

Sistema 736579900


vantagem em relação ao sistema original

Gerador de 12 volts / ignição eletrônica para motos JAWA e CZ de 1 cilindro JAWA 11 / 353 / 355 / 356 / 559 / 590; CZ 450 / 453 / 455 / 470 / 475 / 477 / 482 / 485 / 487

- O sistema de 12 volts suporta a luz de controlo de carga (o sistema de 6 volts 73657996V não suporta)!

- Gerador magnético com ignição totalmente eletrônica integrada. Saída 12 V/100 W CC. Ignição de estado sólido com fonte de alimentação própria dentro do sistema. Substitui o dínamo, os pontos, o condensador e as bobinas de ignição de série. Pode conduzir sem bateria, se desejar. Não é necessário fazer alterações na carcaça do motor.

- Este sistema é uma alternativa aos nossos sistemas 35361799 e 45061799. O sistema é mais simples, pois não possui sensor externo.

- Tenha em atenção que este é um sistema de terra negativa

- todas as peças são novas
- maior saída de luz
- ignição muito estável com faísca sólida
- melhor arranque, melhor consumo de combustível
- sem mais complicações com pontos de ajuste



M736579900

Instruções de montagem para o sistema 736579900	18.3.2026
- Se consegue instalar e sincronizar uma ignição de série e possui conhecimentos básicos de mecânica, pode instalar um VAPE! Se nunca trabalhou com ignições, é melhor deixar isso para alguém que perceba do assunto.	
- A VAPE não pode monitorizar o cumprimento dessas instruções, nem as condições e métodos de instalação, operação, uso e manutenção do sistema. A instalação inadequada pode resultar em danos materiais e, possivelmente, até mesmo lesões corporais. Portanto, não assumimos qualquer responsabilidade por perdas, danos ou custos resultantes ou relacionados de alguma forma com a instalação incorreta, operação inadequada ou uso e manutenção incorretos. Reservamo-nos o direito de fazer alterações no produto, dados técnicos ou instruções de montagem e operação sem aviso prévio.	
<u>IMPORTANTE</u>	
- Leia estas instruções na íntegra e com atenção antes de começar a trabalhar na sua motocicleta Tenha em mente que qualquer modificação do material, bem como tentativas de reparação por conta própria que não tenham sido acordadas com a VAPE, podem resultar na perda da garantia. Não corte os fios. Isso leva à perda da proteção contra polaridade reversa e muitas vezes resulta em danos aos componentes eletrónicos. Além disso, tome nota das informações fornecidas na página de informações deste sistema. Verifique se o que comprou corresponde realmente à sua motocicleta. Configurações de ignição incorretas podem danificar o motor e até mesmo ferir você durante a partida (coices violentos). Tenha cuidado durante os primeiros testes. Se necessário, altere as configurações para valores mais seguros (menos avanço). Durante a montagem, verifique cuidadosamente se o rotor (volante) não toca nas bobinas do estator ou em qualquer outra coisa, o que pode acontecer devido a várias circunstâncias e causar danos graves.	
Utilização designada - Este sistema foi concebido para substituir os sistemas de dínamo/alternador e ignição de série em motociclos antigos e clássicos cujas características do motor não foram modificadas no mercado pós-venda. Este sistema não é um sistema de afinação e não proporciona aumentos significativos na potência do motor. No entanto, melhora significativamente a aptidão para circular e o conforto, oferecendo melhor iluminação, melhor funcionamento dos indicadores laterais e da buzina e, em comparação com os sistemas de série envelhecidos, maior fiabilidade. Como o nosso sistema não altera as características do motor, não aumenta a emissão de gases poluentes e ruído. Na maioria dos casos, a emissão de poluentes deve mesmo ser reduzida devido a uma melhor combustão. Se utilizado conforme indicado, o sistema não infringirá normalmente o estatuto legal existente da motocicleta. (Verifique os regulamentos legais locais!) Este sistema não é adequado para utilização em competições. Se utilizado de forma diferente da indicada, a sua garantia será anulada e poderá não obter os resultados desejados ou, na pior das hipóteses, perder a aptidão legal para circular.	
 - A VAPE garante produtos homologados marcados com a marca «E» no anel (E8 especificamente para a República Checa), assegurando assim uma conformidade consistente das propriedades do produto com os regulamentos de homologação ECE relevantes (especialmente ECE R10.05). A inspeção é realizada regularmente pela autoridade competente.	
- O sistema de carregamento só é adequado para utilização com baterias recarregáveis de chumbo-ácido de 12 V (sistemas de 6 V com 6 V) com eletrólito líquido ou baterias seladas de chumbo-ácido, AGM, Gel. Não é adequado para utilização com baterias de níquel-cádmio, níquel-hidreto metálico, iões de lítio ou quaisquer outros tipos de baterias recarregáveis ou não recarregáveis.	
- Este é um sistema de substituição e não uma cópia do material original. As peças deste sistema têm, portanto, um aspeto diferente e podem encaixar de forma diferente (nomeadamente a bobina de ignição e o regulador), exigindo alguma adaptação da sua parte.	
- Durante a montagem, comece imperativamente pela montagem das peças do motor para verificar se elas realmente se encaixam antes de começar a montar as peças externas. Em muitos casos, os clientes montam essas peças primeiro e, assim, muitas vezes modificam-nas, violando a garantia, o que as torna impróprias para revenda. Substituir sistemas de ignição antigos não é uma questão de pegar algo na prateleira de um supermercado, pois existem muitos tipos, versões e possíveis modificações pós-venda desconhecidas, o que abre muito espaço para erros.	

- Os nossos sistemas **NÃO** foram **testados para utilização com dispositivos eletrônicos de terceiros (tais como GPS, telemóveis, iluminação LED, etc.) e podem causar danos a essas peças.** É possível que os tacómetros eletrônicos existentes não funcionem com o novo sistema. É possível que os interruptores de segurança e os controles eletrônicos das válvulas existentes não sejam suportados. É possível que a sua motocicleta tenha sido originalmente equipada com uma ignição que limitava a velocidade máxima por motivos legais. O novo sistema não possui essa funcionalidade, portanto, verifique a sua situação legal com antecedência.

- Se não tiver experiência com a instalação, peça a um especialista ou uma oficina especializada para fazer isso. Uma instalação errada pode danificar o novo sistema e a sua moto, podendo até causar ferimentos.

- Antes de encomendar um sistema, verifique se o kit inclui uma ferramenta extratora para o novo rotor. Caso contrário, é melhor encomendá-la ao mesmo tempo. Nunca utilize nada além da ferramenta extratora recomendada para retirar o novo rotor novamente. Danos no rotor resultantes do uso de outras ferramentas ou métodos não são cobertos pela garantia.

- O rotor é sensível a impactos (inclusive durante o transporte). Antes da montagem, verifique sempre se há danos (no rotor sem plastificação magnética, tente empurrar os ímãs para o lado com os dedos). Após um impacto, os ímãs colados podem ter-se soltado, ficando presos ao rotor apenas pela força magnética, de modo que não se nota imediatamente. Durante o funcionamento do motor, os danos podem ser consideráveis. Antes de colocar o rotor no motor, certifique-se de que os seus ímãs não tenham recolhido quaisquer objetos metálicos, como pequenos parafusos, porcas e anilhas. Isso também poderia causar danos graves.

- **Se tiver acesso à Internet, é melhor ver essas instruções online.** Ao clicar nas imagens, poderá vê-las em tamanho maior e com melhor qualidade, além de obter informações atualizadas. Lista do sistema em <http://www.powerdynamo.biz>

Deve ter recebido:



- rotor (volante)
- unidade estator pré-montada
- bobina de ignição CDI
- regulador/retificador
- relé de desligamento
- cabo de alta tensão, fios da bateria e parafuso de fixação

- Tenha em atenção que a bobina do estator está apenas montada de forma solta na placa de base no momento da entrega, uma vez que terá de a desengatar durante a montagem.



- Para desengatar novamente o seu novo rotor, necessitará de um extrator M27x1,25 (peça 99 99 799 00 - não fornecido!).

- Nota: Nunca utilize um extrator de garras, um martelo ou qualquer outro dispositivo que possa soltar os ímãs.

- Notas sobre a cablagem:

- Verifique primeiro se tem uma das primeiras JAWA/CZ em que o polo positivo da bateria está ligado ao quadro. Se for esse o caso, inverta a polaridade da bateria quando voltar a colocar o acumulador após a montagem do novo sistema. O terra tem de ser ligado ao polo negativo da bateria e o polo positivo ao pino 30 da fechadura de ignição. Se não respeitar esta indicação, o seu novo regulador ficará queimado.

- A experiência mostra que, com o passar do tempo, quase todas as motocicletas sofrem alterações na sua fiação. Como resultado, as cores dos fios e os próprios fios da sua moto podem diferir daqueles que descrevemos. Em caso de dúvida, consulte os diagramas de fiação originais da sua CZ. Aqui está o link para um diagrama feito por Mario Mager, do clube de proprietários de CZ do Reino Unido.



- Certifique-se de que a sua JAWA/CZ está bem apoiada no suporte, de preferência numa bancada de trabalho elevada, e que tem bom acesso ao lado do gerador do motor.

- Desligue a bateria e retire-a da motocicleta. Observe que você terá um sistema de 12 volts mais adiante, então precisará de uma bateria de 12 volts ou poderá optar por dirigir sem ela. Nesse caso, você terá que substituir todas as lâmpadas por lâmpadas de 12 volts. A buzina pode permanecer em 6 volts. Para dirigir sem bateria, observe as nossas informações sobre dirigir sem bateria.

- Tem de decidir qual o método de corte de ignição que irá utilizar. Existem diferentes formas, cada uma com vantagens e desvantagens. Pré-montámos a opção do relé.

Método de relé (fornecido como padrão)

Vantagem: esta opção permite-lhe utilizar o interruptor de ignição como antes. Nada muda.

Desvantagem: Não pode conduzir sem uma bateria a funcionar (a menos que, numa emergência, puxe o fio azul entre a bobina de ignição e o relé).

método do interruptor de emergência

vantagem: pode conduzir sem bateria, uma vantagem para motos clássicas conduzidas apenas ocasionalmente.

Desvantagem: tem de comprar o interruptor e instalá-lo no guiador. Nós oferecemos esse interruptor.

Dica: pode reutilizar o interruptor da luz de emergência para essa função.



- **Nota:** Quando utilizar a opção sem bateria e tiver indicadores laterais (pisca-pisca) ao mesmo tempo, é melhor escolher a opção do regulador 73 00 799 xx para permitir o funcionamento correto do pisca-pisca.

- Desligue todos os cabos que ligam o seu gerador antigo ao regulador e à bobina de ignição e remova-os.

- Remova o dínamo, o regulador e a bobina de ignição. Se o pino de retenção no canto superior direito do suporte do gerador ainda estiver no lugar, remova-o (puxe ou corte-o). Caso contrário, ele impedirá a instalação do novo sistema.



- Remova o pino do virabrequim. Não se esqueça de fazer isso, caso contrário, terá problemas mais tarde na montagem.

- Não só deixará de ser necessário, como também impedirá a flexibilidade de utilização em diferentes CZ.

- Este pino não tinha capacidade de fixação, mas sim de orientação. O rotor é fixado exclusivamente pelo cone, não pelo pino. Portanto, não se preocupe.



- Desaparafuse a bobina do estator da placa de base e levante-a um pouco para longe dela, para que possa aceder aos orifícios de montagem. Tenha cuidado para não danificar o isolamento da pintura da bobina.

- Coloque a placa de base (composta pelo anel de aço externo e pela placa de alumínio interna) com o estator pendurado frouxamente na unidade no lugar do seu dínamo antigo.

- Aparafuse a placa com a ajuda dos 2 parafusos M6.



- As fotos mostram como o anel de aço externo deve ser posicionado no assento do gerador.

- Em nenhuma circunstância efetue alterações mecânicas na carcaça do motor para instalar o sistema (exceto para puxar ou quebrar o pino na base do estator). Não tente montar o novo estator sem o anel de aço, mesmo que ache temporariamente que a instalação só pode ser feita dessa forma.



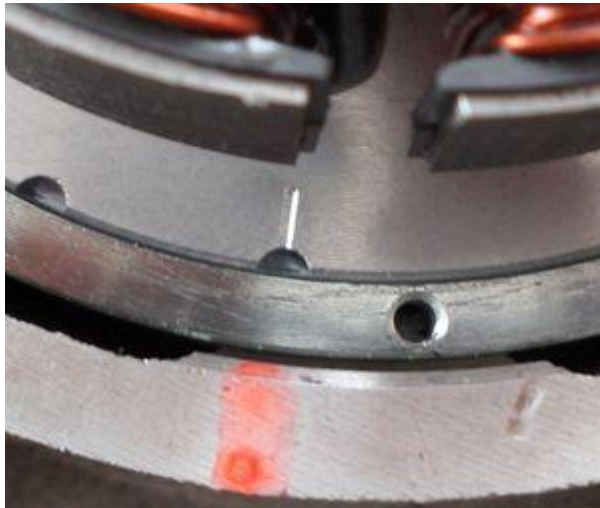
- O adaptador de aço do sistema ficará posicionado no recesso superior do dínamo, conforme mostrado na imagem (e não em algum ponto mais abaixo no motor, como se poderia inicialmente pensar).



- Coloque a bobina do estator de volta na placa, tomando cuidado para não danificar os fios. O estator deve encaixar com bastante firmeza. Se ele encaixar suavemente, provavelmente você prendeu um fio por baixo!

- Certifique-se de que a abertura interna das ranhuras da unidade do estator se encaixa uniformemente sobre o rebordo de fixação elevado da placa de suporte do estator - caso contrário, a bobina ficará inclinada e tocará no rotor, danificando-o.

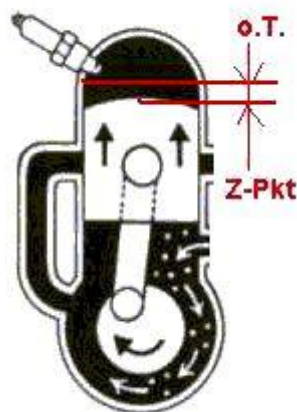
- Aparafuse a bobina com os 3 parafusos M4 e aperte.



- Observe o conjunto do estator. Lá, à esquerda da passagem do fio, encontrará uma pequena linha trabalhada.
- Trata-se de uma marcação de ignição.
- **Atenção:** Se pretender passar o cabo do estator pela outra abertura, a posição da marcação deve ser deslocada 120 graus.



- Observe o novo rotor. Encontrará na sua circunferência uma pequena linha gravada a laser. Essa também é uma marcação de ignição.



- Remova a vela de ignição e coloque o pistão na posição de ignição. Isso deve ser cerca de 3 mm BTDC.
- Para um melhor controlo ao girar o motor, coloque a transmissão na quarta marcha e use a roda traseira para girar o motor. Em alternativa, use o novo rotor para girar o motor, fixando-o ao virabrequim e girando-o até que o pistão esteja na posição de ignição.
- Mantenha cuidadosamente esta posição do virabrequim.



- Se tiver usado o novo rotor para girar o motor, remova-o com cuidado, **sem alterar a posição do virabrequim.**

- Com o motor ainda na posição de ignição, coloque cuidadosamente o rotor no virabrequim, de forma que a marca de sincronização no rotor fique alinhada com a marca de sincronização na placa do estator.



- Aperte cuidadosamente o parafuso de montagem do rotor, certificando-se de que nem o rotor nem o virabrequim se movam durante o aperto do parafuso. Se o rotor ou o virabrequim se moverem, a sincronização ficará incorreta.

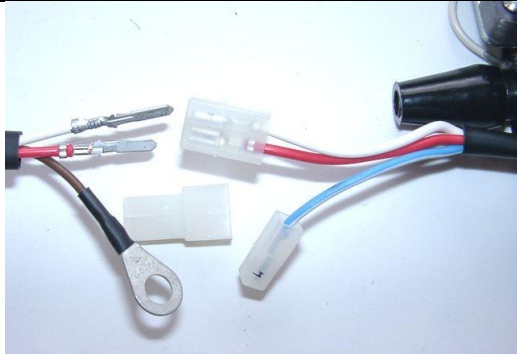
- A montagem ao nível do motor está agora concluída.

- Monte a unidade reguladora/retificadora, o relé e a bobina de ignição eletrônica num local conveniente. Encontrará diferentes soluções para os seus modelos CZ/JAWA.

- Para sua conveniência, fornecemos o diagrama de fiação para o CZ 476/477, onde adicionamos a fiação do novo sistema e removemos a fiação que não é mais necessária.

Ligue as peças conforme mostrado no diagrama de ligações 71ir12:

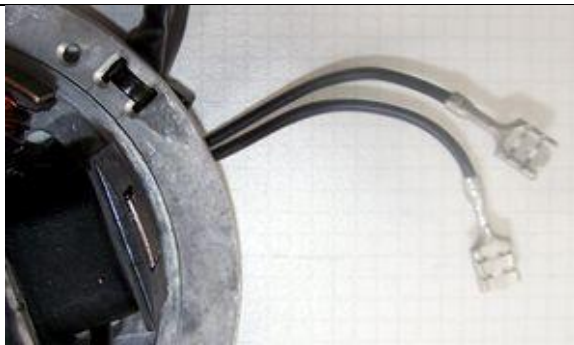
- Para facilitar a saída do fio pelas aberturas frequentemente pequenas na carcaça do motor, o conector plástico da fiação do gerador que leva à bobina de ignição não foi colocado no terminal do fio. Deve colocar o conector apenas depois de tudo ter sido instalado corretamente no lado do motor.



- Procure a bobina de ignição com o seu conector fêmea e os dois fios (vermelho e branco).
- Coloque a caixa de ficha de 2 posições fornecida nesta ficha e insira os dois fios (vermelho e branco) do gerador. Certifique-se de que os terminais encaixam bem na caixa e que liga:
 - branco com branco
 - o vermelho ao vermelho

- Caso precise (ou queira) retirar os terminais da caixa do conector novamente, insira um clipe de papel pela frente, ao lado dos terminais, e empurre a pequena saliência para o lado. Em seguida, puxe o fio para fora.

- O fio castanho do novo gerador com o terminal redondo deve ser aparafusado à estrutura do suporte da bobina de ignição (terra). Esta ligação é muito importante. Não confie na estrutura como ligação à terra. Verniz, óleo e sujidade impedem frequentemente um bom contacto!

Ligação de um o circuito de iluminação (opções do regulador)

- Os dois fios pretos que saem da bobina do estator transportam a tensão para as luzes, buzina, pisca-pisca, etc. Eles não têm nada a ver com a ignição.

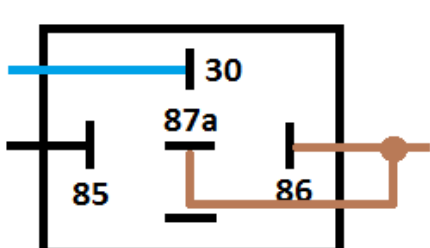
- Esta tensão (entre 10 e 50 volts CA) tem, no entanto, de ser estabilizada (regulada) e, para a maioria das utilizações, retificada em corrente contínua (CC), uma vez que se trata principalmente de corrente alternada (CA).

- Para isso, oferecemos 3 reguladores diferentes:



- Atenção: qualquer confusão entre positivo e negativo (nas versões CC) leva à destruição imediata do regulador. Isso não constituirá um caso de garantia, pois se trata de negligência. É possível reconhecer um regulador queimado principalmente pelo seu cheiro forte.

	- os 2 fios pretos (sw) são a entrada CA do alternador (como é CA, não importa qual preto vai com qual preto) - o fio vermelho (rt) é a saída de 12 V CC mais - o fio castanho (br) é o terra, ligado internamente à caixa o fio verde/vermelho (gn/rt) serve para ligar uma luz indicadora de controlo de carga
- Regulador CC com condensador de suavização integrado 730079950 - os 2 fios pretos (sw) são a entrada CA do alternador (como é CA, não importa qual preto vai com qual preto) - o fio vermelho (rt) é a saída de 12 V CC mais - o fio castanho (br) é o terra, ligado internamente à caixa	
Regulador CA 703679950	- os 2 fios pretos (sw) são a entrada CA do alternador (como é CA, não importa qual preto está ligado a qual preto) - os pinos externos são usados - a partir do pino central e do terra, você conecta a CA regulada, alimentando os consumidores de CA
- Resta o fio azul (às vezes azul/branco) na bobina de ignição. Este é o fio de corte (kill). - Conectado ao terra - ele irá parar a ignição! <u>Nota:</u> - Se tiver falhas de ignição, desconecte primeiro este fio azul. Em muitos casos, isso permitirá que volte a se movimentar	- <u>Desligar através de um interruptor de emergência separado</u> (ao conduzir sem bateria): O relé não será instalado. O cabo azul (/branco) da bobina de ignição será ligado a um interruptor de emergência, fechando contra o terra (um botão no guiador). Ou pode instalar uma fechadura de ignição que tenha a possibilidade de ligar contra o terra quando estiver na posição OFF. - <u>Método da bateria:</u> Ligue o fio castanho do relé a um bom terra. Conduza o fio preto mais longo do relé até ao fio que anteriormente ia para um pino que transportava tensão quando o interruptor estava ligado (em motos alemãs: pino 15) e ligue-o aí. Ligue o fio azul do pino 30 do relé ao fio azul (/branco) na nova bobina de ignição. Se a sua bateria falhar na estrada, basta desligar esse fio azul e a sua moto voltará a funcionar (agora só não irá parar ao desligar).

Fiação do relé (se usado): 	- O fio castanho com o terminal de anel dos pinos 87a e 86 vai para a terra. - O fio preto do pino 85 vai para um terminal do interruptor principal que transporta tensão quando ligado.
--	---

Aparafuse o cabo de alta tensão (ignição) ... - Não utilize cabos amplificadores de faísca, tais como «Nology supercables» ou «hot wire». Isto irá perturbar o sistema e possivelmente danificá-lo.	... na bobina de ignição e puxe a vedação de borracha antes de montar a bobina (será mais fácil). - Use o cabo que vem com o pacote e não qualquer cabo antigo.
- Você estará a fazer um favor a si mesmo ao equipar a sua moto com velas de ignição e soquetes novos (de preferência entre 0 e 2 kOhm). Muitos problemas podem ser atribuídos a velas de ignição, terminais e cabos "aparentemente bons" (mesmo completamente "novos"). - Não utilize velas de ignição com resistência interna de supressão. A NGK (por exemplo) oferecia velas de ignição com a codificação «R» (de resistência).	
- Por fim, antes de instalar a bateria e antes da primeira partida, verifique cuidadosamente todas as ligações e acessórios de acordo com o esquema elétrico. Verifique se a bateria e as lâmpadas têm a tensão correta (12 V). - Caso algo não funcione, consulte o nosso guia de resolução de problemas na nossa página inicial. Como primeiro passo, desconecte o fio azul da bobina e teste novamente.	
- IMPORTANTE: Durante a reparação do eixo de manivelas, o eixo do dínamo é frequentemente maquinado e fica mais curto. O resultado é um rotor mais baixo, podendo agora tocar com os seus rebites na bobina do estator. O resultado é um estator destruído e uma falha na ignição.	

Informações importantes sobre segurança e operação
- Segurança em primeiro lugar! Respeite as normas gerais de saúde e segurança para reparação de veículos motorizados (MVR), bem como as informações e obrigações de segurança indicadas pelo fabricante da sua motocicleta. As marcas de sincronização no material servem apenas como orientação geral durante a primeira instalação. Após a montagem, verifique com meios adequados (estroboscópio) se as configurações estão corretas para evitar danos ao motor ou, possivelmente, à sua saúde. Você é o único responsável pela instalação e pela correção das configurações.
- Os sistemas de ignição geram alta tensão! Com o nosso material, até 40.000 volts! Se manuseado sem cuidado, isso pode não só ser doloroso, mas também extremamente <u>perigoso</u>. Mantenha uma distância segura do eletrodo da vela de ignição e dos cabos de alta tensão abertos. Se precisar testar a ignição, segure o soquete da vela de ignição com firmeza com algum material isolante e empurre-o firmemente contra o solo sólido do bloco do motor. Nunca puxe as tampas das velas de ignição com o motor em funcionamento. Lave o seu veículo apenas com o motor parado e a ignição desligada.

- Deve ter recebido o cabo HT com a tampa de borracha fixa (*que não contém um resistor*) como parte do kit. Deve utilizar uma vela de ignição com um resistor incorporado (*ou substituir a tampa por uma que contenha um resistor*) para cumprir as leis locais (*requisitos de compatibilidade eletromagnética*).
- Não utilize tampas de velas de ignição que contenham um resistor EM CONJUNTO com velas de ignição que contenham um resistor. Isso causaria problemas, especialmente dificuldade em ligar o motor. A resistência total da tampa e da vela de ignição combinadas não deve exceder 5 kOhm.
- Lembre-se de que as velas de ignição envelhecem, aumentando a resistência. Se um motor só arrancar quando está frio, é muito provável que a causa seja um conector de vela de ignição defeituoso ou uma vela de ignição com defeito. Não utilize os chamados cabos de reforço de ignição (por exemplo, Nology).
- Após a instalação, verifique o aperto de todos os parafusos, mesmo os pré-instalados. Se as peças se soltarem durante o funcionamento, haverá inevitavelmente danos no material. Pré-montamos os parafusos apenas de forma solta.
- Dê ao sistema recém-instalado uma oportunidade de funcionar, antes de começar a verificar e testar valores ou, pior ainda, aplicar alterações nele.
As nossas peças foram verificadas antes de serem entregues a si. De qualquer forma, não poderá verificar muito. **Em qualquer caso, evite medir os componentes eletrônicos (tais como bobina de ignição, regulador e unidade de avanço). Corre o risco de causar danos graves aos componentes eletrônicos internos. De qualquer forma, não obterá resultados tangíveis com essa operação.** Tenha em mente que também o seu carburador, as suas velas de ignição e os seus soquetes de velas de ignição (mesmo que sejam completamente novos) podem ser a causa do mau funcionamento. A experiência geral com os nossos sistemas é que o carburador terá de ser reajustado para configurações mais baixas. Se o sistema não arrancar após a montagem, desligue primeiro o fio de corte azul (ou azul/branco) diretamente na bobina de ignição (ou, em alguns casos, na unidade de avanço) para eliminar qualquer mau funcionamento no circuito de corte. Verifique cuidadosamente as ligações à terra e certifique-se de que existe uma boa ligação elétrica entre o quadro e o bloco do motor.
Em caso de problemas, consulte primeiro a nossa Base de Conhecimento antes de nos enviar o material para verificação.
- A faísca dos sistemas de ignição clássicos, baseados em pontos, tem cerca de 10.000 volts, comparativamente pouca energia, e por isso parece amarela e grossa (o que, no entanto, a torna altamente visível). A faísca do nosso sistema é uma faísca de alta energia com até 40.000 volts e, portanto, tem uma forma fina como uma agulha e cor azul, o que a torna menos visível. Além disso, a faísca só ocorre em velocidades operadas por pedal de arranque e não ao pressionar lentamente a alavanca com a mão (como pode acontecer com ignições baseadas em bateria).
- Os sistemas que utilizam bobinas de ignição com saída dupla apresentam algumas peculiaridades. Tenha em atenção que, durante os testes num dos lados, o outro tem de estar ligado a uma vela de ignição instalada ou ligado à terra/aterrado de forma segura. Caso contrário, não haverá faísca em nenhum dos lados. Além disso, com saídas abertas deste tipo, podem ocorrer faíscas longas e perigosas em toda a bobina.
- Nunca faça soldagem a arco elétrico na motocicleta sem desconectar completamente todas as peças que contêm semicondutores (bobina de ignição, regulador, avanço). O estator e o rotor não precisam ser removidos. O mesmo se aplica à soldagem. Antes de tocar nos componentes eletrônicos, desconecte o ferro de solda da rede elétrica! Nunca use massa de cobre nas velas de ignição.
- Os componentes eletrônicos são muito sensíveis à polaridade incorreta. Após trabalhar no sistema, verifique a polaridade correta da bateria e do regulador. A polaridade incorreta cria curtos-circuitos e danifica o regulador, a bobina de ignição e a unidade de avanço. Como regra geral, a fiação será sempre de cor para cor. Os casos em que a cor muda entre os fios são expressamente mencionados nas nossas instruções.
- Ao manusear o novo rotor, tenha cuidado para não danificar os seus ímanes. Evite golpes diretos na circunferência do rotor. **Ao transportar, nunca coloque o rotor sobre o estator.** Observe as nossas informações relativas ao transporte do material.

- Não utilize soquetes de velas de ignição com resistência superior a 5 kOhm. É melhor utilizar soquetes de 1 ou 2 kOhm. Tenha em mente que as chaves de velas de ignição envelhecem e, com isso, aumentam a sua resistência interna. Se um motor só arrancar quando estiver frio, é muito provável que a causa seja uma chave de velas de ignição e/ou uma vela de ignição defeituosa. Em caso de problemas, verifique também os cabos de alta tensão. Nunca utilize cabos HT de fibra de carbono, nunca utilize os chamados «fios quentes» que prometem aumentar a faísca.

É uma boa ideia cobrir o rotor com uma fina camada de óleo para reduzir o risco de corrosão.

- Nunca utilize um extrator de garras ou um martelo para desengatar o rotor. Os seus ímanes podem soltar-se durante o processo. Oferecemos um extrator especial para desengatar novamente o novo rotor (consulte as instruções de montagem)!

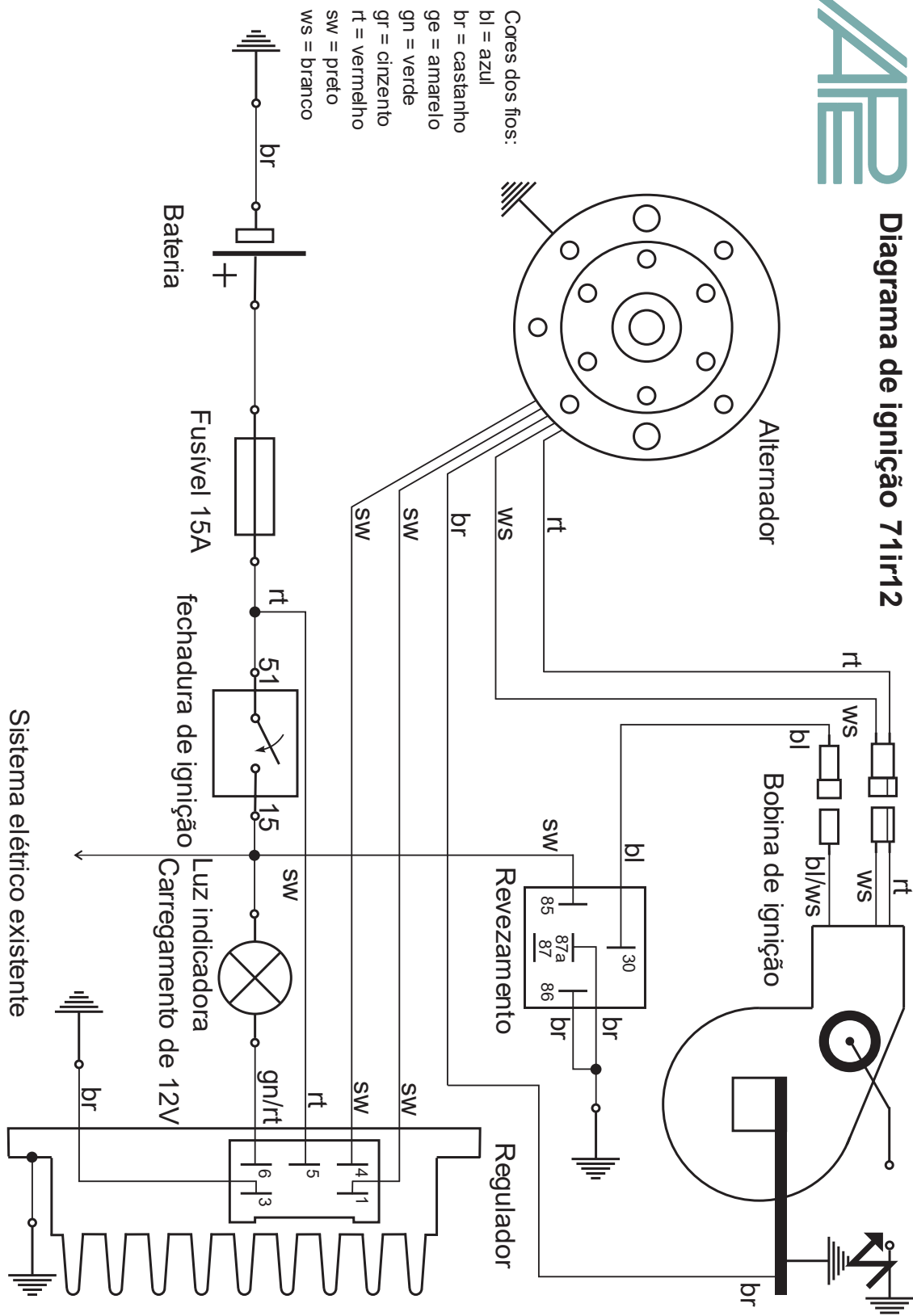
- Caso a motocicleta não seja utilizada por um período prolongado, desconecte a bateria (se houver) para evitar o consumo de corrente pelos díodos do regulador. No entanto, mesmo uma bateria desconectada se esgotará após algum tempo.

- Por favor, observe estas observações, mas, ao mesmo tempo, não tenha medo do processo de instalação. Lembre-se de que, antes de si, milhares de outros clientes instalaram o sistema com sucesso.

Aproveite a condução da sua bicicleta com o seu novo coração elétrico!



Diagrama de ignição 71ir12





Esquema de cablagem do controlador 102

