rotore. In caso contrario, è consigliabile ordinarlo contemporaneamente. Non utilizzare mai strumenti diversi 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, verificare sempre che non presenti danni (nel caso di rotori senza plastificazione dei magneti, provare a spingere i magneti da parte con le dita). A seguito di un urto, i magneti incollati potrebbero essersi staccati, rimanendo attaccati al rotore esclusivamente per forza magnetica, senza che ciò sia immediatamente evidente. Durante il funzionamento del motore, il danno risulterebbe considerevole. Prima di posizionare il rotore sul motore, assicurarsi che i suoi magneti non abbiano raccolto oggetti metallici quali piccole viti, dadi e rondelle. Anche ciò causerebbe gravi danni.

- **Se hai accesso a Internet, ti consigliamo di consultare le istruzioni online.** Cliccandoci sopra potrai visualizzare immagini più grandi e di migliore qualità, oltre a eventuali informazioni aggiornate. Elenco dei sistemi su <http://www.powerdynamo.biz>



Dovreste aver ricevuto i seguenti componenti:

- unità statore preassemblata
- rotore / dado di fissaggio
- bobina di accensione elettronica
- cavo HT / cavo di interruzione blu
- regolatore/raddrizzatore
- vari componenti



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

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

- Assicurati che la moto sia ben fissata sul cavalletto, preferibilmente su un banco da lavoro rialzato, e che tu abbia facile accesso al lato del generatore del motore.



- Rimuovi il rotore; per farlo ti servirà un estrattore. Svita il vecchio statore e rimuovilo dal motore.

- Rimuovere la chiavetta Woodruff dalla manovella. Non servirà più. Si prega di non dimenticarsene, altrimenti si incontreranno difficoltà in seguito durante il montaggio. (Nota: questa chiavetta Woodruff non serve in realtà a fissare il rotore sull'albero, compito che spetta al cono. Serve semplicemente a guidare il rotore nella posizione corretta, che ora verrà ottenuta in altro modo.)



- Svitare la bobina dello statore dalla piastra di base e sollevarla leggermente per poter accedere ai fori di montaggio. Fare attenzione a non danneggiare lo strato isolante verniciato della bobina.

- La bobina nera più grande si posizionerà in corrispondenza dell'uscita dei cavi.

- Posizionare la piastra di base con lo statore appeso liberamente dall'unità al posto del vecchio generatore. Fissare la piastra con le 2 viti in dotazione. Fare attenzione a non incastrare alcun cavo sotto la piastra.



- Poiché il segno di allineamento sulla piastra di base non sarà visibile una volta montato il rotore, dovrai spostarlo in un punto più esterno. Il solo fatto di posizionare lì la vite di fissaggio coprirà il segno.



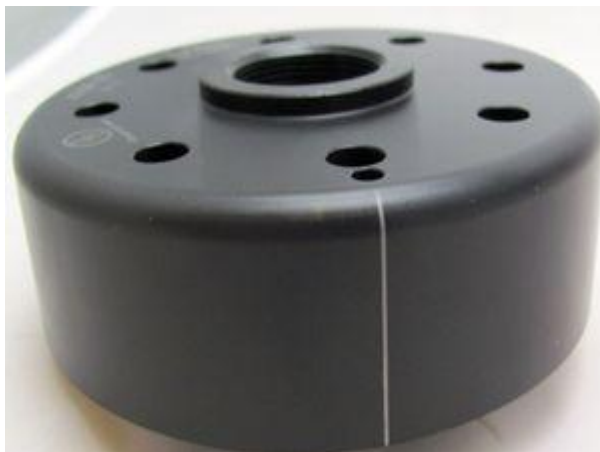
- Rimetti la bobina dello statore sulla piastra, facendo attenzione a non danneggiare i fili. Lo statore deve incastrarsi con una certa forza. Se si inserisce senza opporre resistenza, probabilmente hai incastrato un filo sotto!
- Assicurarsi che l'apertura interna dello statore si innesti in modo uniforme sul bordo di fissaggio rialzato della piastra di base; in caso contrario, la bobina risulterà sbilanciata e entrerà in contatto con il rotore, danneggiandolo.
- Fissare la bobina con le 3 viti M4x25 e serrarle.



- Sul cavo dello statore è presente un anello di gomma. Inserirlo a pressione nell'apertura di uscita del cavo, quindi tagliare con cura il materiale in eccesso.

- Fasatura dell'accensione

Per garantire la massima flessibilità, sul rotore non è stata praticata alcuna scanalatura. Non c'è bisogno di preoccuparsi per la chiavetta Woodruff ormai persa. Essa non aveva alcuna funzione di bloccaggio, ma serviva solo a guidare le impostazioni corrette dell'accensione. Ora avete i segni di riferimento e una flessibilità molto maggiore.



- Date un'occhiata al nuovo rotore. Sulla sua circonferenza troverete una piccola linea impressa. Si tratta di un segno di accensione. È resistente, ma non ben visibile, quindi è meglio evidenziarlo con un pennarello.
- Prima di posizionare il rotore, verificare che i suoi magneti non abbiano attirato viti o altri componenti che potrebbero danneggiarlo durante il funzionamento.



- IMPORTANTE - ATTENZIONE !!!

- Non utilizzare l'etichetta incisa al laser contrassegnata con "0"



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

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

- Rimuovere nuovamente il rotore con cautela senza modificare la posizione della manovella e riposizionarlo sulla manovella in modo tale che il segno sul rotore sia allineato con quello sullo statore.



- In tale posizione, fissare con cura il rotore utilizzando il dado in dotazione.

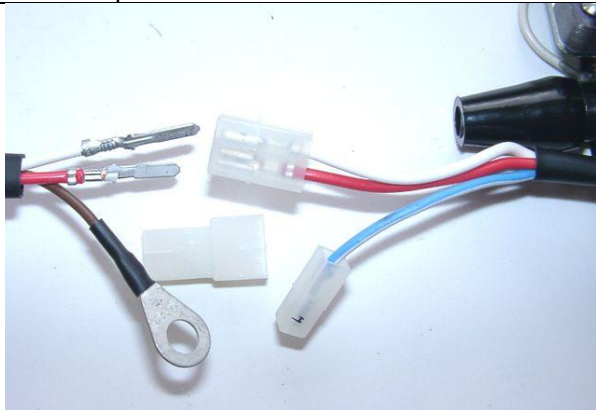
- Verificare ora nuovamente che il rotore possa ruotare liberamente sopra le bobine e la piastra di base!

- Fissare la bobina di accensione e il regolatore sul telaio della motocicletta, preferibilmente nel punto in cui si trovava la bobina originale. (Le immagini mostrano una motocicletta diversa con regolatore CA!)



Collegare i componenti come indicato nello schema elettrico 71ik_102:

- Per facilitare il passaggio dei cavi attraverso le aperture spesso di piccole dimensioni presenti nel carter del motore, il connettore in plastica del cablaggio dell'alternatore che conduce alla bobina di accensione non è stato inserito sul terminale del cavo. È necessario inserire il connettore solo dopo aver completato correttamente l'installazione sul lato motore.



- Individuare la bobina di accensione con il suo connettore femmina e i due cavi (rosso e bianco).

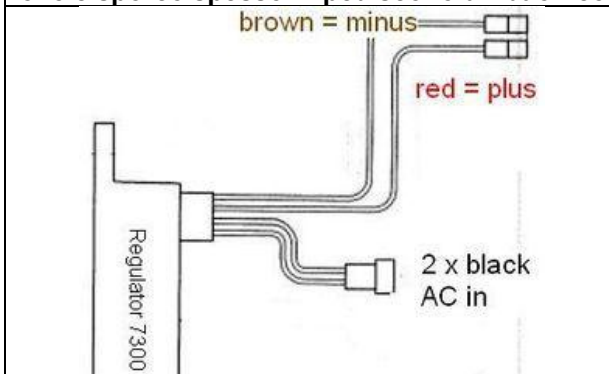
- Posizionare l'alloggiamento della spina a 2 posizioni in dotazione su questa spina e inserire i due fili (rosso e bianco) provenienti dal generatore. Assicurarsi che i terminali siano ben fissati nell'alloggiamento e che siano collegati come segue:

- il bianco al bianco
- il rosso al rosso

- Se dovessi aver bisogno (o volessi) estrarre nuovamente i terminali dall'alloggiamento della spina, inserisci una graffetta dalla parte anteriore accanto ai terminali e sposta da parte la piccola linguetta. Quindi estrai il cavo.

- Il cavo marrone del nuovo generatore, dotato di terminale ad occhio rotondo, 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 utilizzare il telaio come massa. Vernice, olio e sporco spesso impediscono un buon contatto!



Il nuovo regolatore/raddrizzatore ha 4 fili

- 2 fili neri terminanti con un connettore in plastica per l'ingresso CA dai 2 fili neri del generatore
- 1 rosso con un connettore in plastica che eroga il polo positivo
- 1 marrone con un connettore in plastica che è la massa (meno)

- I due cavi neri provenienti dal generatore ...	... devono essere inseriti per primi nell'alloggiamento del connettore doppio in plastica in dotazione. Questo alloggiamento si collega al connettore in plastica all'estremità dei 2 fili neri sul regolatore. Non importa quale filo nero si trovi su quale lato, poiché si tratta di corrente alternata.
- Il cavo marrone proveniente dal regolatore ...	... deve essere collegato al polo negativo della batteria oppure a una buona messa a terra, se non è presente una batteria.
- Il cavo rosso proveniente dal regolatore ... Attenzione: una polarità errata danneggerà i componenti elettronici!	... 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).
Assicurarsi che sia presente un fusibile da 15 A tra la batteria e l'impianto elettrico del veicolo.	
- NON è previsto alcun sistema di spia di controllo della carica senza batteria; in ogni caso, questa funzione non funzionerebbe. Il regolatore è dotato di un condensatore ad alta potenza integrato che serve a stabilizzare la tensione. Ciò garantisce il corretto funzionamento degli indicatori di direzione laterali (lampeggiatori) e del clacson anche in assenza di batteria.	

- Rimane il cavo blu (a volte blu/bianco) collegato alla bobina di accensione. Si tratta del cavo di interruzione (kill). Nota: - In caso di problemi di accensione, come prima misura scollegate questo cavo blu. In molti casi ciò vi consentirà di rimettervi in marcia	- Se collegato a massa, bloccherà l'accensione! - Questo tipo di cablaggio viene utilizzato nelle motociclette che originariamente erano già dotate di accensione a magnete e che, pertanto, venivano spente tramite cortocircuito a massa. - Questi veicoli sono dotati di serie di un blocco principale (o di un interruttore di emergenza) che, quando è in posizione OFF, collega un pin a massa (motociclette tedesche: pin 2). Il cavo blu (/bianco) della bobina di accensione va collegato qui. In questo modo lo spegnimento funziona come in precedenza.
Avvitare il cavo ad alta tensione (di accensione) ... - Si prega di non utilizzare cavi amplificatori di scintilla, come i "Nology supercables" o gli "hot wire". Ciò potrebbe causare disturbi al sistema e, eventualmente, danneggiarlo.	... nella bobina di accensione e infilare la guarnizione in gomma prima di montare la bobina (sarà più facile). - Si prega di utilizzare il cavo fornito con il kit e non un cavo qualsiasi.
- Farai un favore alla tua moto se le regalerai candele e chiavi per candele nuove (preferibilmente con resistenza compresa tra 0 e 2 kOhm). Molti problemi sono riconducibili a candele, terminali e cavi "apparentemente in buono stato" (anche se completamente "nuovi di zecca"). - Non utilizzare candele dotate di resistore di soppressione interno. NGK (ad esempio) offre candele di questo tipo contrassegnate dalla lettera "R" (che sta per resistore).	
- Infine – prima di installare la batteria e prima di effettuare il primo avviamento a pedale – si prega di ricontrollare attentamente tutti i collegamenti e i fissaggi confrontandoli con lo schema elettrico. Verificare che la tensione della batteria e delle lampadine sia corretta (12 V). - Se qualcosa non dovesse funzionare, consultare la nostra guida alla risoluzione dei problemi disponibile sulla nostra homepage. Come primo passo, scollegare il cavo blu dalla bobina e ripetere il test.	
- IMPORTANTE: Durante la riparazione dell'albero motore , l'albero della dinamo viene spesso lavorato e si accorcia. Di conseguenza, il rotore si abbassa, rischiando di entrare in contatto con i rivetti della bobina dello statore. Ciò comporta la distruzione dello statore e il malfunzionamento dell'accensione.	

Informazioni importanti sulla sicurezza e sul funzionamento

- La sicurezza prima di tutto! Si prega di rispettare le norme generali in materia di salute e sicurezza relative alla riparazione dei veicoli a motore (MVR), nonché le informazioni e gli obblighi di sicurezza indicati dal costruttore della propria motocicletta.

I segni di fasatura presenti sul materiale hanno solo scopo orientativo durante la prima installazione. Dopo il montaggio, verificare con strumenti adeguati (ad es. uno stroboscopio) che le impostazioni siano corrette, al fine di evitare danni al motore o, in casi estremi, alla propria salute. La responsabilità dell'installazione e della correttezza delle impostazioni ricade esclusivamente sull'utente.

- I sistemi di accensione generano alta tensione! Con i nostri materiali si possono raggiungere fino a 40.000 Volt! Se maneggiati con noncuranza, ciò può non solo causare dolore, ma anche essere decisamente pericoloso. Si prega di mantenere una distanza di sicurezza dall'elettrodo della candela e dai cavi ad alta tensione scoperti. Qualora fosse necessario verificare la presenza della scintilla, tenere saldamente la chiave per candele con del materiale ben isolante e premerla con forza contro una superficie solida del blocco motore. Non rimuovere mai i cappucci delle candele quando il motore è in funzione. Lavare il veicolo solo a motore spento e con l'accensione disinserita.

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

- Non utilizzare contemporaneamente cappucci delle candele dotati di resistore **insieme** a candele dotate di 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.

- Tenete presente che le candele invecchiano, aumentando la loro resistenza. Se un motore si avvia solo a freddo, è molto probabile che la causa sia un connettore della candela difettoso o una candela malfunzionante. Non utilizzate i cosiddetti cavi di potenziamento dell'accensione (ad es. Nology).

- Dopo l'installazione, verificare il serraggio di tutte le viti, comprese quelle preinstallate. Se durante il funzionamento alcune parti si allentano, si verificheranno inevitabilmente danni al materiale. Le viti vengono preassemblate solo in modo non troppo serrato.

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

I nostri componenti sono stati controllati prima della consegna. In ogni caso, non potrete verificare granché. **Evitate in ogni caso di misurare i componenti elettronici (come la bobina di accensione, il regolatore e l'unità di anticipo). Rischiare di causare gravi danni all'elettronica interna. In ogni caso, non otterrete alcun risultato tangibile da questa operazione.** Tenete presente che anche il carburatore, le candele e le prese delle candele (anche se completamente nuove) potrebbero essere la causa del malfunzionamento. L'esperienza generale con i nostri sistemi indica che il carburatore dovrà essere regolato nuovamente su valori inferiori. Se il sistema non si avvia dopo il montaggio, scollegare innanzitutto il cavo di interruzione blu (o blu/bianco) direttamente dalla bobina di accensione (o, in alcuni casi, dall'unità di anticipo) per eliminare eventuali malfunzionamenti nel circuito di interruzione. Controllare attentamente i collegamenti a massa, assicurandosi che vi sia un buon collegamento elettrico tra il telaio e il blocco motore. In caso di problemi, si prega di consultare prima la nostra Knowledge Base prima di inviarci il materiale per un controllo.

- La scintilla dei sistemi di accensione classici a puntine ha un'energia relativamente bassa, pari a circa 10.000 Volt, e appare quindi gialla e spessa (il che, tuttavia, la rende molto visibile). La scintilla del nostro sistema è ad alta energia, con una tensione che raggiunge i 40.000 volt; di conseguenza, ha una forma concentrata e sottile come un ago ed è di colore blu, il che la rende meno visibile. Inoltre, la scintilla si genera solo alle velocità tipiche dell'avviamento a pedale e non premendo lentamente la leva con la mano (come potrebbe accadere con gli accensioni alimentate a batteria).

- Gli impianti che utilizzano bobine di accensione a doppia uscita presentano alcune peculiarità. Si prega di tenere presente che, durante i test su un lato, l'altro deve essere collegato a una candela installata oppure messo a terra in modo sicuro. In caso contrario, non si genererà alcuna scintilla su entrambi i lati. Inoltre, con tali uscite aperte, potrebbero sprigionarsi scintille lunghe e pericolose su tutta la superficie della bobina.
 - Non eseguire mai saldature ad arco elettrico sulla moto senza aver scollegato completamente tutte le parti contenenti semiconduttori (bobina di accensione, regolatore, anticipo); non è necessario smontare lo statore e il rotore. Lo stesso vale per la saldatura a stagno. Prima di toccare i componenti elettronici, scollegare il saldatore dalla rete elettrica! Non utilizzare mai mastice di rame sulle candele.
 - I componenti elettronici sono molto sensibili all'inversione di polarità. Dopo aver effettuato interventi sull'impianto, verificare che la polarità della batteria e del regolatore sia corretta. L'inversione di polarità provoca cortocircuiti e danneggia irreparabilmente il regolatore, la bobina di accensione e l'unità di anticipo. Di norma, il cablaggio prevede sempre il collegamento "colore con colore". I casi in cui il colore cambia da un filo all'altro sono espressamente indicati nelle nostre istruzioni.
 - Quando si maneggia il nuovo rotore, prestare attenzione a non danneggiarne i magneti. Evitare di infliggere urti diretti alla circonferenza del rotore. **Durante il trasporto, non posizionare mai il rotore sopra lo statore.** Attenersi alle nostre indicazioni relative al trasporto del materiale.
 - Non utilizzare chiavi per candele con una resistenza superiore a 5 kOhm. È preferibile utilizzare quelle da 1 o 2 kOhm. Tenete presente che le chiavi per candele si usurano nel tempo e, di conseguenza, la loro resistenza interna aumenta. Se un motore si avvia solo a freddo, la causa è molto probabilmente una chiave per candele e/o una candela difettosa. In caso di problemi, controllate anche i cavi ad alta tensione. Non utilizzate mai cavi 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 artiglio o un martello per smontare il rotore. In tal caso, i magneti potrebbero allentarsi. Mettiamo a disposizione uno speciale estrattore per smontare nuovamente il nuovo rotore (vedere le istruzioni di montaggio)!
 - Se la moto non viene utilizzata per un periodo prolungato, scollegare la batteria (se presente) per evitare la dispersione di corrente attraverso i diodi del regolatore. Tuttavia, anche una batteria scollegata si scaricherà completamente dopo un certo tempo.
 - Ti preghiamo di tenere conto di queste indicazioni, ma allo stesso tempo non lasciarti intimidire dalla procedura 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!**

