

Sistema 775699900

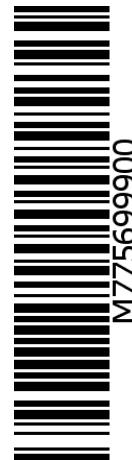
- Il sistema è adatto per modelli con diametro della piastra di base di 94 mm! Per i modelli con diametro di 90 mm è necessario il sistema 726899900!

**Alternatore/accensione elettronica
per Moto Guzzi Stornello con accensione
magnetica originale**

- Impianto di accensione magnetico con accensione completamente elettronica integrata, dipendente dal numero di giri. Potenza luminosa 12V/100W corrente continua. Accensione elettronica senza contatti con alimentazione propria all'interno dell'impianto. Sostituisce il vecchio alternatore, il regolatore centrifugo, l'interruttore e la bobina di accensione. Non è necessario apportare modifiche al carter motore. Il sistema può funzionare completamente senza batteria (il regolatore è dotato di un condensatore di livellamento integrato per il corretto funzionamento degli indicatori di direzione eventualmente presenti).

Vantaggi rispetto al vecchio sistema:

- tutte le parti sono nuove
- luce notevolmente più chiara
- accensione molto stabile con scintille ad alta energia
- migliore avviamento e migliore combustione
- Nessuna usura dell'interruttore
- Nessun regolatore centrifugo soggetto a guasti



Istruzioni di montaggio per i sistemi 775699900 e 726899900

26.1.2026

- Se siete in grado di installare e regolare l'accensione originale e avete competenze meccaniche generali, potete anche installare un sistema VAPE. Se non avete mai avuto a che fare con questo tipo di sistema, è meglio farlo installare da qualcuno che ne sia esperto.

- VAPE non può monitorare il rispetto delle presenti istruzioni, né le condizioni e i metodi di installazione, funzionamento, utilizzo e manutenzione del presente 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, un funzionamento improprio, un uso e una manutenzione scorretti o in qualsiasi modo correlati a tali circostanze. Ci riserviamo il diritto di apportare modifiche al prodotto, ai dati tecnici o alle istruzioni di montaggio e funzionamento senza preavviso.

IMPORTANTE

Leggere attentamente e integralmente le istruzioni prima di procedere all'installazione.

Tenete presente che modifiche non autorizzate, compresi i tentativi di riparazione, possono 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 il materiale.

Attenersi alle **indicazioni riportate nella pagina informativa sul 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 kick di avviamento). Prestare particolare attenzione al primo avvio dopo l'installazione. Se si riscontrano anomalie, controllare e modificare la regolazione dell'accensione! Durante l'installazione, controllare con molta attenzione che il rotore non sfreghi contro la bobina dello statore o altrove, cosa che può verificarsi per vari motivi e causare gravi danni.

Uso previsto

- Si tratta di un **sistema sostitutivo e non di una copia di un materiale originale**. Le parti del sistema hanno quindi un aspetto diverso rispetto a quelle originali e, in particolare, la bobina di accensione e il regolatore potrebbero avere punti di fissaggio diversi che richiedono un adeguamento da parte vostra. Questo sistema è destinato **esclusivamente** alla sostituzione di impianti di illuminazione/accensione originali in motociclette d'epoca e youngtimer, **le cui caratteristiche del motore non sono state successivamente modificate da modifiche costruttive**. Non si tratta di un sistema di tuning, non modifica le caratteristiche originali del motore e non aumenta in modo significativo la potenza del motore, ma migliora l'idoneità alla circolazione e la sicurezza del veicolo grazie a un'illuminazione migliore, indicatori di direzione più chiari, un clacson sempre potente e una maggiore affidabilità generale rispetto ai vecchi impianti originali. Poiché i nostri impianti non comportano modifiche significative alle caratteristiche del motore, non si verifica alcun peggioramento delle emissioni di gas di scarico e della 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 dal marchio "E" (specifico per la Repubblica Ceca, E8), che assicura la conformità delle caratteristiche del prodotto alle norme di omologazione ECE pertinenti (in particolare ECE R10.05). L'ispezione viene effettuata 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 accumulatori al piombo sigillati, AGM, 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'utilizzo nell'ambito di eventi sportivi.

In caso di utilizzo non conforme alle disposizioni, la garanzia decade. Inoltre, è possibile che il sistema non fornisca le prestazioni desiderate e che non siamo in grado di fornirvi assistenza perché non conosciamo la situazione. Nel peggiore dei casi, un utilizzo non conforme alle disposizioni può comportare addirittura la revoca dell'autorizzazione all'esercizio.

- Durante il montaggio dei componenti, iniziare necessariamente con il montaggio dei componenti sul lato motore (adattatore, statore, rotore) per verificare che questo materiale sia effettivamente compatibile, prima di montare i componenti da installare all'esterno del motore. Purtroppo, molto spesso si inizia proprio con il montaggio del regolatore, della bobina di accensione ed eventualmente dell'unità di controllo, e questi componenti vengono molto spesso modificati (senza essere adattati!), rendendo impossibile la loro successiva rivendita da parte nostra. La sostituzione degli impianti di illuminazione/accensione delle moto d'epoca non è purtroppo come fare la spesa al supermercato, ma, data la varietà dei modelli e le eventuali modifiche apportate al materiale dalla loro produzione molti anni fa, è sempre un'operazione complessa che purtroppo può comportare anche errori.

- I nostri sistemi NON sono stati testati per l'uso con altri componenti elettronici (come accensioni di terze parti, navigatori, telefoni cellulari, luci a LED, ecc.) e potrebbero danneggiare tali componenti. Eventuali contagiri presenti non sono supportati dal sistema. Tuttavia, offriamo una soluzione per il contagiri. Allo stesso modo, eventuali interruttori di protezione o controlli dei gas di scarico controllati dall'accensione non sono supportati. È inoltre possibile che l'accensione originale fosse dotata di un dispositivo di limitazione della velocità per motivi legali. Il nuovo sistema non dispone di tale dispositivo. Verificare quindi in anticipo la situazione legale.

- Se non disponete delle competenze tecniche necessarie per l'installazione, rivolgetevi a un tecnico specializzato o a un'officina autorizzata. Un'installazione non corretta può danneggiare sia il nuovo sistema che la motocicletta e causare lesioni al conducente.

- Prima di ordinare un sistema, verificare che l'estrattore per rotori da noi raccomandato sia incluso nella fornitura. In caso contrario, è consigliabile ordinarlo subito! In caso di danneggiamento del rotore dovuto all'uso di altri utensili e strumenti, decade il diritto alla garanzia!

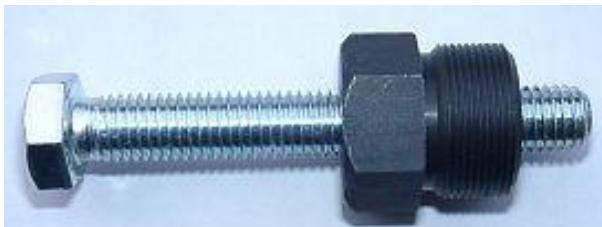
- Il rotore è estremamente sensibile agli urti (ad esempio anche durante il trasporto). Prima dell'installazione, controllare sempre che il rotore non presenti danni. Se si tratta di un rotore in cui i magneti non sono sigillati, verificare che siano ben fissati cercando di spingerli lateralmente con 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. Controllare anche che sui magneti del rotore non siano presenti corpi estranei (ad es. viti o altri oggetti metallici).

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



Dovreste aver ricevuto i seguenti componenti:

- Statore premontato sulla piastra di base
- Rotore e dado del rotore
- Unità di controllo
- Bobina di accensione e cavo di accensione
- Regolatore/raddrizzatore
- Cavo



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

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

- Per rimuovere il vecchio rotore è necessaria una vite di estrazione.

-Non incluso nella fornitura!-

- Assicurarsi che la Moto Guzzi sia saldamente posizionata sul cavalletto, preferibilmente su una piattaforma di montaggio rialzata, e che si abbia un buon accesso al lato dell'alternatore del motore.

- Collegate la batteria e rimuovetela dalla moto. A questo punto potete dire addio alla vostra cara vecchia batteria, perché d'ora in poi avrete un impianto elettrico a 12 volt e, se volete installare una batteria, ne servirà una da 12 volt. È possibile guidare anche senza batteria, l'impianto lo consente. Avrete bisogno di lampadine da 12 volt per i fari, l'illuminazione del tachimetro e le luci posteriori. Il vecchio clacson può rimanere.



- Rimuovere il coperchio dell'alternatore dal motore. Allentare tutti i cavi dal vecchio alternatore.



- Rimuovere la chiavetta dal cono dell'albero motore con una pinza. Non sarà più necessaria. Non dimenticarlo, altrimenti dovrà rimuovere nuovamente l'alternatore in un secondo momento.



- Osservare la piastra di base del nuovo stator.
Qui troverete un piccolo segno.
Qui troverete un piccolo segno.

- Si tratta di un segno di accensione.

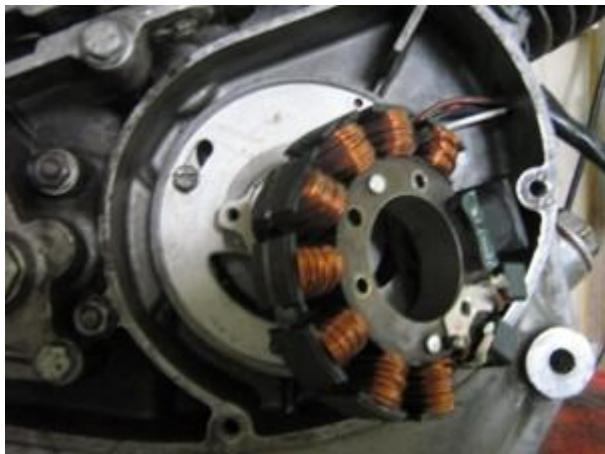


- Osservate ora il rotore: sul suo bordo esterno troverete un piccolo segno (una linea incisa al laser).
- Potrebbe essere una buona idea rendere questa linea più visibile con un pennarello, in modo da poterla vedere meglio sul motore.
Anche questo è un segno di accensione.



IMPORTANTE, PRESTARE ATTENZIONE!!!

- Se il vostro rotore presenta un altro segno laser
con la scritta "**0**", **NON** prestare attenzione a
questo segno e **NON** utilizzarlo !!!



- Rimuovere le 3 viti di fissaggio M4 del corpo bobina del nuovo alternatore e allontanare leggermente il corpo bobina dalla piastra di base, in modo da rendere accessibili i fori di fissaggio della piastra di base. Fare attenzione a non danneggiare l'isolamento verniciato delle bobine. Posizionare la piastra di base, con la bobina dello statore ora libera, sul basamento al posto del precedente alternatore. Dopo aver fissato la piastra di base, riposizionare lo statore sulla guida della piastra di base e avvitarlo nuovamente. Fare attenzione a non schiacciare i cavi e a non posizionare lo statore in modo storto! I cavi tendono a incastrarsi sotto lo statore, che quindi si blocca in posizione obliqua.

- Pertanto, quando si posiziona lo statore sulla piastra, spingere i cavi lateralmente il più possibile. Se lo statore si posiziona delicatamente sulla piastra, significa che sicuramente un cavo è rimasto incastrato sotto di esso. Altrimenti, se tutto è a posto, si sentirà un clic metallico quando lo statore si innesta. Uno statore inclinato entrerebbe in contatto con il tamburo rotante circostante e causerebbe danni. Inoltre, i cavi incastrati potrebbero causare un cortocircuito.

- ATTENZIONE: se si rimuove completamente il corpo della bobina dalla piastra di base, assicurarsi che i cavi passino nuovamente attraverso lo stesso foro passante. In caso contrario, lo statore risulterà sfalsato di 120° rispetto al montaggio e l'accensione non sarà corretta! Se per motivi di passaggio dei cavi si desidera utilizzare l'altro foro, è necessario spostare il segno di regolazione di 120° in questa direzione. In questo modo tutto tornerà a posto.

- Rimuovere la candela e portare il pistone al punto morto superiore, la posizione più alta che il pistone può raggiungere. Non è importante in quale fase si trovi il motore. Poiché l'operazione è complicata dal kickstarter, posizionare il nuovo rotore senza serrarlo sul mozzo dell'albero motore per utilizzarlo per ruotare l'albero motore.



- Una volta trovata la posizione OT, rimuovere con cautela il rotore (senza modificare la posizione dell'albero motore!) e posizionarlo in modo che il segno sul rotore sia allineato con il segno laterale del segno rosso sopra indicato sulla piastra di base.

- Avvitare con cura il rotore con il dado in dotazione. Fare attenzione a non muovere l'albero motore o ruotare il rotore, altrimenti l'accensione non sarà corretta. Riavvitare la candela nei cilindri.

- Potrebbe essere necessario regolare leggermente l'accensione. È possibile modificare il punto di accensione:

- avvitando l'estrattore e allentando il rotore nero (in modo che sia libero sull'albero motore)
- e (senza modificare la posizione dell'albero motore!!) ruotare il rotore dell'angolo desiderato, riposizionarlo e fissarlo. Una rotazione in senso orario anticipa l'accensione, mentre una rotazione in senso antiorario la ritarda.



- La nuova bobina di accensione va fissata al telaio sotto il serbatoio.



- È inoltre necessario installare il nuovo regolatore/raddrizzatore e l'unità di regolazione dell'accensione sul veicolo. Ciò può essere fatto, ad esempio, sul parafango posteriore.

- Durante il montaggio dell'unità di controllo, osservare il piccolo blocco di interruttori blu sul lato superiore stretto dell'unità di regolazione dell'accensione nera. Qui ci sono 4 piccoli interruttori che selezionano diverse curve di regolazione dell'accensione.



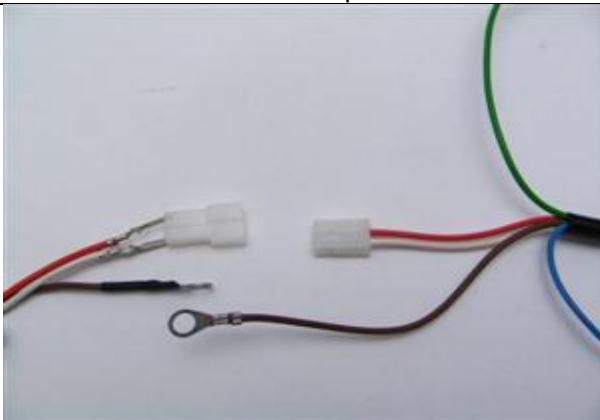
- Impostazioni necessarie per la Guzzi:
24° all'avvio, poi in modo lineare fino a 36° a 3.000 giri/min e poi fino a 39° a 5.000 giri/min, si ottengono con la posizione dell'interruttore qui accanto.



- In alternativa, è possibile provare anche la seguente curva:
9° all'avvio, poi in modo lineare fino a 38° a 5.000 giri/min, attivabile portando tutti gli interruttori in posizione "OFF".

Collegare i cavi come indicato nello schema elettrico corrispondente Schema elettrico 91ik_102!

- Per facilitare o rendere possibile il passaggio del cavo attraverso aperture strette, il connettore del cavo che porta alla nuova unità di controllo non è stato ancora inserito nei contatti all'estremità del cavo del nuovo alternatore. Il connettore deve essere fissato solo dopo che il cavo è stato definitivamente inserito nell'apertura del motore. A tal fine...



...prendere la spina femmina dell'unità di controllo con i cavi di colore rosso e bianco.

- Inserire il connettore a 2 poli fornito in dotazione su questo connettore e inserire i cavi sciolti dell'alternatore (rosso e bianco) con i terminali di contatto nella parte posteriore del connettore. Assicurarsi che i terminali del connettore scattino in posizione nell'alloggiamento del connettore. È importante prestare attenzione alla corretta posizione di questi cavi nel connettore:

- il bianco va sul bianco
- rosso su rosso

- Se si desidera (o è necessario) rimuovere i cavi dall'alloggiamento del connettore, è consigliabile utilizzare una graffetta piegata e spingere con essa i denti di arresto delle lingue di contatto verso il lato, in modo da poter sganciare i connettori.

- I cavi marroni dell'alternatore e dell'unità di controllo con gli occhielli ad anello vengono avvitati alla bobina di accensione sulla loro massa (staffa di fissaggio). Senza questi collegamenti, l'impianto non funziona! 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.

- Il cavo blu/bianco dell'unità di controllo - il cavo di spegnimento.

- Nota:

in caso di problemi di accensione, scollegare prima questo cavo (staccare la spina). Nella maggior parte dei casi è quindi possibile proseguire la marcia

- Se viene collegato a massa, l'accensione si spegne!

- Questa variante di circuito viene da noi utilizzata su veicoli che in origine erano già dotati di accensione magnetica (ruota polare) e che quindi si spegnevano anche in caso di cortocircuito a massa.

- Questi veicoli dispongono di un morsetto sul blocchetto di accensione (nei veicoli tedeschi: morsetto 2) che, in posizione "OFF", viene collegato a massa. Il cavo blu/bianco viene collegato a questo morsetto. In questo modo l'accensione viene disattivata come in precedenza.

In alternativa è possibile utilizzare un interruttore di cortocircuito (kill) aggiuntivo.

- Il cavo verde o grigio dell'unità di controllo ...

... viene collegato al contatto a spina della nuova bobina di accensione.

ATTENZIONE! Se possibile, NON allungare il cavo verde dell'unità di controllo. Ciò potrebbe causare malfunzionamenti dell'accensione.

Non posare mai il/i cavo/i di accensione e il/i cavo/i dell'unità di controllo insieme in un involucro comune o in altro modo parallelamente l'uno all'altro su una distanza prolungata. Ciò provoca retroazioni e quindi disturbi nell'accensione, in alcuni casi persino la distruzione dell'unità di controllo.

Collegamento dell'alternatore all'alimentazione elettrica:

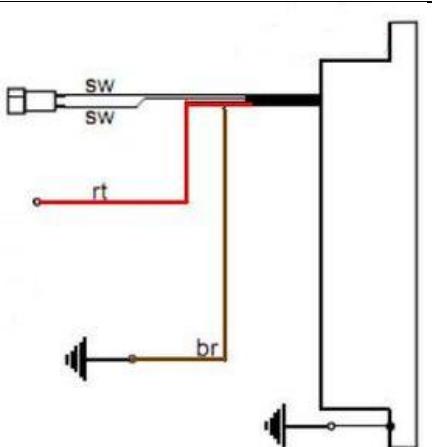


- I due cavi neri provenienti dall'alternatore trasportano la tensione per le luci, il clacson, gli indicatori di direzione, ecc. Non hanno nulla a che vedere con l'accensione.

- Questa tensione deve ancora essere stabilizzata (regolata) e, per la maggior parte delle applicazioni, raddrizzata, poiché si tratta inizialmente di corrente alternata.

Attenzione: qualsiasi **inversione tra polo positivo e negativo** provoca la **distruzione immediata del regolatore, che non è coperta dalla garanzia!** (La distruzione è chiaramente riconoscibile dall'odore di bruciato!)

Variante del regolatore: con regolatore di corrente continua con condensatore di livellamento integrato (73 00 799 50) utilizzare lo schema elettrico **91ik_102**:



- I due cavi neri vengono collegati ai cavi neri provenienti dall'alternatore
- il cavo rosso è l'uscita a corrente continua da 12 V
- il cavo marrone è negativo ed è collegato internamente all'alloggiamento del regolatore

- Il cavo ad alta tensione (cavo di accensione) ...

Si prega **di non utilizzare** "cavi super Nology" ("hot wire"). Questi causano disturbi negli impianti VAPE e possono danneggiare l'elettronica.

... avvitate la bobina di accensione e posizionate il cappuccio di gomma sopra di essa. Naturalmente è più facile farlo prima di montare la bobina sul veicolo. Utilizzate anche il cavo di accensione in dotazione e non un cavo vecchio e non identificato.

- Farete un favore a voi stessi se a questo punto monterete sulla vostra moto nuove candele di accensione e nuovi connettori (preferibilmente con 1-2, ma al massimo 5 kilohm). Molti guasti sono riconducibili a cavi, candele e connettori "apparentemente buoni" (anche se nuovi di zecca)!

- **Non utilizzare** candele con resistenza antinterferenza interna **insieme** a connettori antinterferenza (ciò comporta una doppia resistenza). Utilizzare sempre un solo metodo antinterferenza.

- Infine, **prima di installare la batteria e prima del primo avvio**, controllare con calma tutti i fissaggi e i cablaggi. Ricordarsi di sostituire tutte le lampadine da 6 a 12 volt. Ricordarsi anche che d'ora in poi sarà necessaria una batteria da 12 V. Il clacson può rimanere a 6 volt.

- Se il sistema non funziona immediatamente, consultare la nostra pagina dedicata alla ricerca degli errori. Come primo passo, scollegare il cavo blu tra il relè e la bobina di accensione (staccare il contatto); la maggior parte degli errori si nasconde nell'area di spegnimento.

- IMPORTANTE: tenere presente che in caso di una eventuale (precedente) **rigenerazione dell'albero motore**, il suo perno dell'alternatore si è allungato e quindi è diventato più corto. Di conseguenza, il rotore si abbassa e può verificarsi un contatto tra il rotore (i rivetti sono il punto più basso) e la bobina dello statore. Il risultato è uno statore danneggiato e quindi un guasto all'accensione.

Importanti avvertenze di sicurezza e d'uso - LEGGERE ATTENTAMENTE e rispettare tutte le indicazioni!

- Attenersi alle avvertenze di sicurezza e alle prescrizioni del costruttore del veicolo e dei meccanici specializzati. L'installazione richiede competenze specifiche. I contrassegni di accensione riportati sul materiale servono solo come orientamento durante l'installazione. Dopo l'installazione, verificare la correttezza della regolazione con metodi adeguati (stroboscopio) per escludere danni al motore o pericoli per la salute. L'installazione e la corretta regolazione sono di vostra esclusiva responsabilità.
- Attenzione Gli impianti di accensione generano alta tensione, pericolo di morte! Le nostre bobine di accensione raggiungono i 40.000 volt! Se maneggiate con noncuranza, possono non solo causare dolore, ma anche danni al cuore! Le persone con pacemaker non dovrebbero eseguire lavori 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 a 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 a motore acceso o a regime di avviamento. Lavare il veicolo solo a motore spento.
- Se il cavo di accensione VAPE è stato fornito con connettori in gomma per candele (*che non hanno una resistenza antidisturbo integrata*), utilizzare candele con resistenza integrata (*per rispettare le leggi locali in materia di compatibilità elettromagnetica*). Oppure sostituire il/i cavo/i con uno/i normale/i e utilizzare connettori per candele schermati (*in nessun caso utilizzare contemporaneamente candele con soppressore di interferenze E connettori candela con soppressore di interferenze. Ciò causerebbe interferenze, in particolare difficoltà nell'avviamento del motore*). La resistenza totale della combinazione candela-connettore candela non deve superare i 5 kOhm.
- Ricordate che i connettori delle candele invecchiano e aumentano la loro resistenza. Se un motore si avvia solo a freddo, la causa è quasi certamente un connettore difettoso o una candela difettosa. Non utilizzate i cosiddetti cavi di accensione potenziati (ad es. Nology).
- Dopo l'installazione, controllare assolutamente che tutte le viti di fissaggio siano ben serrate. Se le parti si allentano, si verificano danni. Durante il premontaggio, serriamo le viti solo leggermente!
- Prima di iniziare a misurare e controllare tutto, lasciate che l'impianto appena installato abbia la possibilità di accendersi. Seguite anche le nostre indicazioni su come verificare la presenza di scintille. Tutti i nostri componenti vengono controllati prima della consegna. In ogni caso, è difficile misurare qualcosa. 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! Ricordate che spesso il problema può essere causato anche dal carburatore, dalla gomma di aspirazione e, soprattutto, dai connettori delle candele e dalle candele stesse (purtroppo anche quelle completamente nuove), se il motore non funziona immediatamente (di norma, dopo l'installazione del Lima è necessario modificarne anche la regolazione). Se l'impianto non funziona immediatamente, controllate soprattutto i collegamenti di massa, in particolare tra la massa del telaio e il blocco motore.
- Prima di smontare nuovamente i componenti e inviarceli per la verifica, consultate la nostra banca dati per verificare se è già presente una risposta al vostro problema. In caso contrario, utilizzate il nostro sistema di ticket di assistenza per richiedere un aiuto mirato.
- Se disponete di un impianto con doppia bobina di accensione, tenete presente 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. Questo perché ogni uscita attinge massa dalla candela dell'altra. Se si desidera testare solo un lato, l'altra uscita della bobina deve essere collegata a massa.
- La scintilla dei classici dispositivi di interruzione ha solo una bassa energia, circa 10.000 volt, e quindi appare gialla e densa. La scintilla dei nostri dispositivi è una scintilla ad alta energia con fino a 40.000 volt e quindi molto concentrata e blu, il che la rende meno visibile. Inoltre, la scintilla viene generata solo a regimi raggiunti con il kickstarter. La semplice pressione manuale della leva dell'avviamento a pedale non produce alcuna scintilla.

- La maggior parte dei nostri impianti sono generatori di accensione e flusso luminoso in uno. Ciò è riconoscibile dalla presenza di un regolatore. Sul regolatore è possibile misurare solo la tensione erogata dal regolatore stesso. 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 di corrente continua. Esistono tuttavia anche regolatori di corrente alternata, per i quali è necessario prestare attenzione ad alcune particolarità.
- Non eseguire mai saldature elettriche sul veicolo senza aver prima scollegato completamente tutte le parti elettroniche che contengono semiconduttori (regolatore, bobina di accensione e centralina). Non è necessario rimuovere lo statore e il rotore. Eseguire la saldatura solo con dispositivi di saldatura alimentati da trasformatori di alimentazione o scollegare la spina di alimentazione del saldatore prima di eseguire la saldatura per evitare danni da sovratensione alle parti. Non utilizzare mai pasta di rame sui connettori o sulle candele.
- L'elettronica è sensibile all'inversione di polarità. Dopo aver effettuato interventi 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 si abbina sempre un colore al colore corrispondente. Le 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 qualsiasi impatto meccanico diretto sul rotore. **Per il trasporto della Lima, non inserire mai lo statore nel rotore**, seguire le nostre istruzioni per la spedizione (imballaggio).
- Lubrificare leggermente l'esterno del rotore, altrimenti si arrugginisce rapidamente in un ambiente aggressivo (il che non è dannoso, ma è antiestetico).
- Non utilizzare mai un estrattore a gancio o un martello per rimuovere il rotore. 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 necessario scollegare la batteria (se presente) per evitare un eventuale scaricamento lento attraverso i diodi del raddrizzatore. Tuttavia, anche con la batteria scollegata, dopo un periodo prolungato noterete uno scaricamento della stessa, il che è normale.
- Si prega di tenere presente queste indicazioni, ma senza lasciarsi scoraggiare. Migliaia di clienti prima di voi hanno già installato con successo i nostri impianti.

Buona fortuna e buon divertimento alla guida!



VAPE Schaltplan 91ik_102 (wiring diagram)

