

Sistema 700859900**Vantaggi rispetto al vecchio sistema:**

Impianto di accensione per Husqvarna 250, 400, 430 e 500, raffreddate ad aria e ad acqua, anni di costruzione dal 1981 al 1987

- Se disponete dell'adattatore originale da 130/90 mm del vostro vecchio sistema, potete utilizzare anche il sistema 71 25 799, che si monta sull'adattatore originale.

- Accensione completamente elettronica senza alternatore. Accensione elettronica senza contatti con alimentazione propria.

- Sostituisce il vecchio Motoplat o SEM, bobina di accensione inclusa. Non sono necessarie modifiche al basamento del motore. Il vecchio adattatore non è necessario.

- tutti i componenti sono nuovi
- accensione molto stabile con scintille ad alta energia
- avviamento e combustione migliori



M700859900

Istruzioni di montaggio per il codice 700859900	20.10.2026
- Se siete in grado di montare e regolare l'accensione originale e possedete competenze meccaniche di base, potete installare anche un sistema VAPE. Se non avete mai avuto a che fare con questo tipo di sistema, è meglio farlo installare da qualcuno che ne abbia esperienza.	
- VAPE non è in grado di verificare il rispetto delle presenti istruzioni, né delle condizioni e delle modalità relative all'installazione, al funzionamento, all'uso e alla manutenzione di questo sistema. Un'installazione non corretta può causare danni materiali o addirittura lesioni personali. Non ci assumiamo alcuna responsabilità per perdite, danni o costi derivanti da un'installazione errata, da un funzionamento improprio, da un uso o una manutenzione non corretti, o in qualsiasi modo ad essi correlati. Ci riserviamo il diritto di apportare modifiche al prodotto, alle specifiche tecniche o alle istruzioni di montaggio e funzionamento senza preavviso.	
IMPORTANTE	
<u>Leggete attentamente e per intero le istruzioni prima di iniziare l'installazione</u> Si ricordi che qualsiasi modifica non autorizzata, compresi i tentativi di riparazione, ai componenti può comportare la perdita dei diritti di garanzia. Ciò vale anche per il taglio dei cavi, che molto spesso comporta la perdita dei connettori con protezione contro l'inversione di polarità e, di conseguenza, cortocircuiti o inversioni di polarità che danneggiano i materiali. Si prega di osservare le indicazioni riportate nella pagina informativa relativa al sistema. Assicurarsi che la configurazione del sistema illustrata corrisponda effettivamente ai requisiti del proprio motore. Valori di accensione errati, ad esempio, possono danneggiare il motore e/o causare lesioni durante l'avviamento (contraccolpo del pedale di avviamento). È necessario prestare particolare attenzione al primo avvio dopo l'installazione. Se si riscontrano anomalie, controllare e modificare la regolazione dell'accensione! Durante l'installazione, verificare con molta attenzione che il rotore non sfregi contro la bobina dello statore o altrove, poiché ciò può verificarsi per vari motivi e causare gravi danni.	
<u>Uso previsto</u> - Si tratta di un sistema di ricambio e non di una copia di un componente originale. Le parti del sistema hanno quindi un aspetto diverso da quelle originali e, in particolare, la bobina di accensione e il regolatore potrebbero avere punti di fissaggio diversi che richiedono un adattamento da parte vostra. Questo sistema è destinato esclusivamente alla sostituzione degli impianti di illuminazione e di accensione originali nelle motociclette d'epoca e youngtimer, le cui caratteristiche del motore non siano state modificate successivamente da interventi di modifica strutturale. Non si tratta di un sistema di tuning, non modifica le caratteristiche originali del motore e non si ottiene un aumento significativo della potenza del motore; tuttavia, si migliorano l'idoneità alla circolazione e la sicurezza del veicolo grazie a un'illuminazione migliore, a indicatori di direzione più evidenti, a un clacson sempre potente e a una maggiore affidabilità generale rispetto agli impianti originali ormai obsoleti. Poiché i nostri impianti non comportano alcuna modifica sostanziale delle caratteristiche del motore, non si verifica alcun peggioramento delle emissioni di gas di scarico né del livello di rumorosità. Nella maggior parte dei casi, le emissioni di gas di scarico dovrebbero addirittura migliorare, grazie a una combustione più completa.	
 - VAPE garantisce prodotti omologati, contrassegnati all'interno del cerchio dal simbolo "E" (specifico per la Repubblica Ceca, E8), il che assicura una conformità costante delle caratteristiche dei prodotti alle norme di omologazione ECE applicabili (in particolare ECE R10.05). L'ispezione viene effettuata regolarmente dall'autorità competente	
- Il sistema di ricarica è destinato esclusivamente all'uso con batterie ricaricabili al piombo-acido da 12 V (6 V per i sistemi a 6 V) con elettrolita liquido o con accumulatori al piombo sigillati, AGM e gel. Non è adatto all'uso con batterie al nichel-cadmio, al nichel-metallo idruro, agli ioni di litio o altri tipi di batterie ricaricabili o non ricaricabili.	
- Il sistema non è adatto all'uso nell'ambito di manifestazioni sportive. In caso di utilizzo non conforme, la garanzia decade. Inoltre, è possibile che il sistema non offra le prestazioni desiderate e che non siamo in grado di fornirvi assistenza tramite il nostro servizio di supporto, poiché non conosciamo la situazione. Nel peggiore dei casi, un utilizzo non conforme può addirittura comportare la revoca dell'autorizzazione all'uso.	

- Durante il montaggio dei componenti, **è fondamentale iniziare dal montaggio dei componenti sul lato motore** (adattatore, statore, rotore) per verificare che questi si adattino perfettamente, prima di procedere con il montaggio dei componenti da installare all'esterno del motore. Purtroppo, nella maggior parte dei casi si inizia proprio con il montaggio del regolatore, della bobina di accensione e, se del caso, della centralina, e molto spesso questi componenti vengono modificati (in modo non coordinato!), il che rende impossibile una successiva rivendita da parte nostra. La sostituzione degli impianti di illuminazione e di accensione delle moto d'epoca non è purtroppo come un acquisto al supermercato da uno scaffale, ma, data la varietà di modelli e le eventuali modifiche apportate al materiale da quando sono stati prodotti molti anni fa, è sempre un'operazione complessa che, purtroppo, può comportare anche degli errori.

- I nostri sistemi **NON** sono **stati testati per l'uso con altri componenti elettronici (come sistemi di accensione di terze parti, navigatori, telefoni cellulari, luci a LED ecc.)** e potrebbero, in determinate circostanze, causare danni a tali componenti. Eventuali contagiri presenti non sono supportati dal sistema. Offriamo tuttavia una soluzione per il contagiri. Allo stesso modo, non sono supportati eventuali interruttori di protezione o sistemi di controllo dei gas di scarico comandati dall'accensione. È inoltre possibile che l'accensione originale fosse dotata, per motivi legali, di un dispositivo di limitazione della velocità. Il nuovo sistema non dispone di tale dispositivo. Si prega pertanto di verificare preventivamente la situazione giuridica.

- Se non disponete delle competenze tecniche necessarie per l'installazione, vi preghiamo di affidarla a un tecnico specializzato o a un'officina specializzata. Un'installazione non corretta può causare danni sia al nuovo sistema che alla motocicletta, o addirittura provocare lesioni al conducente.

- Prima di ordinare un sistema, vi preghiamo di verificare che **l'estrattore per rotori** da noi raccomandato sia incluso nella confezione. In caso contrario, vi consigliamo di ordinarlo subito insieme al sistema! In caso di danneggiamento del rotore dovuto all'uso di altri utensili o strumenti ausiliari, il diritto alla garanzia decade!

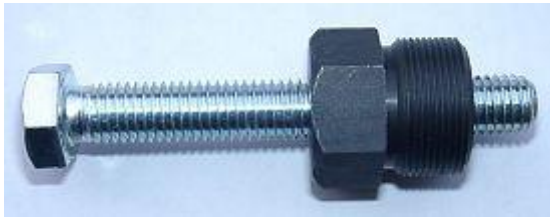
- Il rotore è estremamente sensibile agli urti (ad esempio anche durante il trasporto). È indispensabile verificare in ogni caso, prima del montaggio, che il rotore non presenti eventuali danni. Se si tratta di un rotore in cui i magneti non sono incapsulati, verificare che siano ben fissati provando a spingerli lateralmente con le dita. A seguito di urti, alcuni dei magneti incollati potrebbero essersi allentati e rimanere fissati solo grazie alla loro forza magnetica. Ciò causerebbe gravi danni all'impianto durante il funzionamento. Allo stesso tempo, si prega di controllare che tra i magneti del rotore non siano presenti corpi estranei (ad es. viti o altri oggetti metallici).

- **Se disponete di una connessione a Internet, vi consigliamo di consultare questa documentazione online.** In questo modo potrete ingrandire la maggior parte delle immagini cliccandoci sopra e otterrete informazioni più dettagliate ed eventualmente più aggiornate. Elenco dei sistemi all'indirizzo: <http://www.powerdynamo.biz>



Dovreste aver ricevuto i seguenti componenti:

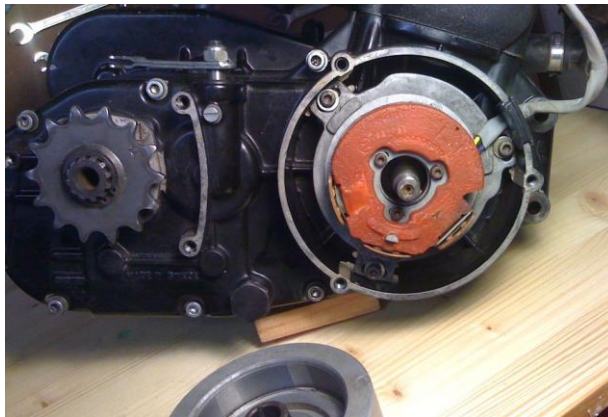
- unità statore premontata
- Rotore
- Bobina di accensione, cavo ad alta tensione e cavo di disinserimento blu
- 3 viti M5, 3 rondelle, 2 fascette



- Per smontare il nuovo rotore è necessario un estrattore M27x1,25 (codice articolo: 99 99 799 00 - **non incluso nella fornitura!**).

ATTENZIONE: se si utilizza un estrattore a griffa, i magneti nel rotore si staccano!

- Assicurarsi che la moto sia posizionata in modo sicuro, preferibilmente su una piattaforma di montaggio rialzata, e di avere un buon accesso al lato dell'alternatore del motore.



- Rimuovete il rotore Motoplat (o SEM) originale. A tal fine è necessario un estrattore M26x1,5 (non incluso nella fornitura)

- Rimuovete tutti i cavi e smontate l'intero impianto Motoplat (o SEM). Per l'installazione del nuovo sistema non è necessario utilizzare nessuno di questi componenti



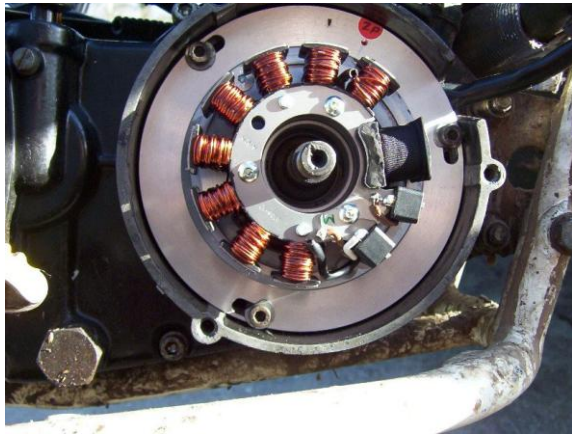
- Il sistema può sostituire anche i rotori interni Motoplat.



- Rimuovete la chiavetta dal mozzo dell'alternatore. Non preoccupatevi, non aveva una funzione di fissaggio, ma solo di guida. Se non rimuovete la chiavetta, in seguito non potrete installare il nuovo rotore.

- Per ulteriori informazioni al riguardo, consultate la voce nella banca dati qui

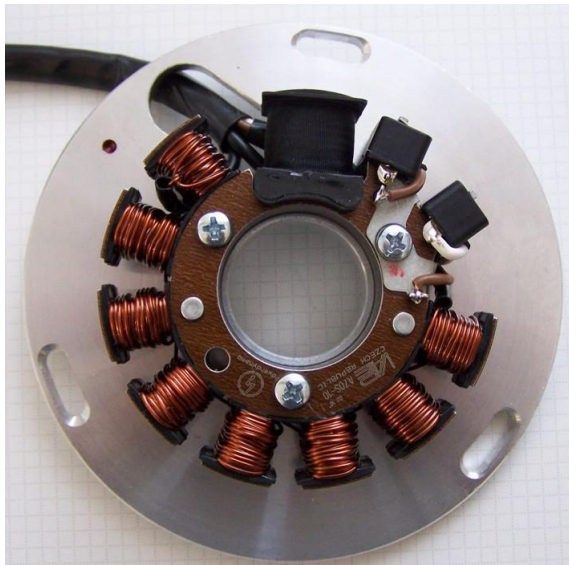
- Il cono deve essere integro e pulito.



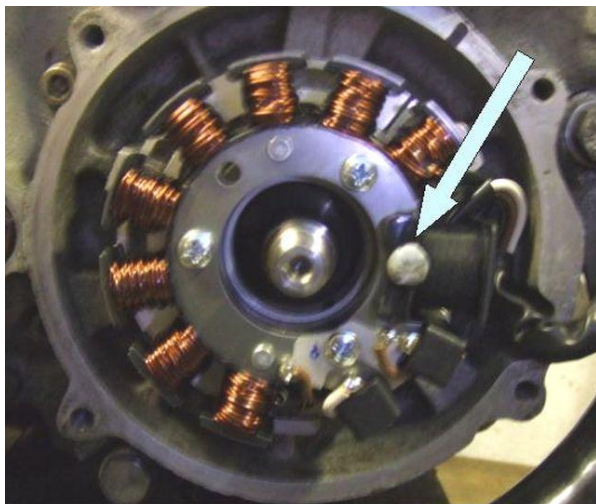
- Posizionare la piastra di base sul blocco motore e fissarla con le viti M5 e le rondelle in dotazione. Si prega di non utilizzare altre viti con una testa più alta: il rotore potrebbe sfregare contro di esse!

- Il sistema è compatibile con diversi motori dotati di uscite cavi diverse. Pertanto, montate la nuova piastra di base in modo che l'apertura per il cavo nella piastra sia orientata all'incirca verso l'uscita del cavo sul motore.

(Nota: le immagini mostrano uno statore con bobine di illuminazione!)



- La piastra di base presenta, leggermente a sinistra dell'apertura per i cavi, un piccolo segno rosso. Si tratta di un segno di accensione.

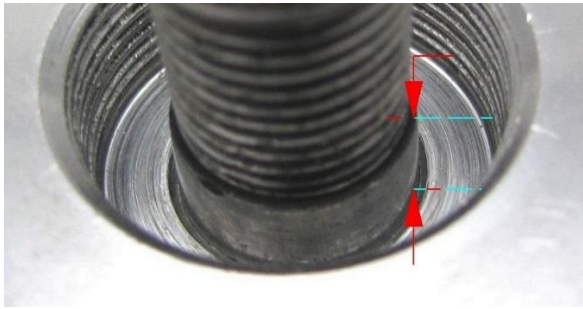


- Lo spazio tra rotore e statore è molto ridotto. È possibile che sull'albero motore si siano verificate variazioni dimensionali dovute alla revisione. È inoltre possibile che si stia montando il sistema su un motore per il quale non è adatto. Pertanto, raccomandiamo vivamente di eseguire il seguente test:

- Per verificare la distanza, posizionate un pezzetto di plastilina (o, in mancanza di questa, anche della gomma da masticare) sul punto più alto dello statore, ovvero la spessa bobina nera. Quindi inserite il rotore sull'albero motore, premetelo con la mano e poi estraetelo nuovamente.

A questo punto controllate lo spessore della plastilina: non dovrebbe essere inferiore a 2 mm se il rotore non era serrato saldamente. (Maggiori informazioni qui.)

- Allo stesso tempo, potete verificare in questa fase che il rotore non sfregi contro il cavo dello statore.



- Inoltre, è necessario verificare che la filettatura all'estremità conica sia sufficiente per serrare saldamente il rotore con il dado. In alcuni alberi, può capitare che la parte conica dell'albero si spinga leggermente nell'apertura prevista per la vite (vedi immagine a sinistra). In tal caso sussiste il rischio che il rotore non possa essere serrato a sufficienza tramite il dado del rotore. Di conseguenza, il rotore potrebbe slittare e la fasatura dell'accensione non sarebbe più corretta.

- La fornitura comprende due rondelle di compensazione. Nei casi più gravi è incluso anche un distanziale.



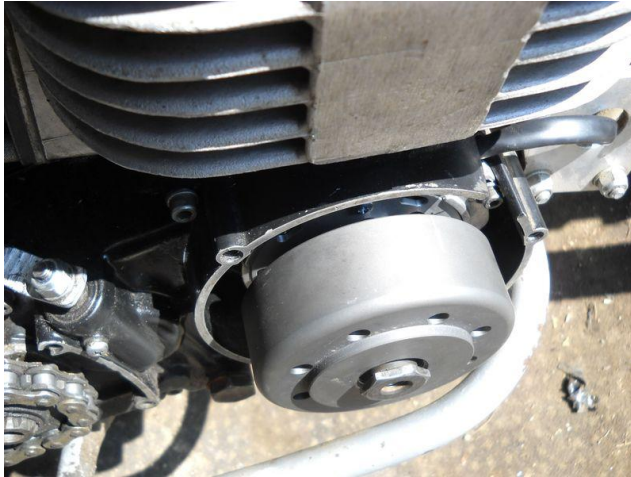
- Osservate il rotore. Sulla sua circonferenza è presente una linea incisa al laser. Si tratta di un segno di accensione. Se non riuscite a distinguerlo bene, tracciatelo con un pennarello.

- Posizionate il rotore a mano sull'albero motore (senza serrarlo), in modo da poter ruotare il motore con il rotore e portarlo nella posizione di accensione. Rimuovete la candela per facilitare la rotazione del motore.

- Quando il pistone si trova in posizione di accensione, rimuovere con cautela il rotore (senza ruotare il motore) utilizzando un estraattore. Se il motore dovesse ruotare durante l'operazione, è necessario ripetere la procedura.

- Ora posizionate il rotore sull'albero motore in modo che il segno sul rotore e sulla piastra di base (o il segno prolungato sul carter del motore) coincidano. Ovviamente, il pistone deve continuare a trovarsi in posizione di accensione. Consultare la documentazione per verificare quale sia il tempo di accensione del proprio modello. Se non si dispone di alcuna informazione al riguardo, si può provare con 2 mm prima del PMS.





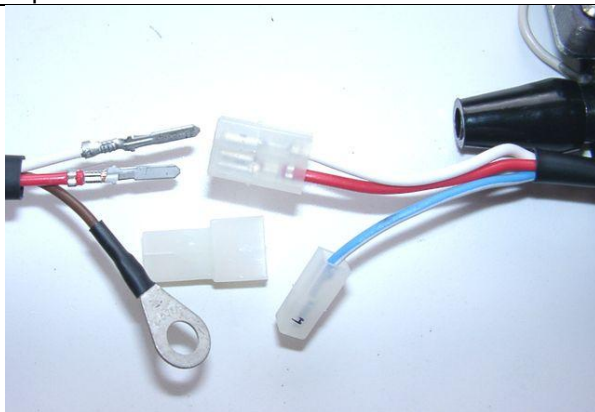
- Fissare ora il rotore con il dado e la rondella originali.

- Fissare la bobina di accensione e il regolatore al telaio, preferibilmente nel punto in cui si trovava la bobina di accensione originale.

- Purtroppo i fori di fissaggio della nuova bobina di accensione non corrispondono a quelli della vecchia bobina Motoplat

Collegare i cavi come indicato nello schema elettrico 71-599, ovvero:

- Per facilitare o rendere possibile il passaggio del cavo attraverso aperture strette, le linguette di contatto e il connettore del cavo proveniente dal nuovo alternatore e diretto alla nuova bobina di accensione non sono ancora stati inseriti sulle linguette di contatto all'estremità del cavo. Si consiglia di fissare il connettore solo dopo aver fatto passare definitivamente il cavo attraverso l'apertura del motore. A tal fine...



... prendere il connettore femmina della bobina di accensione con i cavi di colore rosso e bianco.

- Inserite il connettore a 2 poli in dotazione su questo connettore e inserite i cavi liberi dell'alternatore (rosso e bianco) con le linguette di contatto nella parte posteriore del connettore. Assicuratevi che le linguette di contatto si innestino correttamente nell'alloggiamento del connettore. È fondamentale prestare la massima attenzione alla corretta posizione di questi cavi all'interno del connettore:

- il bianco va sul bianco
- il rosso va sul rosso

- Se desiderate (o dovete) rimuovere nuovamente i cavi dall'alloggiamento del connettore, è consigliabile utilizzare una graffetta aperta e utilizzarla per spingere di lato i ganci delle linguette di contatto, in modo da poter sganciare i connettori.

- Il cavo marrone proveniente dall'alternatore, dotato di occhiello ad anello, va avvitato alla bobina di accensione sul suo punto di massa (staffe di fissaggio). Senza questo collegamento l'impianto non funziona! Si prega di non fare affidamento sulla massa del telaio. In questo caso, vernice, sporco e residui di olio spesso impediscono un buon contatto di massa della bobina.

- Rimane il cavo blu (a volte anche blu/bianco) della bobina di accensione: il cavo di spegnimento. Nota: - In caso di problemi di accensione, scollegare innanzitutto questo cavo (staccare la spina). Nella maggior parte dei casi è possibile proseguire il viaggio	Se viene collegato a massa, l'accensione si spegne! Questa variante di cablaggio viene da noi utilizzata su veicoli che in origine erano già dotati di accensione a magnete (ruota polare) e che quindi si spegnevano anche in caso di cortocircuito verso massa. Questi veicoli dispongono di un morsetto sul blocchetto di accensione (nei veicoli tedeschi: morsetto 2), che nella posizione "OFF" viene collegato a massa. A questo morsetto va collegato il cavo blu (/bianco). In questo modo, lo spegnimento dell'accensione avviene come in precedenza.
- Il cavo ad alta tensione (cavo di accensione) ... - Si prega di non utilizzare i «cavi Nology Super» («hot wire»). Questi causano interferenze negli impianti VAPE e possono provocare danni all'elettronica.	... avvitate nella bobina di accensione e applicateci sopra il cappuccio di gomma. Ovviamente è più facile farlo prima di montare la bobina sul veicolo. Utilizzate il cavo di accensione in dotazione e non un cavo vecchio di provenienza sconosciuta.
- Farete un favore a voi stessi se a questo punto sostituite le candele e i connettori delle candele della vostra moto (preferibilmente con 1-2, ma al massimo 5 kilohm). Un numero più che sufficiente di disturbi può essere ricondotto a cavi, candele e connettori "apparentemente in buono stato" (compresi quelli nuovi di zecca)! - Non utilizzare candele di accensione con resistenza di soppressione interna insieme a connettori per candele con soppressione integrata (ciò comporta una doppia resistenza). Utilizzare sempre un solo metodo di soppressione.	
- Infine, prima del primo avviamento, controllate con attenzione tutti i fissaggi e i collegamenti. - Se il sistema non dovesse funzionare immediatamente, consultare la nostra pagina dedicata alla ricerca dei guasti. Come primo passo, scollegare il cavo blu tra il relè e la bobina di accensione (staccare il contatto); la maggior parte dei guasti si nasconde proprio in questa zona di disattivazione.	
- IMPORTANTE: Si prega di tenere presente che, in caso di un'eventuale (precedente) rigenerazione dell'albero motore, il perno dell'alternatore è stato sottoposto a una lavorazione eccessiva ed è quindi diventato più corto. Di conseguenza, il rotore scende più in basso e può verificarsi un contatto tra il rotore (i rivetti rappresentano il punto più basso) e la bobina dello statore. Il risultato è la distruzione dello statore e quindi un'interruzione dell'accensione.	

Importanti avvertenze di sicurezza e d'uso - Leggere e rispettare IMPERATIVAMENTE per intero!
- Attenersi alle avvertenze di sicurezza e alle prescrizioni stabilite dal costruttore del veicolo e dagli operatori del settore automobilistico. L'installazione richiede competenze specialistiche. I segni di accensione riportati sul materiale servono esclusivamente come riferimento durante l'installazione. Dopo l'installazione, si prega di verificare la correttezza della regolazione con metodi adeguati (stroboscopio) per evitare danni al motore o rischi per la salute. L'installazione e la corretta regolazione sono di esclusiva responsabilità dell'utente.
- Attenzione : gli impianti di accensione generano alta tensione, pericolo di morte! Le nostre bobine di accensione raggiungono i 40.000 volt! Un uso incauto non solo può causare forti dolori, ma <u>soprattutto può essere dannoso per il cuore!</u> Le persone con pacemaker non dovrebbero eseguire alcun intervento sugli impianti di accensione. Mantenere sempre una distanza di sicurezza dall'elettrodo e dai cavi ad alta tensione scoperti e, durante il test, premere saldamente il connettore della candela contro la massa con un oggetto isolante per scaricare la tensione in modo sicuro. Per sincronizzare il carburatore, non staccare mai un connettore della candela! Non staccare né toccare mai i cavi di accensione mentre il motore è in funzione o al regime di avviamento. Lavare il veicolo solo a motore spento.

- Se il cavo di accensione VAPE è stato fornito con connettori per candele in gomma (*privi di resistenza di soppressione integrata*), si prega di utilizzare (*per rispettare le normative locali in materia di compatibilità elettromagnetica*) i connettori con resistenza integrata. Oppure sostituite il cavo o i cavi con quelli standard e utilizzate connettori schermati (*in nessun caso, tuttavia, è consentito utilizzare contemporaneamente candele con protezione anti-interferenza E connettori per candele con protezione anti-interferenza. Ciò causerebbe interferenze, in particolare difficoltà nell'avviamento del motore*). La resistenza totale della combinazione candela-connettore non deve superare i 5 kOhm.

- Tenete presente che i cavi delle candele si deteriorano con il tempo, aumentando così la loro resistenza. Se un motore si avvia solo a freddo, la causa è quasi certamente un cavo delle candele o una candela difettosa. Non utilizzate i cosiddetti cavi "potenzificatori di accensione" (ad es. Nology).

- Dopo il montaggio, controllate assolutamente che tutte le viti di fissaggio siano ben serrate. Se i componenti si allentano, si verificherà un guasto. Durante il premontaggio serriamo le viti solo leggermente!

- Lasciate che l'impianto appena installato abbia la possibilità di accendersi prima di iniziare a misurare e controllare tutto. A tal proposito, tenete conto anche delle nostre indicazioni su come verificare la presenza di scintille. Tutti i nostri componenti vengono controllati prima della spedizione. In ogni caso, difficilmente potrete misurare qualcosa su di essi. Evitate assolutamente di misurare i componenti elettronici (tra cui la bobina di accensione, ad eccezione della sua uscita ad alta tensione). Rischiate di danneggiarli senza ottenere risultati utili!

Tenete presente che spesso il malfunzionamento del motore può essere dovuto anche al carburatore, al manicotto di aspirazione e, soprattutto, ai connettori delle candele e alle candele stesse (purtroppo anche a quelle completamente nuove); di norma, dopo l'installazione di una Lima è necessario modificarne anche la regolazione. Se l'impianto non funziona correttamente, controllate innanzitutto i collegamenti di massa, in particolare tra la massa del telaio e il blocco motore.

Prima di smontare nuovamente i componenti e inviarceli per un controllo, consultate la nostra banca dati per verificare se vi sia già una risposta al vostro problema. In caso contrario, utilizzate il nostro sistema di ticket di assistenza per richiedere un aiuto mirato.

- Se si dispone di un impianto con doppia bobina di accensione, occorre tenere conto di alcune particolarità di questa bobina. L'accensione funziona correttamente solo se entrambe le candele sono collegate alle bobine. Non è quindi possibile scollegare una candela per effettuare un test, poiché ogni uscita viene messa a massa tramite la candela dell'altra. Se si desidera testare davvero solo un lato, l'altra uscita della bobina deve essere messa a massa.

- La scintilla dei classici sistemi a interruttore, con circa 10.000 volt, ha un'energia ridotta e appare quindi gialla e spessa. La scintilla dei nostri sistemi è una scintilla ad alta energia che raggiunge i 40.000 volt ed è quindi molto concentrata e di colore blu, il che la rende meno visibile. Inoltre, la scintilla viene generata solo quando il motore raggiunge i regimi di avviamento. La semplice pressione manuale della leva del pedale di avviamento non produce alcuna scintilla.

- La maggior parte dei nostri impianti riunisce in un unico componente l'accensione e l'alternatore. Ciò è riconoscibile dalla presenza di un regolatore. Sul regolatore è difficile misurare qualcosa, a parte la tensione che esso eroga. Se non si riceve corrente, controllare innanzitutto i collegamenti di massa e il cablaggio dal regolatore al blocchetto di accensione. Spesso questo importante collegamento viene tagliato e trascurato durante l'installazione! La maggior parte dei sistemi PD dispone di regolatori/raddrizzatori a corrente continua. Esistono tuttavia anche regolatori a corrente alternata, per i quali occorre prestare attenzione ad alcune particolarità.

- Non eseguire mai saldature elettriche sul veicolo senza aver prima scollegato completamente tutti i componenti elettronici contenenti semiconduttori (regolatori, bobina di accensione e centralina). Non è necessario rimuovere lo statore e il rotore. Effettuare la saldatura solo con apparecchi alimentati da trasformatori di isolamento oppure scollegare la spina di alimentazione del saldatore prima di procedere, per evitare danni da sovratensione ai componenti. Non applicare mai pasta di rame sui connettori o sulle candele di accensione.

- I componenti elettronici sono sensibili all'inversione di polarità. Dopo ogni intervento sul sistema, verificare sempre il corretto collegamento della batteria e il corretto cablaggio. L'inversione di polarità e i cortocircuiti danneggiano immediatamente il regolatore e la bobina di accensione! Di norma, nel cablaggio i fili dello stesso colore vanno collegati tra loro. Eventuali eccezioni sono espressamente indicate nelle istruzioni. I danni causati dall'inversione di polarità non sono coperti dalla garanzia.

- Durante il montaggio del rotore, prestare attenzione a non danneggiare i magneti. Evitare di sottoporre il rotore a sollecitazioni meccaniche dirette. **Per il trasporto della dinamo, non inserire mai lo statore nel rotore;** attenersi alle nostre indicazioni relative alla spedizione (imballaggio).

- Lubrificare leggermente la superficie esterna del rotore; in caso contrario, si arrugginirà rapidamente in un ambiente aggressivo (il che non è dannoso, ma risulta antiestetico).

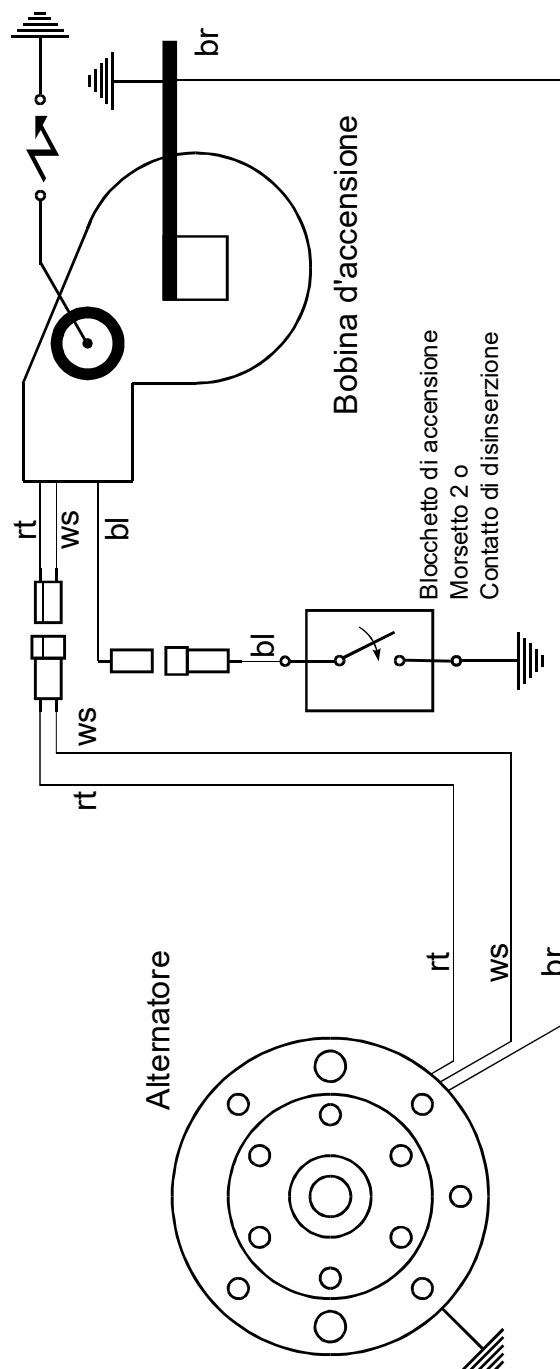
- Per estrarre il rotore non utilizzare mai un estrattore a griffa o un martello. Ciò potrebbe causare il distacco dei magneti. Utilizzare sempre e solo un estrattore a vite M27x1,25 (vedere le istruzioni di montaggio).

- Se il vostro veicolo non viene utilizzato per un periodo prolungato, è consigliabile scollegare la batteria (se presente) per evitare un'eventuale scarica lenta attraverso i diodi del raddrizzatore. Tuttavia, anche con la batteria scollegata, dopo un periodo prolungato noterete che si è scaricata: è normale.

- Vi preghiamo di tenere conto di queste indicazioni, ma senza lasciarvi prendere dal panico. Prima di voi, migliaia di clienti hanno già installato con successo i nostri impianti.

In bocca al lupo e buon divertimento alla guida!

Schema elettrico 71-599



Colori dei cavi:	
bl = blu	
br = marrone	
ge = giallo	
gn = verde	
gr = grigio	
rt = rosso	
sw = nero	
ws = bianco	