

Sistema 738999900

Ventaja respecto al sistema original:

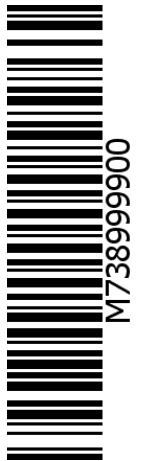
**Alternador/encendido electrónico para BMW R27
12 V, 180 W**


- Generador magnético con encendido de estado sólido integrado. Salida de 12 V/180 W CC. Encendido con fuente de alimentación propia desde el interior del sistema.

- Sustituye al dinamo de serie de 6 voltios LJ/CJE/60/6/1800/R5 y al regulador, así como a todas las piezas del encendido.

- No requiere modificaciones en el cárter. El sistema es técnicamente capaz de funcionar sin batería.

- todas las piezas son nuevas
- encendido y avance de estado sólido
- mucho mayor potencia lumínica (con bombilla de 40/45 W)
- encendido muy estable con chispa sólida
- mejor arranque, mejor combustión
- Ya no se produce desgaste en el colector, el regulador y los contactos



Instrucciones de montaje para el sistema 738999900	14.5.2026
<p>- Si sabes instalar y sincronizar un encendido de serie y tienes conocimientos básicos de mecánica, ¡puedes instalar un VAPE! Si nunca has trabajado en el encendido, es mejor que se lo encargues a alguien que sepa hacerlo.</p>	
<p>- VAPE no puede supervisar el cumplimiento de dichas instrucciones, ni las condiciones y métodos de instalación, funcionamiento, uso y mantenimiento del sistema. Una instalación incorrecta puede provocar daños materiales e incluso lesiones personales. Por lo tanto, no asumimos ninguna responsabilidad por pérdidas, daños o gastos que se deriven de, o estén relacionados de alguna manera con, una instalación incorrecta, un funcionamiento inadecuado o un uso y mantenimiento incorrectos. Nos reservamos el derecho a realizar modificaciones en el producto, los datos técnicos o las instrucciones de montaje y funcionamiento sin previo aviso</p>	
<p><u>IMPORTANTE</u></p>	
<p>- Lea estas instrucciones detenidamente y en su totalidad antes de comenzar a trabajar en su motocicleta</p> <p>Tenga en cuenta que cualquier modificación del material, así como los intentos de reparación por cuenta propia que no hayan sido acordados con VAPE, pueden dar lugar a la pérdida de la garantía. No corte los cables. Esto provoca la pérdida de la protección contra polaridad inversa y, a menudo, da lugar a daños en la electrónica. Además, tenga en cuenta la información proporcionada en la página de información de este sistema. Compruebe que lo que ha comprado se corresponde realmente con la motocicleta que tiene. Unos ajustes de encendido incorrectos pueden dañar el motor e incluso causarle lesiones durante el arranque a patada (contragolpes violentos). Tenga cuidado durante las primeras pruebas de funcionamiento. Si es necesario, cambie los ajustes a valores más seguros (menos avance). Durante el montaje, compruebe cuidadosamente que el rotor (volante) no toque las bobinas del estator ni ningún otro elemento, lo cual puede ocurrir debido a diversas circunstancias y provocar daños graves.</p>	
<p>Uso previsto</p> <p>- Este sistema está diseñado para sustituir los sistemas originales de dinamo/alternador y encendido en motocicletas antiguas y clásicas cuyos parámetros del motor no hayan sido modificados posteriormente. Este sistema no es un sistema de tuning y no supone un aumento significativo de la potencia del motor. Sin embargo, mejora notablemente la seguridad en carretera y el confort al ofrecer una mejor iluminación, un mejor funcionamiento de los intermitentes y la bocina y, en comparación con los sistemas originales desgastados, una mayor fiabilidad. Dado que nuestro sistema no altera las características del motor, no aumenta las emisiones de gases contaminantes ni el ruido. En la mayoría de los casos, las emisiones de contaminantes deberían incluso reducirse gracias a una mejor combustión. Por lo tanto, si se utiliza según lo previsto, el sistema no infringe normalmente la normativa legal vigente para la motocicleta. (¡Consulte la normativa legal local!) Este sistema no es adecuado para su uso en competiciones. Si se utiliza de forma distinta a la prevista, la garantía quedará anulada y es muy posible que no obtenga los resultados deseados o, en el peor de los casos, que pierda la aptitud legal para circular.</p>	
<p> - VAPE garantiza que sus productos están homologados y llevan la marca «E» en el anillo (E8 específicamente para la República Checa), lo que asegura que las características del producto se ajustan en todo momento a las normas de homologación ECE pertinentes (en particular, la norma ECE R10.05). La autoridad competente lleva a cabo inspecciones periódicas.</p>	
<p>- El sistema de carga solo es apto para su uso con baterías recargables de plomo-ácido de 12 V (sistemas de 6 V) con electrolito líquido o baterías de plomo-ácido selladas, AGM y de gel. No es apto para su uso con baterías de níquel-cadmio, níquel-hidruro metálico, iones de litio ni ningún otro tipo de baterías recargables o no recargables.</p>	
<p>- Se trata de un sistema de recambio y no de una réplica del material original. Por lo tanto, las piezas de este sistema tienen un aspecto diferente y es posible que no encajen igual (en particular, la bobina de encendido y el regulador), por lo que es posible que tengas que adaptarlas.</p>	

- **Durante el montaje, es imprescindible comenzar por el ensamblaje de las piezas del motor** para comprobar que encajan correctamente antes de proceder a la instalación de las piezas externas. En muchos casos, los clientes montan primero estas últimas y, al hacerlo, suelen modificarlas, lo que supone un incumplimiento de la garantía y las deja inservibles para su reventa. La sustitución de los antiguos sistemas de encendido no consiste simplemente en coger cualquier producto de la estantería de un supermercado, ya que existen muchísimos tipos y versiones, así como posibles modificaciones del mercado de recambios desconocidas, lo que deja un amplio margen para el error.

- Nuestros sistemas **NO han sido probados para su uso con dispositivos electrónicos de terceros (como GPS, teléfonos móviles, iluminación LED, etc.) y pueden causar daños en dichos componentes.** Es posible que los tacómetros electrónicos existentes no funcionen con el nuevo sistema. Es posible que los interruptores de seguridad y los controles electrónicos de válvulas existentes no sean compatibles. Es posible que su motocicleta estuviera equipada de fábrica con un sistema de encendido que limitaba la velocidad máxima por motivos legales. El nuevo sistema no cuenta con dicha función, por lo que debe comprobar su situación legal de antemano.

- Si no tienes experiencia en la instalación, recurre a un profesional o a un taller especializado. Una instalación incorrecta puede dañar el nuevo sistema y tu motocicleta, e incluso provocar lesiones físicas.

- Antes de pedir un sistema, compruebe si el kit incluye una herramienta de extracción para el nuevo rotor. Si no es así, es mejor que la pida al mismo tiempo. No utilice nunca ninguna otra herramienta que no sea la recomendada para volver a extraer el nuevo rotor. Los daños que sufra el rotor como consecuencia del uso de otras herramientas o métodos no están cubiertos por la garantía.

- El rotor es sensible a los golpes (incluso durante el transporte). Antes del montaje, compruebe siempre que no presente daños (en los rotores sin plastificación de los imanes, intente apartar los imanes con los dedos). Tras un impacto, los imanes encolados podrían haberse soltado y quedar sujetos al rotor únicamente por la fuerza magnética, por lo que no se notaría de inmediato. Durante el funcionamiento del motor, los daños serían considerables. Antes de colocar el rotor en el motor, asegúrese de que sus imanes no hayan recogido ningún objeto metálico, como tornillos pequeños, tuercas o arandelas. Esto también provocaría daños graves.

- **Si tienes conexión a Internet, lo mejor es consultar esas instrucciones en línea.** Al hacer clic en las imágenes, podrás verlas más grandes y con mayor claridad, y es posible que encuentres información actualizada. Lista de sistemas en <http://www.powerdynamo.biz>

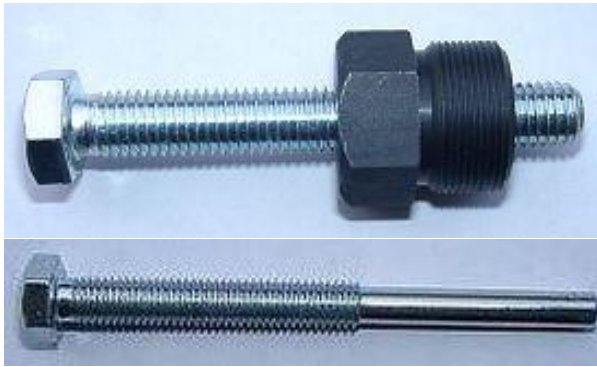
Deberías haber recibido estas piezas:



- rotor / tornillo de fijación
- unidad de estator premontada
- regulador/rectificador
- unidad de avance (caja negra)
- bobina de encendido electrónica / cable de alta tensión
- piezas y accesorios para la fijación



No es necesario retirar el estator de la placa base. Solo se corre el riesgo de dañar la bobina y/o los cables que hay debajo.



- Para volver a desmontar el nuevo rotor, necesitarás un extractor M27x1,25 (n.º de referencia: 99 99 799 00 -¡No incluido!-).

- **- Nota:** Nunca utilice un extractor de garras, un martillo ni ningún otro dispositivo que pueda desprender los imanes.

- Para extraer el rotor antiguo, necesitarás una herramienta de extracción M8x90 (n.º de pieza: 70 80 899 90 -¡No incluida!-).

- **- Nota importante:** La BMW R27 cuenta con encendido por batería de serie. El nuevo sistema VAPE es un encendido por magneto. La ventaja es obvia, pero también hay un inconveniente y una diferencia importante que hay que tener en cuenta.

- Hay que accionar el pedal de arranque con fuerza y rapidez para que el motor alcance las revoluciones adecuadas. Si se acciona demasiado despacio —como podía ocurrir con el antiguo sistema de encendido por batería—, no arrancará. Esto se debe a que el magneto tiene que generar la energía necesaria para la chispa, ya que esta ya no proviene de una batería.

- Asegúrate de que la moto esté bien apoyada en su caballete, preferiblemente sobre un banco de trabajo elevado, y de que puedas acceder fácilmente al lado del generador del motor. Tendrás que mover la horquilla de la rueda delantera para poder acceder bien.

- Desconecta la batería y sácala de la motocicleta. Ten en cuenta que ahora vas a instalar un sistema de 12 voltios. Por lo tanto, necesitarás una batería de 12 voltios o tendrás que optar por conducir sin batería. No obstante, en ese caso también tendrás que sustituir todas las bombillas por otras de 12 voltios. La bocina puede seguir siendo de 6 voltios. Para conducir sin batería, consulta nuestra información sobre cómo conducir sin batería. Si tu moto tiene intermitentes laterales Y quieres conducir sin batería, lo mejor es que pidas nuestro regulador alternativo con condensador incorporado o que instales un condensador electrolítico (mín. 20 000 µF/16 V) en lugar de la batería. El regulador alternativo tiene la ventaja añadida de ser pequeño. Sin embargo, no admite una luz de control de carga.

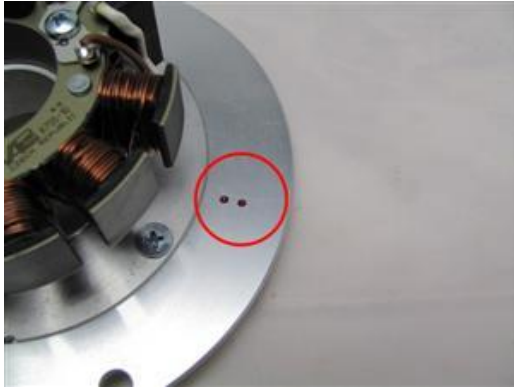
- Técnicamente, es posible conducir la moto sin batería. No obstante, consulta la normativa de tráfico local.



- Retira la cubierta del dinamo del motor y desconecta los cables del dinamo original.
- Saca todos los cables de la carcasa del motor, pero no cortes ningún cable todavía (excepto el cable negro que va del pin 30 a la batería).

- Desatornilla el tornillo de fijación que sujeta el inducido al cigüeñal. Es recomendable meter la primera marcha para tener más estabilidad. Quita los tres tornillos de fijación del estator y retira la dinamo. Para ello necesitarás la herramienta de extracción M8x90. Como alternativa, sigue las indicaciones del manual original de BMW: «... introduce una pieza de acero redondo (40 mm x 5,5 mm) en el orificio central del inducido y presiona hacia abajo con un tornillo M8».

- El interruptor de circuito y la unidad de avance centrífugo del árbol de levas ya no se utilizarán. Puede retirar estas piezas o dejarlas donde están. Por favor, desconecte únicamente el cable de la bobina de encendido.



- Eche un vistazo a la nueva unidad del estator. Encontrará una pequeña marca roja en la placa base. (En la imagen, rodeada con un círculo rojo).
- Se trata de una marca de encendido.



- Eche un vistazo al nuevo rotor (volante). Encontrará en su circunferencia una pequeña línea grabada con láser.
- Esta también es una marca de encendido.
- Deben alinearse en el punto muerto superior (no en el punto de encendido).



- Pase el mazo de cables del estator desde el interior a través del orificio para cables del motor.
- Tenga cuidado de no dañar el estator.



- A continuación, coloque la unidad del estator en el motor. Asegúrese de que los orificios de fijación de la carcasa coincidan con los orificios de la unidad del estator. Atorníllela con los 3 tornillos M6x20.



- Tira del ojal incluido sobre el cable y empújalo hacia la abertura del motor (una gota de aceite te ayudará).

- Retira la bujía. Coloca el rotor sin apretarlo sobre el cigüeñal y comprueba que se mueva libremente por encima de la base del estator. Lleve el pistón a la posición de PMS. Coloque el nuevo rotor apretándolo a mano sobre el cigüeñal para poder girar el eje.



- Con el eje en la posición de PMS, vuelva a retirar el rotor con cuidado sin cambiar la posición del cigüeñal. Vuelva a colocarlo en el cigüeñal de manera que la marca del rotor quede alineada con la marca del estator. Si se produce algún cambio en la posición del cigüeñal, deberá volver a empezar.

- En esa posición, fije el rotor con cuidado con el tornillo M8x30. No olvide utilizar la arandela. Vuelva a atornillar la bujía en el cilindro.

- Ahora ha ajustado el encendido al valor estándar. En teoría, puede ajustarlo a cualquier posición; solo tiene que girar el rotor (sin cambiar la posición del cigüeñal).

- girar el rotor en sentido horario - adelanta el encendido
- girar el rotor en sentido antihorario - retrasa el encendido

- Utilizar ajustes muy diferentes a los recomendados puede provocar daños en el motor.



- Fija la nueva bobina de encendido debajo del depósito. En algunos chasis hay una orejeta de sujeción. Si no es así, puedes utilizar un soporte casero o unas bridas.

- La nueva unidad de avance y el regulador/rectificador también se pueden instalar dentro del compartimento de la batería o de las herramientas

- Tras la instalación de la unidad de avance, fijate en el pequeño bloque de interruptores DIP azul situado en el lado superior estrecho de la unidad. Hay 4 pequeños interruptores para seleccionar las curvas de avance del encendido.



- La curva de la R27 ofrece un avance total de 38 grados a 3000 rpm y comienza con 9 grados al ralentí. Para evitar retrocesos, el encendido se ajusta a 2 grados después del PMS en el momento del arranque a patada.

- La curva activada con el ajuste que se muestra aquí a la izquierda

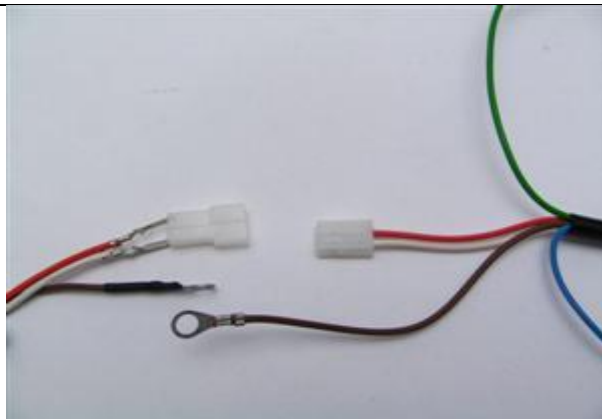


- Esto da prácticamente la misma curva, salvo que en el momento del arranque a patada no es 2 grados después del PMS, sino 2 grados antes.

¡Conecta las piezas tal y como se muestra en el esquema de cableado correspondiente!

- Para nuestro regulador de CC estándar (95 22 699 06), utilice el esquema de cableado **91ik12**.
 - Para nuestro regulador de corriente continua con condensador de filtrado integrado (73 00 799 50), utilice además el esquema de cableado **91ik_102**

- Para facilitar la salida del cable a través de las aberturas, a menudo pequeñas, de la carcasa del motor, el conector de plástico del cableado del generador que va a la unidad de avance no se ha colocado en el terminal del cable. Debe colocar el conector allí solo una vez que todo se haya instalado correctamente en el lado del motor.

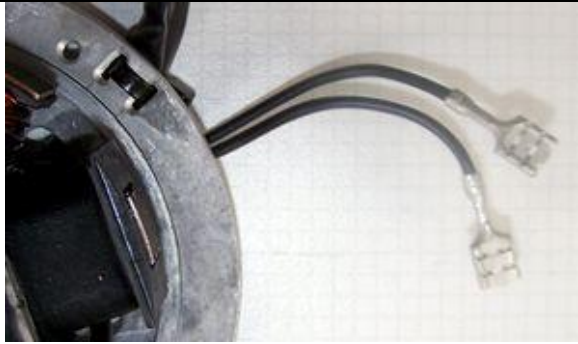


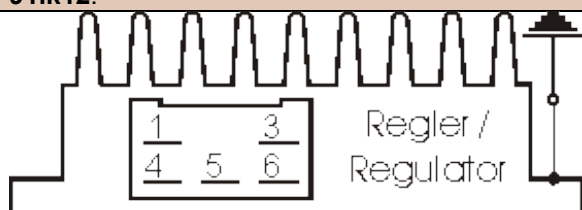
- Busque la unidad de avance con su conector hembra y los dos cables (rojo y blanco).

- Coloca el conector de dos posiciones suministrado en este enchufe e inserta los dos cables (rojo y blanco) del generador. Asegúrate de que los terminales queden bien encajados en el conector y de que conectes:

- el blanco con el blanco
- el rojo con el rojo

<p>- Si necesita (o desea) volver a sacar los terminales de la carcasa del conector, introduzca un clip por la parte delantera junto a los terminales y empuje la pequeña lengüeta hacia un lado. A continuación, tire del cable para sacarlo.</p>	
<p>- Los cables marrones del nuevo generador y de la unidad de avance, con los terminales de ojo redondo...</p>	<p>... deben atornillarse al bastidor de la bobina de encendido (masa). Esta conexión es muy importante. No confíe en el bastidor como conexión a tierra. ¡El barniz, el aceite y la suciedad suelen impedir un buen contacto!</p>
<p>- El cable gris o verde de la unidad de avance...</p>	<p>... es la salida hacia la bobina de encendido y se conecta al terminal macho único que hay allí.</p>
<p>- ¡Importante! Evite alargar el cable verde entre la unidad de avance y la bobina de encendido. Esto podría provocar problemas de encendido.</p> <p>- Nunca haga discurrir el cable de alta tensión y los cables del generador hacia el adelanto, ni el cable gris del adelanto hacia la bobina de encendido, en paralelo (por ejemplo, en una misma malla de blindaje). Esto provocará un acoplamiento inverso que perturba el encendido y podría incluso dañar la unidad de adelanto.</p>	
<p>- El cable azul/blanco de la unidad de avance. Este es el cable de corte (desconexión).</p> <p style="text-align: center;">Nota:</p> <p>Si se producen fallos de encendido, lo primero que debe hacer es desconectar este cable azul. En muchos casos, esto le permitirá volver a poner el vehículo en marcha</p>	<p>- Conectado a masa - ¡detendrá el encendido!</p> <p>- Este tipo de cableado se utiliza en motocicletas que originalmente ya contaban con encendido por magneto y, por lo tanto, se desconectaban mediante un cortocircuito a masa.</p> <p>- Estos vehículos cuentan, por diseño, con un bloqueo principal (o algún tipo de interruptor de corte) que conecta un pin a masa cuando está en posición OFF (motocicletas alemanas: pin 2). El cable azul/blanco de la bobina de encendido se conectará aquí. De este modo, el corte de corriente funcionará como antes.</p>

<p>Conexión del alternador Powerdynamo al circuito de iluminación (a través del regulador):</p>	
	<p>- Los dos cables negros que salen de la bobina del estator transportan la tensión para las luces, la bocina, los intermitentes, etc. No tienen nada que ver con el encendido.</p> <p>- Sin embargo, esta tensión (entre 10 y 50 voltios de CA) debe estabilizarse (regularse) y, para la mayoría de los usos, rectificarse a corriente continua (CC), ya que se trata principalmente de corriente alterna (CA).</p> <p>- Para ello ofrecemos 2 reguladores diferentes:</p>
<p>Atención: Cualquier confusión entre el polo positivo y el negativo (en las versiones de CC) provoca la destrucción inmediata del regulador. Esto no constituirá un caso de garantía, ya que se trata de negligencia. Se puede reconocer un regulador quemado principalmente por su olor acre.</p>	

Regulador tipo 1: con regulador de CC estándar (95 22 699 06), utilice el esquema de cableado 91ik12:


-El nuevo regulador/rectificador cuenta con un conector compacto de 6 posiciones, de las cuales una no se utiliza. Se incluye una tapa hembra que se acopla a este conector. En este conector hembra hay que insertar los siguientes cables (que tienen terminales que encajan a presión en el conector):

Los dos cables negros que salen del generador...

... conéctalos a los pines 1 y 4 del nuevo regulador (desde allí, unos cables negros de igual grosor se dirigen hacia el interior de la unidad). No importa qué cable se conecte a cada uno de los dos terminales (1 y 4), ya que ambos transportan corriente alterna.

El nuevo cable marrón con el terminal de ojo redondo.

... conecta el pin 3 de la unidad reguladora (desde allí sale también un cable marrón hacia el interior de la unidad) con el polo negativo de la batería o (en caso de que conduzcas sin batería) a masa (chasis).

El nuevo cable rojo con el terminal de ojo redondo...

Precaución:
¡Una polaridad incorrecta dañará los componentes electrónicos!

... se conecta al pin 5 del nuevo regulador (desde allí sale también un cable rojo hacia el interior de la unidad). Este cable es un punto de integración fundamental entre el sistema antiguo y el nuevo. Aquí sale la tensión positiva regulada para conectarse al polo positivo de la batería o (en caso de que conduzcas sin batería) al terminal de entrada de tensión del interruptor principal (cerradura de encendido; motos alemanas: pin 51/30).

Asegúrate de que hay un **fusible de 15 A** entre la batería y el circuito del vehículo.

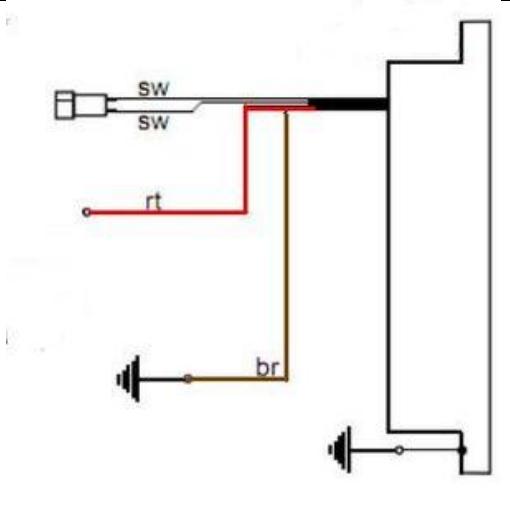
El cable verde/rojo del pin 6 del nuevo regulador...

... es para la luz de control de carga. Ahí se conecta el cable que antes iba desde la luz de control hasta el regulador original.

- Ten en cuenta que este control solo funciona si hay una batería conectada. Si conduces sin batería pero sigues con el cable conectado, verás que la luz se enciende incluso cuando el alternador genera tensión. Por lo tanto, sin batería, no lo conectes.

- La función de control de la luz de carga se basa en un interruptor de transistor y es una función adicional. Aunque esta fallara, el regulador podría seguir funcionando correctamente. Prueba sencilla: con el motor en marcha, enciende las luces y desconecta la batería. Si las luces siguen brillando, la unidad funciona correctamente.

Regulador tipo 2: con regulador de CC con condensador de suavizado integrado (73 00 799 50), utilice el esquema de cableado **91ik_102:**



- los 2 cables negros (sw) son la entrada de CA del alternador (al ser CA, no importa qué negro se conecte a qué negro)
- El cable rojo (rt) es la salida de 12 V CC, además de
- el cable marrón (br) es la toma de tierra, conectado internamente a la carcasa

Atornille el cable de alta tensión (encendido)...

- **No utilice** cables amplificadores de chispa, como los «supercables Nology» o «hot wire». Esto perturbará el sistema y podría dañarlo.

... a la bobina de encendido y coloque la junta de goma antes de montar la bobina (será más fácil).

- Utilice el cable que viene con el paquete y no cualquier cable viejo.

- Te harás un gran favor si le pones a tu moto bujías y llaves de bujías nuevas (preferiblemente de entre 0 y 2 kΩ). Muchos problemas se deben a bujías, terminales y cables que «parecen estar en buen estado» (incluso los que son completamente «nuevos»).

- **No utilices** bujías con resistencia de supresión interna. NGK (por ejemplo) ofrecía este tipo de bujías identificadas con una «R» (de resistencia).

- Por último, **y antes de instalar la batería y de dar el primer arranque a patada**, comprueba de nuevo con cuidado todas las conexiones y fijaciones comparándolas con el esquema eléctrico. Comprueba que la batería y las bombillas tengan el voltaje correcto (12 V).

- Si algo no funciona, consulte nuestra guía de resolución de problemas en nuestra página web. Como primer paso, desconecte el cable azul de la bobina y vuelva a probar.

- **IMPORTANTE:** Durante **la reparación del cigüeñal**, el eje del alternador suele mecanizarse y acortarse. Como consecuencia, el rotor queda más bajo, por lo que es posible que sus remaches entren en contacto con la bobina del estator. Esto provoca la destrucción del estator y un fallo en el encendido.

Información importante sobre seguridad y funcionamiento

- ¡La seguridad es lo primero! Respete las normas generales de salud y seguridad para la reparación de vehículos de motor (MVR), así como la información de seguridad y las obligaciones indicadas por el fabricante de su motocicleta.

Las marcas de sincronización del material sirven únicamente como orientación general durante la primera instalación. Compruebe tras el montaje, mediante los medios adecuados (estroboscopio), que los ajustes sean correctos para evitar daños en el motor o, incluso, en su salud. Usted es el único responsable de la instalación y de la corrección de los ajustes.

- ¡Los sistemas de encendido generan alta tensión! ¡Con nuestro material, hasta 40 000 voltios! Si se maneja sin cuidado, esto no solo puede resultar doloroso, sino también muy peligroso.

Mantenga siempre una distancia de seguridad con respecto al electrodo de la bujía y a los cables de alta tensión al descubierto. Si necesita comprobar si se produce la chispa, sujete firmemente la llave de bujías con algún material bien aislante y presione con fuerza contra una superficie sólida del bloque del motor.

Nunca tire de las tapas de las bujías con el motor en marcha. Lave su vehículo únicamente con el motor parado y el contacto desconectado.

- Deberías haber recibido el cable HT con la tapa de goma fija (*que no contiene resistencia*) como parte del kit; deberás utilizar una bujía con resistencia incorporada (*o sustituir la tapa por la que contiene resistencia*) para cumplir con la normativa local (*requisitos de compatibilidad electromagnética*).

- No utilice simultáneamente tapas de bujías que contengan una resistencia **junto** con bujías que contengan una resistencia. Esto provocaría problemas, especialmente dificultades para arrancar el motor. La resistencia total de la tapa y la bujía juntas no debe superar los 5 kOhm.

- Recuerde que las bujías envejecen, lo que aumenta su resistencia. Si un motor solo arranca cuando está frío, es muy probable que la causa sea un conector de bujía defectuoso o una bujía defectuosa. No utilice los denominados cables de refuerzo de encendido (p. ej., Nology).

- Tras la instalación, compruebe el apriete de todos los tornillos, incluso los preinstalados. Si las piezas se aflojan durante el funcionamiento, se producirán inevitablemente daños en el material. Los tornillos se montan previamente de forma holgada.

- Deje que el sistema recién instalado funcione un rato antes de empezar a comprobar y medir los valores o, lo que es peor, de realizar cambios en él.

Nuestras piezas han sido revisadas antes de su envío. De todos modos, no podrá comprobar gran cosa. **En cualquier caso, absténgase de medir los componentes electrónicos (como la bobina de encendido, el regulador y la unidad de avance). Corre el riesgo de causar graves daños a la electrónica interna. De todos modos, no obtendrá ningún resultado tangible de la operación.** Tenga en cuenta que también su carburador, sus bujías y los casquillos de las bujías (aunque sean completamente nuevos) podrían ser la causa del mal funcionamiento. La experiencia general con nuestros sistemas es que el carburador tendrá que reajustarse a valores más bajos. Si el sistema no arranca tras el montaje, desconecte primero el cable de corte azul (o azul/blanco) directamente en la bobina de encendido (o, en algunos casos, en la unidad de avance) para eliminar cualquier fallo en el circuito de corte. Compruebe cuidadosamente las conexiones a tierra y asegúrese de que haya una buena conexión eléctrica entre el bastidor y el bloque del motor. En caso de problemas, consulte primero nuestra Base de conocimientos antes de enviarnos el material para su revisión.

- La chispa de los sistemas de encendido clásicos, basados en puntos de contacto, tiene relativamente poca energía (unos 10 000 voltios) y, por lo tanto, tiene un aspecto amarillento y grueso (lo que, sin embargo, la hace muy visible). La chispa de nuestro sistema es una chispa de alta energía de hasta 40 000 voltios y, por lo tanto, tiene una forma concentrada y delgada como una aguja, y es de color azul, lo que la hace menos visible. Además, solo se produce la chispa a velocidades de arranque con pedal y no al empujar lentamente la palanca del pedal con la mano (como podría ocurrir con los encendidos por batería).

- Los sistemas que utilizan bobinas de encendido de doble salida presentan algunas particularidades. Tenga en cuenta que, durante las pruebas en un lado, el otro debe estar conectado a una bujía instalada o bien conectado a tierra de forma segura. De lo contrario, no habrá chispa en ninguno de los dos lados. Además, con estas salidas abiertas, pueden producirse chispas largas y peligrosas que salgan disparadas por toda la bobina.

- Nunca realice soldaduras por arco eléctrico en la moto sin desconectar completamente todas las piezas que contengan semiconductores (bobina de encendido, regulador, avance); no es necesario desmontar el estator ni el rotor. Lo mismo se aplica a la soldadura blanda. Antes de tocar los componentes electrónicos, ¡desconecte el soldador de la red eléctrica! Nunca utilice pasta de cobre en las bujías.

- Los componentes electrónicos son muy sensibles a una polaridad incorrecta. Tras realizar cualquier intervención en el sistema, compruebe que la polaridad de la batería y del regulador sea la correcta. Una polaridad incorrecta provoca cortocircuitos y puede dañar el regulador, la bobina de encendido y la unidad de avance. Por regla general, el cableado siempre se realiza de color a color. Los casos en los que el color cambia de un cable a otro se indican expresamente en nuestras instrucciones.

- Cuando manipule el nuevo rotor, tenga cuidado de no dañar sus imanes. Evite los golpes directos en la circunferencia del rotor. **Durante el transporte, nunca coloque el rotor sobre el estator.** Siga nuestras instrucciones relativas al transporte del material.

- No utilice llaves para bujías con una resistencia superior a 5 k Ω . Es mejor usar llaves de 1 o 2 k Ω . Tenga en cuenta que las llaves de bujías envejecen y, por lo tanto, aumenta su resistencia interna. Si un motor solo arranca en frío, es muy probable que la causa sea una llave de bujía y/o una bujía defectuosa. En caso de problemas, compruebe también los cables de alta tensión. Nunca utilice cables de alta tensión de fibra de carbono, ni los denominados «cables calientes» que prometen aumentar la chispa.

- Es recomendable cubrir el rotor con una fina capa de aceite para reducir el riesgo de corrosión.

- No utilice nunca un extractor de garras ni un martillo para desmontar el rotor. En caso de hacerlo, los imanes podrían aflojarse. ¡Ofrecemos un extractor especial para volver a desmontar el nuevo rotor (consulte las instrucciones de montaje)!

- Si la motocicleta no se va a utilizar durante un periodo prolongado, desconecte la batería (si la tiene) para evitar que se produzca una fuga de corriente a través de los diodos del regulador. No obstante, incluso una batería desconectada se descargará por sí sola al cabo de un tiempo.

- Por favor, ten en cuenta estas indicaciones, pero al mismo tiempo, no te preocupes por el proceso de instalación. Recuerda que, antes que tú, miles de clientes han instalado el sistema con éxito.

¡Disfruta conduciendo tu moto con su nuevo corazón eléctrico!

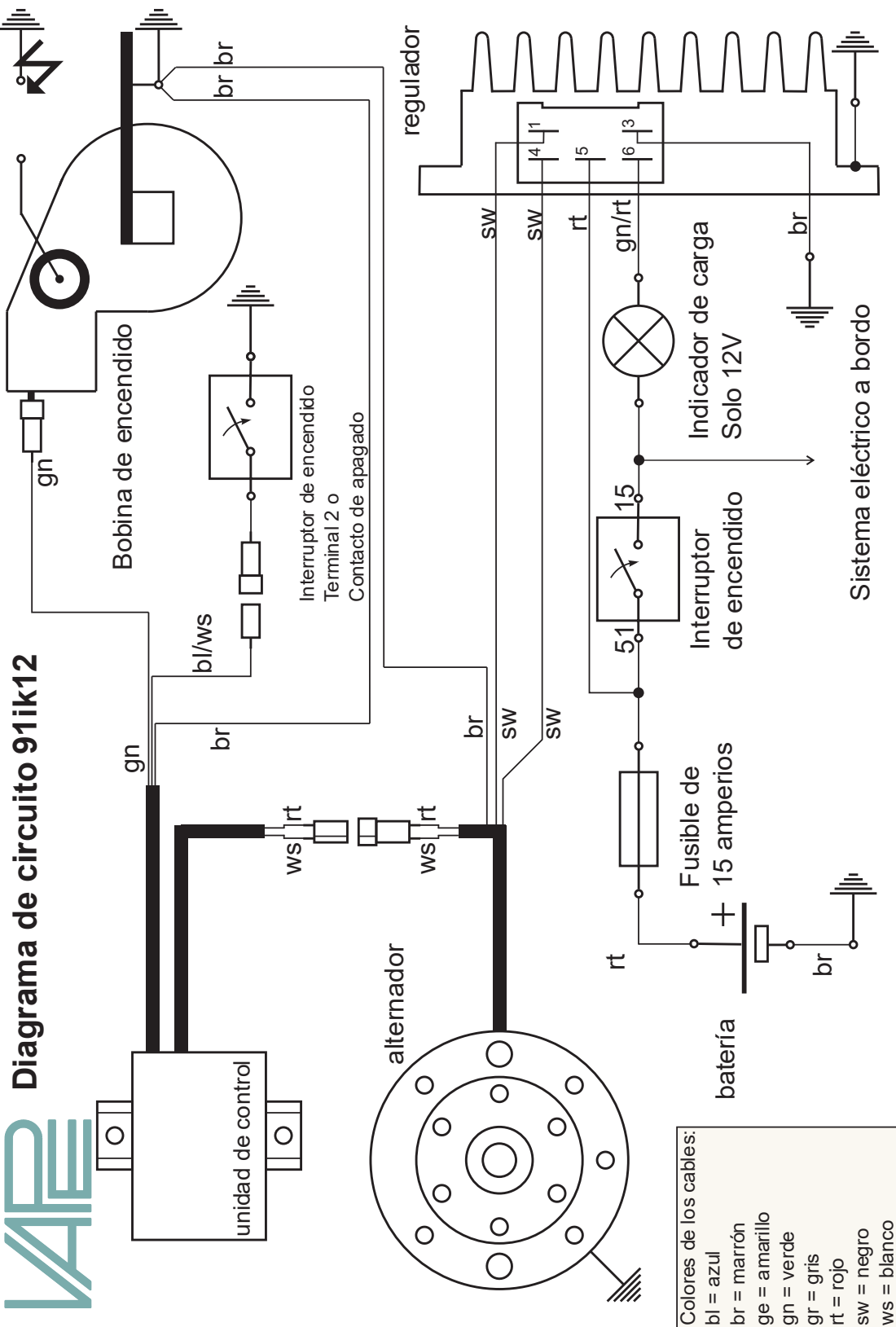
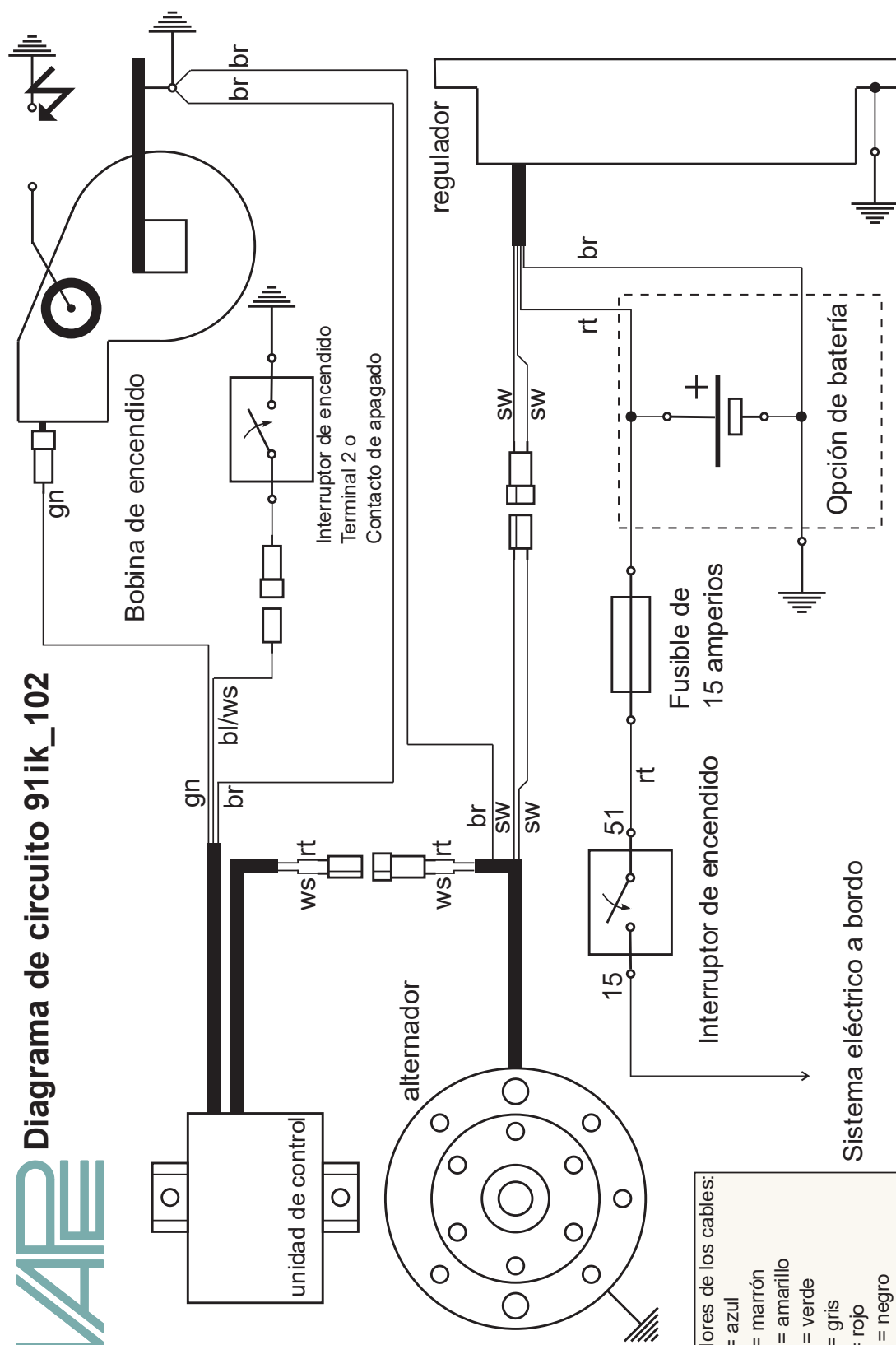


Diagrama de circuito 91ik_102



Colores de los cables:

bl	= azul
br	= marrón
ge	= amarillo
gn	= verde
gr	= gris
rt	= rojo
sw	= negro
ws	= blanco

Sistema eléctrico a bordo