

Sistema 7186799DC**Sistema 7186799AC****Vantaggio rispetto al sistema originale:****Generatore / accensione elettronica per motori a 2 tempi**

- **KTM modelli 546, 457, 556** (con base da 110 mm, montato sul lato sinistro del motore)

- Nota: il modello 546 è stato fornito anche con una base da 90 mm! Per questo modello offriamo il sistema 73 31 799.

- Sostituisce l'alternatore di serie Motoplat o SEM (anche l'accensione SEM)

- Sostituisce il magnete. Potenza luminosa

- Sistema CC 12 V/100 W CC
- Sistema CA 12 V/70 W CA; si prega di tenere conto delle note relative ai sistemi CA

- Sostituisce l'impianto di accensione di serie (comprese bobina di accensione e regolatore/raddrizzatore).

- Non è necessario apportare modifiche al carter del motore.

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

- tutte le parti sono nuove
- maggiore potenza luminosa
- accensione molto stabile con scintilla forte
- migliore avviamento, migliore combustione del carburante



M7186799DC

Istruzioni di montaggio per il sistema 7186799DC e il sistema 7186799AC	1.10.2026
- 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.	
- 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	
<u>IMPORTANTE</u>	
- 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 elettrolita 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 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, di conseguenza, spesso le modificano in violazione della garanzia, rendendole non idonee alla rivendita. La sostituzione dei vecchi sistemi di accensione non consiste semplicemente nel prendere un prodotto dallo scaffale di un supermercato, poiché esistono moltissimi tipi e versioni, oltre a possibili modifiche aftermarket sconosciute che lasciano ampio margine di errore.

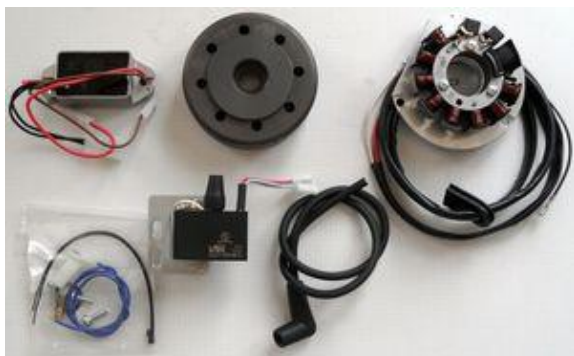
- I nostri sistemi **NON** sono stati testati per l'uso con dispositivi elettronici di terze parti (come GPS, telefoni cellulari, illuminazione a LED ecc.) e potrebbero causare danni a tali componenti. È possibile che i tachimetri elettronici già presenti non funzionino con il nuovo sistema. È possibile che gli interruttori di sicurezza e i comandi elettronici delle valvole già presenti non siano supportati. È possibile che la vostra moto fosse originaria e dotata di un sistema di accensione che limitava la velocità massima per motivi legali. 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 sarebbe 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 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>



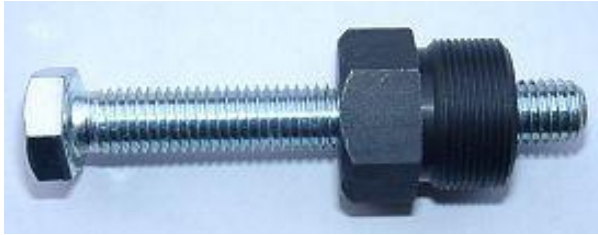
Versione CC: dovrete aver ricevuto i seguenti componenti:

- unità statore preassemblata su piastra di base, diametro 110 mm (!) tagliata su un lato
- rotore (volano)
- bobina di accensione elettronica (unità CDI), cavo ad alta tensione (di accensione) e cavo di interruzione blu
- regolatore/raddrizzatore
- 3 viti M5, 2 fascette per cavi



Versione AC: dovrete aver ricevuto i seguenti componenti:

- unità statore preassemblata su piastra di base, diametro 110 mm (!)
- rotore (volano)
- bobina di accensione elettronica (unità CDI), cavo ad alta tensione (di accensione) e cavo di disinnesto blu
- Regolatore di corrente alternata
- 3 viti M5, 2 fascette per cavi



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

- **Nota:** l'estrattore di serie per il tuo **Motoplat o SEM non è adatto. Ha filettatura M26x1,5!**.

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

- Assicurarsi che la motocicletta sia ben appoggiata sul cavalletto, preferibilmente su un banco da lavoro rialzato, e che si abbia un buon accesso al lato del motore dove si trova l'alternatore.



- Smontare il sistema Motoplat/SEM di serie. Sarà necessario un estrattore M26x1,5.

- Scollegare i cavi dal vecchio magnete, dalla vecchia bobina di accensione e dal regolatore, quindi rimuovere queste parti che non servono più.



- Rimuovere la chiavetta Woodruff dall'albero motore. Non servirà più. Si prega di non dimenticare di farlo, altrimenti si incontreranno difficoltà in seguito durante il montaggio.

- **Nota:** questa chiavetta a forma di asperula non fissa effettivamente il rotore sull'albero; tale funzione è svolta dal cono. Serve semplicemente a guidare il rotore nella posizione corretta, che ora verrà comunque raggiunta in altro modo.)

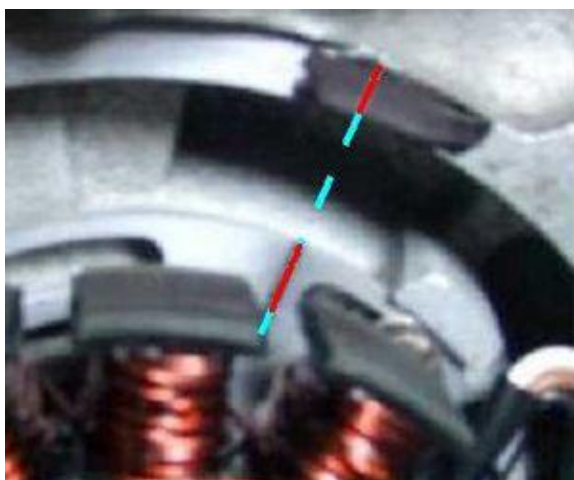
- Assicurarsi che il cono sia integro e pulito.



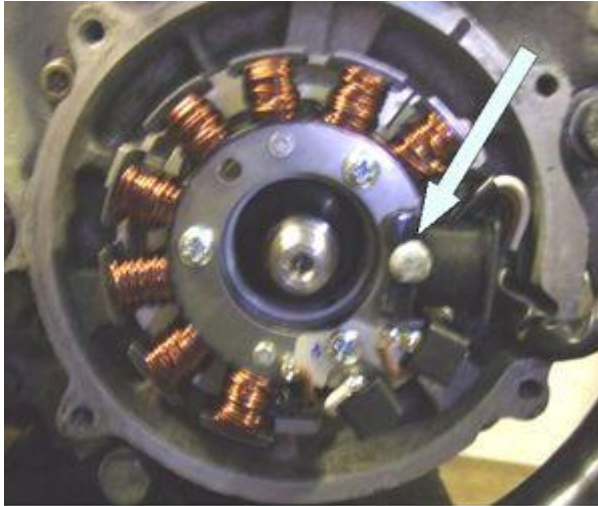
- Posizionare la nuova base dello statore sul blocco motore. Fissare la piastra con le viti della piastra di base (utilizzare quelle in dotazione, che devono essere abbastanza piatte).



- La piastra di base presenta – leggermente a sinistra delle due bobine nere più piccole – un piccolo punto rosso che indica il segno di accensione.



- Poiché questo punto non sarà più visibile una volta posizionato il rotore, è necessario trasferire il segno sull'involucro esterno come indicato nell'immagine in basso a sinistra.



- Poiché lo spazio sul lato del magnete è piuttosto limitato e potrebbero esserci state modifiche all'albero motore, oppure potreste avere un tipo di motore per il quale il sistema non è del tutto compatibile, raccomandiamo vivamente

- **effettuare una rapida verifica della distanza tra lo statore e il rotore** utilizzando un pezzetto di plastilina nel punto più alto. Mettere una piccola quantità di plastilina (se non disponibile, utilizzare una gomma da masticare) sul punto più alto della grande bobina nera e premere il rotore a mano. Quindi sollevare nuovamente il rotore con cautela (l'uso dell'estrattore facilita l'operazione) e controllare lo spessore della plastilina. Questo dovrebbe essere di circa 2 mm con il rotore non serrato.

Per ulteriori informazioni, consultare la knowledge base qui

- Verificare inoltre con attenzione che il rotore non tocchi il cavo.



- Dai un'occhiata al nuovo rotore (volano). Sulla sua circonferenza troverai una piccola linea incisa al laser. Si tratta del segno di accensione. È resistente, ma non ben visibile, quindi è meglio evidenziarlo con un pennarello.

- Posizionate provvisoriamente il rotore (serrandolo solo a mano) sull'albero per avere un punto d'appoggio sull'albero motore quando lo portate in posizione di accensione.

- Rimuovete la candela per evitare la compressione durante questa operazione.

- Una volta posizionata correttamente l'albero motore, rimuovere nuovamente il rotore con cautela (utilizzare un estrattore!), assicurandosi di non spostare l'albero motore. Se ciò dovesse accadere, ripetere la procedura.

- Ora dovrai sincronizzare l'accensione posizionando il rotore in modo tale che

- **al momento dell'accensione, con il pistone in posizione, il segno sul rotore si allinei con il segno trasposto dello statore presente sull'involucro esterno.**

(il segno sul rotore nella foto qui sotto è ingrandito a scopo illustrativo)

- Per individuare il momento di fasatura (accensione), consultare il manuale del costruttore. In assenza di indicazioni, provare con 2 mm BTDC. (Ad esempio, per una KTM 565 questo valore è compreso tra 2,1 e 2,2 mm, ovvero 0,084-0,088" o 16,5-17°)



- Infine,

Fissare con cura il rotore utilizzando il dado originale e la rondella di serie.

- Fissare la bobina di accensione e il regolatore al telaio della moto, preferibilmente nella stessa posizione in cui si trovava la bobina originale.
- I fori di fissaggio della nuova bobina purtroppo non corrispondono esattamente a quelli della vecchia bobina Motoplat.

Collegamento dell'alternatore VAPE al circuito di illuminazione - Versioni con regolatore CC e CA



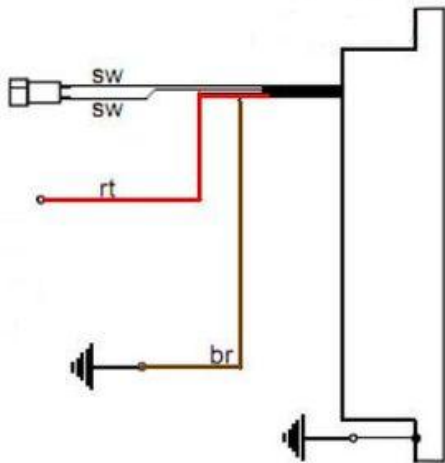
- I 2 fili neri che partono dalla bobina dello statore trasportano la tensione per luci, clacson, indicatori di direzione ecc. Non hanno nulla a che vedere con l'accensione.

- Questa tensione (compresa tra 10 e 50 volt CA) deve tuttavia essere stabilizzata (regolata) e, per la maggior parte degli utilizzi, convertita in corrente continua (CC), poiché si tratta principalmente di corrente alternata (CA).

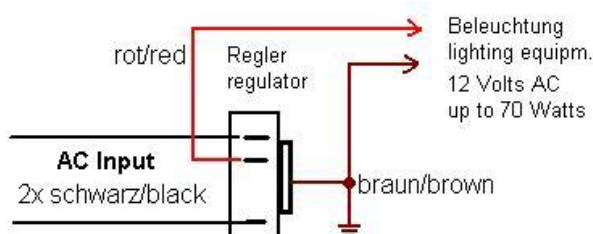
- A tal fine offriamo diversi regolatori:



- **Attenzione:** qualsiasi **confusione tra polo positivo e negativo** (nelle versioni CC) comporta **la distruzione immediata del regolatore**. Ciò non costituisce un caso di garanzia in quanto si tratta di **negligenza**! È possibile riconoscere un regolatore bruciato soprattutto dal suo odore pungente.

Regolatore CC: regolatore CC con condensatore di livellamento integrato (73 00 799 50)

- i 2 fili neri (sw) rappresentano l'ingresso CA dall'alternatore (trattandosi di corrente alternata, non importa quale filo nero vada collegato a quale)
- il cavo rosso (rt) è l'uscita a 12 V CC positivo
- il cavo marrone (br) è la massa, collegata internamente all'alloggiamento

Regolatore CA: regolatore CA (70 36 799 50)

- i 2 fili neri (sw) sono l'ingresso CA proveniente dall'alternatore (trattandosi di corrente alternata, non importa quale nero vada collegato a quale nero) - si utilizzano i pin esterni
- collegando il pin centrale e la massa si ottiene corrente alternata regolata, che alimenta i dispositivi che funzionano a corrente alternata
- Non è possibile effettuare il controllo della carica (già di per sé impossibile, poiché non c'è la batteria).

- Collegare i componenti come indicato nello schema elettrico 71ik_102:

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



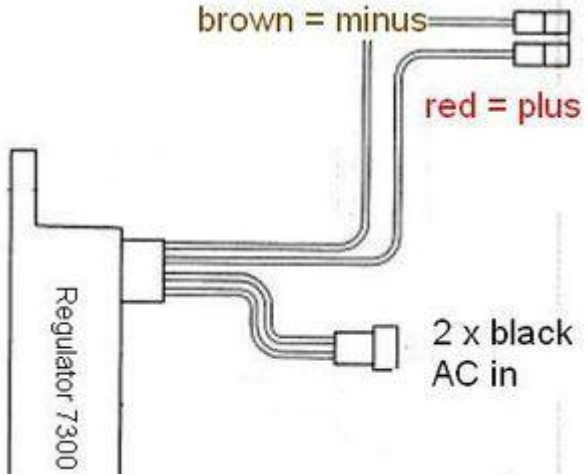
- Individuare la bobina di accensione con la sua presa femmina e i due cavi (rosso e bianco).

- Inserite l'alloggiamento per connettore a 2 posizioni in dotazione su questa presa e inserite i due cavi (rosso e bianco) provenienti dall'alternatore. Assicuratevi che i terminali siano ben inseriti nell'alloggiamento e che i collegamenti siano i seguenti:

- 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 occhiello 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 fare affidamento sul telaio come massa. Vernice, olio e sporco spesso impediscono un buon contatto!

	Il nuovo regolatore/raddrizzatore ha 4 fili • 2 cavi neri terminanti con un connettore in plastica per l'ingresso CA proveniente 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 prima inseriti 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).
- Se si utilizza una batteria, assicurarsi che sia presente un fusibile da 15 A tra la batteria e l'impianto elettrico del veicolo.	
- NON è prevista alcuna spia di controllo della carica in assenza di batteria; in ogni caso, questa 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	- Collegato a massa: interromperà l'accensione! - Questo tipo di cablaggio è utilizzato nelle motociclette che originariamente erano già dotate di accensione a magnete e che quindi venivano disattivate 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 (moto tedesche: pin 2). Il cavo blu (/bianco) della bobina di accensione va collegato qui. In questo modo l'interruzione 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 far scorrere 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 una 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 dare il primo calcio d'avviamento – ricontrrollate attentamente tutti i collegamenti e i fissaggi confrontandoli con lo schema elettrico. Verificate 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 del generatore 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 fessatura 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 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. 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 massa solida del blocco motore. Non rimuovere 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 (<i>che non contiene un resistore</i>) dovrebbe essere incluso nel kit; è necessario utilizzare una candela con resistore integrato (<i>oppure sostituire il cappuccio con quello che contiene un resistore</i>) per ottemperare alle normative locali (<i>requisiti di compatibilità elettromagnetica</i>). - 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, <u>verificare il serraggio di tutte le viti, comprese quelle preinstallate</u>. 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). Rischiate 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 più bassi. 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 spesso (il che, tuttavia, la rende ben visibile). La scintilla del nostro sistema è ad alta energia, con una tensione che raggiunge i 40.000 volt; ha quindi 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 particolarità. 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 danneggiare i magneti. Evitare di infliggere colpi 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 ad alta tensione 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 sganciare il rotore. In tal caso, i magneti potrebbero allentarsi. Mettiamo a disposizione uno speciale estrattore per sganciare 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 dal 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!

