

Sistema 63861799

Vantagem em relação ao sistema original

Gerador/ignição eletrônica para JAWA 638-640, 632 e CZ 472/6

- (com gerador trifásico de 12 V de série)

- Gerador magnético com ignição totalmente eletrônica integrada. Saída de 12 V/210 W CC. Ignição de estado sólido com fonte de alimentação própria integrada no sistema. Substitui o gerador magnetônico trifásico, os pontos de contacto (ou a ignição eletrônica mais antiga), o condensador e as bobinas de ignição. Pode conduzir sem bateria, se assim o desejar. Não é necessário efetuar alterações na carcaça do motor. Não é compatível com motores equipados com magneto Ducati.

- todas as peças são novas
- O gerador magneton trifásico já não está disponível
- pode conduzir sem bateria
- ignição muito estável com faísca forte
- melhor arranque, melhor combustão
- já não há preocupações com os pontos de regulação



Instruções de montagem para o sistema 63861799	13.7.2026
- Se consegue instalar e sincronizar um sistema de ignição de série e possui conhecimentos básicos de mecânica, consegue instalar um VAPE! Se nunca trabalhou na ignição do seu veículo, é melhor que o trabalho seja feito por alguém que saiba fazê-lo. - A VAPE não pode monitorizar o cumprimento dessas instruções, nem as condições e métodos de instalação, funcionamento, utilização e manutenção do sistema. Uma instalação inadequada pode resultar em danos materiais e, possivelmente, até mesmo em lesões corporais. Por conseguinte, não assumimos qualquer responsabilidade por perdas, danos ou custos que resultem de, ou estejam de alguma forma relacionados com, uma instalação incorreta, um funcionamento inadequado ou uma utilização e manutenção incorretas. Reservamo-nos o direito de introduzir alterações no produto, nos dados técnicos ou nas instruções de montagem e funcionamento sem aviso prévio	
IMPORTANTE	
- Por favor, leia estas instruções na íntegra e com atenção antes de iniciar qualquer trabalho na sua moto Tenha em atenção 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 invertida e, frequentemente, resulta em danos nos componentes eletrónicos. Além disso, tenha em atenção as informações fornecidas na página de informações deste sistema. Verifique se o produto que adquiriu corresponde efetivamente à sua motocicleta. Configurações incorretas da ignição podem danificar o motor e até mesmo causar ferimentos durante o arranque a pedal (recuos violentos). Tenha cuidado durante os primeiros testes de funcionamento. 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 nem em qualquer outro elemento, o que pode ocorrer devido a várias circunstâncias e provocar danos graves.	
Utilização prevista - Este sistema destina-se a substituir os sistemas de dínamo/alternador e de ignição de série em motociclos antigos e clássicos cuja características do motor não tenham sido modificadas no mercado pós-venda. Este sistema não é um sistema de afinação e não proporcionará aumentos significativos na potência do motor. No entanto, melhora significativamente a aptidão para a circulação e o conforto, oferecendo melhor iluminação, melhor funcionamento dos piscas 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 as emissões de poluentes gasosos nem o ruído. Na maioria dos casos, as emissões de poluentes deverão mesmo ser reduzidas devido a uma melhor combustão. Se utilizado conforme previsto, o sistema não infringirá, normalmente, o estatuto legal vigente da motocicleta. (Por favor, verifique a legislação local!) Este sistema não é adequado para utilização em eventos de competição. Se for utilizado de forma diferente da prevista, a sua garantia será anulada e é possível que não obtenha os resultados desejados ou, na pior das hipóteses, que perca a aptidão legal para circular.	
 - A VAPE garante que os produtos homologados apresentam a marca «E» no anel (E8, especificamente para a República Checa), assegurando assim a conformidade constante das características do produto com os regulamentos de homologação ECE aplicáveis (em especial o 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 (ou 6 V, no caso de sistemas de 6 V) com eletrólito líquido ou com baterias seladas de chumbo-ácido, AGM e gel. Não é adequado para utilização com baterias de níquel-cádmio, níquel-hidreto metálico, íões de lítio ou quaisquer outros tipos de baterias recarregáveis ou não recarregáveis.	
- Trata-se de um sistema de substituição e não de uma cópia do material original. Por conseguinte, as peças deste sistema têm um aspeto diferente e podem encaixar de forma diferente (nomeadamente a bobina de ignição e o regulador), o que poderá exigir alguma adaptação da sua parte.	

- Durante a montagem, é imperativo começar pela montagem das peças do motor, para verificar se estas encaixam corretamente antes de iniciar a montagem das peças externas. Em muitos casos, os clientes montam estas últimas primeiro e, ao fazê-lo, acabam por modificá-las, o que constitui uma violação da garantia e as torna impróprias para revenda. Substituir sistemas de ignição antigos não é uma questão de simplesmente retirar um produto da prateleira de um supermercado, uma vez que existem inúmeros tipos e versões, bem como possíveis modificações do mercado pós-venda desconhecidas, o que deixa uma grande margem para erros.

- Os nossos sistemas **NÃO** foram testados para utilização com dispositivos eletrónicos de terceiros (tais como GPS, telemóveis, iluminação LED, etc.) e podem causar danos a esses componentes. É possível que os tacómetros eletrónicos existentes não funcionem com o novo sistema. É possível que os interruptores de segurança e os controlos eletrónicos das válvulas existentes não sejam compatíveis. É possível que a sua moto tenha vindo originalmente equipada com um sistema de ignição que limitava a velocidade máxima por motivos legais. O novo sistema não dispõe dessa funcionalidade, pelo que deve verificar previamente a sua situação legal.

- Se não tiver conhecimentos técnicos para a instalação, recorra a um especialista ou a uma oficina especializada. Uma instalação incorreta pode danificar o novo sistema e a sua moto, podendo mesmo causar lesões corporais.

- Antes de encomendar um sistema, verifique se o kit inclui uma ferramenta de extração para o novo rotor. Caso contrário, é melhor encomendá-la ao mesmo tempo. Nunca utilize outra ferramenta que não seja a recomendada para extrair o novo rotor. Os danos no rotor resultantes da utilização de outras ferramentas ou métodos não estão cobertos pela garantia.

- O rotor é sensível a impactos (incluindo durante o transporte). Antes da montagem, verifique sempre se existem danos (no rotor sem plastificação dos ímanes, tente afastar os ímanes com os dedos). Após um impacto, os ímanes colados podem ter-se soltado, ficando presos ao rotor apenas pela força magnética, pelo que tal pode não ser detetado de imediato. Durante o funcionamento do motor, os danos seriam consideráveis. Antes de colocar o rotor no motor, certifique-se de que os seus ímanes não tenham recolhido quaisquer objetos metálicos, tais como pequenos parafusos, porcas e anilhas. Isso também provocaria danos graves.

- Se tiver acesso à Internet, o melhor é consultar essas instruções online. Ao clicar nas imagens, poderá vê-las maiores e com melhor qualidade, além de ter acesso a informações que possam ter sido atualizadas. Lista de sistemas em <http://www.powerdynamo.biz>



Já deve ter recebido essas peças!

Tenha em atenção que o sensor (pickup) é montado por nós apenas de forma solta, uma vez que terá de ajustar a sua folga. Aperte os parafusos com cuidado após o ajuste.



Para retirar o rotor antigo, vai precisar de uma ferramenta de extração M10x90 (n.º de peça: 70 80 899 90 - **Não fornecida!**).

- Notas sobre a ligação elétrica:

A experiência mostra que, com o passar do tempo, quase todas as motos sofrem alterações na sua instalação elétrica. Consequentemente, as cores dos fios e os próprios fios da sua moto podem

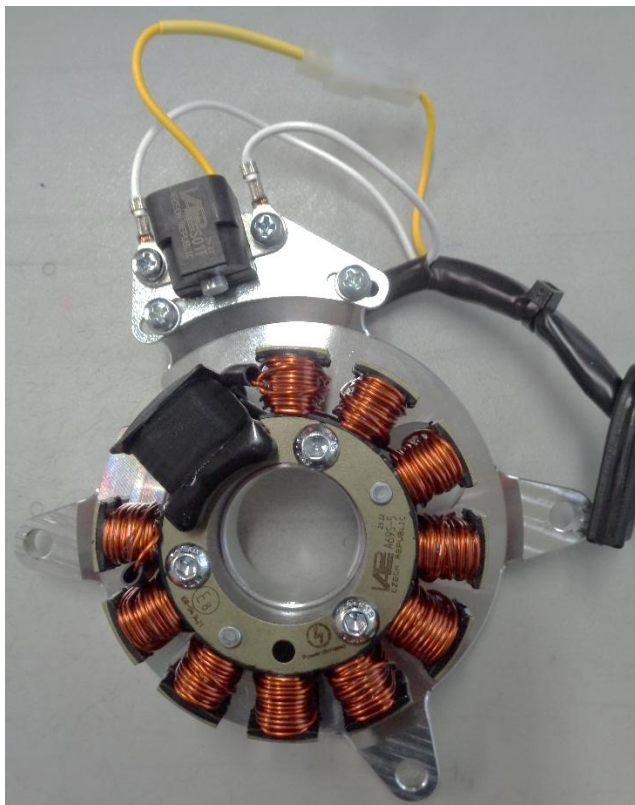
diferir dos que descrevemos. Em caso de dúvida, consulte os esquemas elétricos originais da MZ (por exemplo, em www.ostmotorrad.de).

- Desligue a bateria e retire-a da motocicleta enquanto realizar o trabalho. Para conduzir sem bateria, consulte as nossas informações sobre a condução sem bateria.
- Desligue todos os cabos do seu antigo gerador, regulador, relé regulador e bobinas de ignição e retire essas peças. Pode retirar o rotor antigo do veio de manivelas utilizando um parafuso de extração M8x90.
- Verifique se o fio da marcha-lenta passava pelas partes do chicote elétrico que vai remover. Se for esse o caso, esse fio será removido e terá de instalar um novo.



- **Nota:** Ao utilizar a opção sem bateria, será necessário instalar um condensador de alta capacidade (22 000 μ F ½F) no lugar da bateria para suavizar a tensão pulsante. Caso contrário, a sua unidade de pisca-pisca ficará avariada.

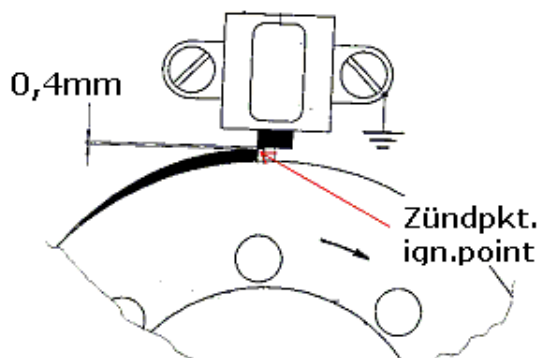
- **Atenção:** É possível que os regulamentos de trânsito locais exijam a existência de uma luz de estacionamento (e, consequentemente, de uma bateria).



- Coloque a unidade do estator pré-montada no motor. O módulo de captação ficará virado para a posição das 11 horas. No entanto, só encaixa numa posição, pelo que não há risco de erro.



- Coloque o novo rotor no pino da manivela. Certifique-se de que o pino de retenção assenta na ranhura do rotor e de que o rotor assenta firmemente no eixo. Para retirar o rotor novamente (quando necessário), utilize um parafuso simples M12 como extrator.



- Rode o rotor lentamente com a mão e verifique a folga entre o sensor e uma das saliências do rotor. Esta deve ser de cerca de 0,4 mm. Pode ajustar a folga desapertando os dois parafusos de fixação do sensor e deslocando-o ligeiramente.

- Não se esqueça de apertar cuidadosamente os dois parafusos de fixação do sensor. Se estiverem soltos, o sensor entrará em contacto com o rotor e ficará danificado. É aconselhável verificar de vez em quando se está bem fixo.

- Verifique se a placa de base do captador se encontra na sua posição central. Esta posição está assinalada por uma marca. Normalmente, isso é suficiente para a sincronização. Caso necessite de uma posição de sincronização diferente, desaperte o parafuso de fixação da placa e desloque-a em conformidade. Um deslocamento no sentido horário resultará em menos avanço, enquanto um deslocamento no sentido anti-horário resultará em mais avanço. Normalmente, isso deve corresponder a 2,7 mm antes do ponto morto superior (BTDC)

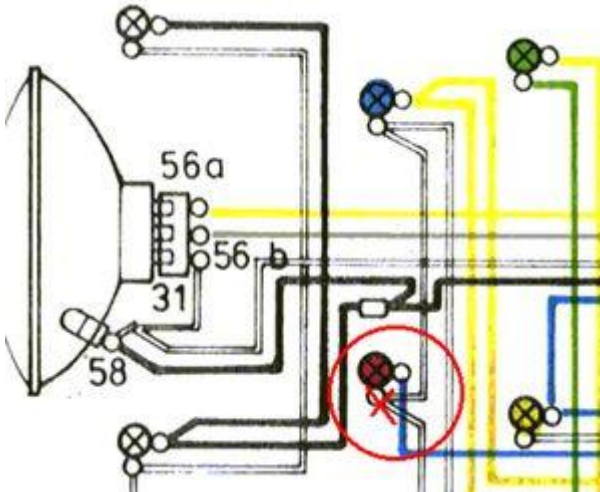


- Monte a unidade reguladora/retificadora num local qualquer da moto, por exemplo, onde o antigo retificador estava instalado.

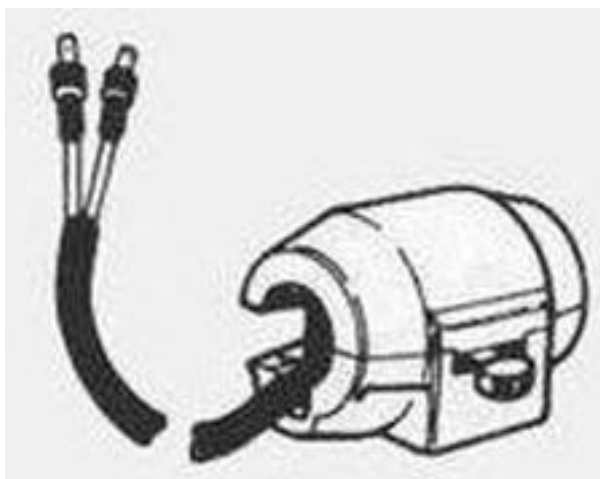


- Fixe a nova bobina de ignição com o seu suporte no quadro, por baixo do depósito. Tente colocar esta bobina o mais à frente possível (e afastada do calor dos cilindros).

- Altere a cablagem existente da sua JAWA 638-640 da seguinte forma. Isto é importante. Se não o fizer, o novo regulador ficará danificado e o sistema poderá não arrancar!



- Desligue a luz de controlo de carga do terra (a luz piloto vermelha no cockpit) e volte a ligá-la ao polo positivo comutado (pino 15 da fechadura de ignição). Caso pretenda conduzir sem bateria, não é necessário efetuar esta alteração. Nesse caso, deixe o fio verde/vermelho do novo regulador (ver abaixo) sem ligação, uma vez que a luz de controlo de carga não acenderá de qualquer forma devido à ausência da bateria.



- Desligue o interruptor de paragem do motor, situado no lado direito do guiador, do polo positivo e volte a ligá-lo à massa.

- O outro fio do interruptor, que anteriormente ia para as bobinas de ignição, vai permanecer; será reutilizado e ligado ao fio azul da nova bobina de ignição.

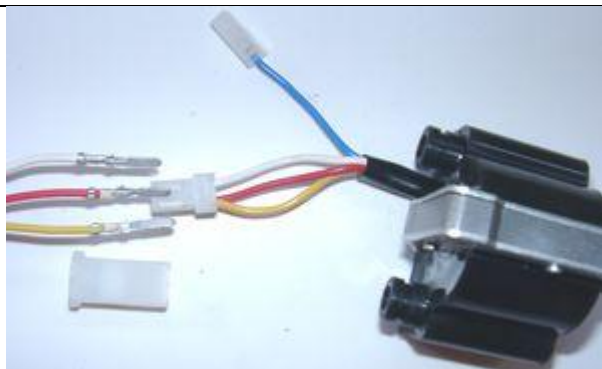
- Agora tem de inverter as posições. «ON» passa a ser «OFF» — e vice-versa!

Ligue as peças conforme indicado no respetivo esquema de ligações!

- Para o nosso regulador de corrente contínua padrão (95 22 699 06), utilize o esquema de ligações 72xk12:

- Para o nosso regulador de corrente contínua com condensador de suavização integrado (73 00 799 50), utilize adicionalmente o esquema de ligações reg_102:

- Para facilitar a passagem do fio pelas aberturas, muitas vezes pequenas, na carcaça do motor, o conector de plástico da cablagem do gerador que conduz à bobina de ignição não foi colocado no terminal do fio. Deve colocar o conector nesse local apenas depois de tudo ter sido devidamente instalado no lado do motor.



- Procure a bobina de ignição com a sua ficha fêmea e os três fios (vermelho, amarelo e branco).

- Coloque o conector de 4 posições fornecido neste fichário e insira os três fios (vermelho, amarelo e branco) do gerador. Certifique-se de que os terminais encaixam bem no conector e de que liga:

- o vermelho ao vermelho
- amarelo ao amarelo
- branco ao branco

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

Ligação do alternador Powerdynamo ao circuito de iluminação (através do regulador):



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

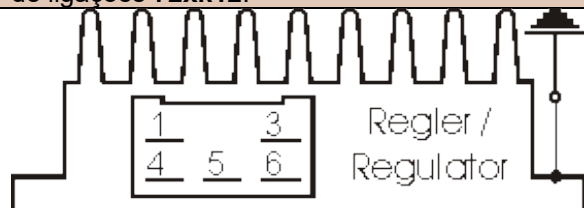
- Esta tensão (entre 10 e 50 volts CA) tem, no entanto, de ser estabilizada (regulada) e, na maioria dos casos, retificada para corrente contínua (CC), uma vez que se trata, essencialmente, de corrente alternada (CA).

- Para tal, disponibilizamos dois reguladores diferentes:

Atenção: Qualquer confusão entre o pólo positivo e o pólo negativo (nas versões CC) provoca a destruição imediata do regulador. Tal situação não será considerada um caso de

garantia, uma vez que se trata de negligência! É possível reconhecer um regulador queimado principalmente pelo seu cheiro acentuado.

Regulador tipo 1: com regulador de corrente contínua padrão (95 22 699 06), utilize o esquema de ligações **72xk12**:



- O novo regulador/retificador possui uma ficha compacta com 6 posições, das quais uma não é utilizada. É fornecida uma tampa de ficha fêmea compatível com esta ficha. Nesta ficha fêmea, deve inserir os seguintes fios (que possuem terminais que se encaixam na ficha):

Os dois cabos pretos que saem do gerador...

... ligue aos pinos 1/4 do novo regulador (daí partem fios igualmente pretos para o interior da unidade). Não importa qual dos fios se liga a qual dos dois terminais (1/4), uma vez que conduzem corrente alternada.

O novo cabo castanho com o terminal de olhal redondo.

... liga o pino 3 da unidade reguladora (daí parte também um fio castanho para o interior da unidade) ao pólo negativo da bateria ou (caso conduza sem bateria) à massa (chassis).

O novo cabo vermelho com o terminal de olhal redondo...

Atenção:
A polaridade errada danificará os componentes eletrônicos!

... liga-se ao pino 5 do novo regulador (daí parte também um fio vermelho para o interior da unidade). Este fio é um ponto de integração fundamental entre o sistema antigo e o novo. É aqui que a tensão positiva regulada sai para se ligar ao pólo positivo da bateria ou (caso conduza sem bateria) ao terminal de entrada de tensão do interruptor principal (fecho de ignição; motos alemãs: pino 51/30).

Certifique-se de que tem um **fusível de 15 A** entre a bateria e a rede elétrica do veículo.

O fio verde/vermelho no pino 6 do novo regulador...

... destina-se à luz de controlo de carga. É aí que se liga o fio que anteriormente ia da luz de controlo até ao regulador original.

- Certifique-se de que este controlo só funciona com uma bateria instalada. Se conduzir sem bateria, mas mantiver o fio ligado, verá que a luz acende mesmo quando o alternador estiver a gerar tensão. Por isso, sem bateria, não o ligue.

- A função de controlo da luz de carga baseia-se num interruptor de transístor e é uma função adicional. Mesmo que esta falhe, o regulador pode continuar em bom estado de funcionamento. Verificação simples: com o motor a funcionar, acenda as luzes e desligue a bateria. Se as luzes ficarem brilhantes, a unidade está em bom estado.

Regulador tipo 2: com regulador de corrente contínua e condensador de suavização incorporado (73 00 799 50), utilize adicionalmente o esquema de ligações **reg_102**:

	- os dois fios pretos (sw) correspondem à entrada de CA do alternador (uma vez que se trata de CA, não importa qual dos fios pretos se liga a qual) - o fio vermelho (rt) é a saída de 12 V CC, além de - o fio castanho (br) é o terra, ligado internamente à caixa
- Resta o fio azul (por vezes azul/branco) na bobina de ignição. Este é o fio de corte de ignição. Nota: - Caso ocorra alguma falha na ignição, desligue, como primeira medida, este fio azul. Em muitos casos, isso permitirá que volte a circular	- Quando ligado à massa, interrompe a ignição! - Este tipo de ligação é utilizado em motocicletas que, originalmente, já possuíam ignição por magneto e, por isso, eram desligadas através de um curto-circuito em relação à terra. - Esses veículos têm, por padrão, um bloqueio principal (ou uma espécie de interruptor de emergência) que liga um pino à massa quando está na posição OFF (motocicletas alemãs: pino 2). O fio azul (/branco) da bobina de ignição será ligado aqui. Dessa forma, o corte de ignição funciona como antes. Com esse fio azul, a sua moto voltará a funcionar (agora, simplesmente não irá parar ao desligar a ignição).

Aparafusar o cabo de alta tensão (de ignição)... - Por favor, não utilize quaisquer cabos amplificadores de faísca, tais como «Nology supercables» ou «hot wire». Isso irá perturbar o sistema e poderá danificá-lo.	... na bobina de ignição e coloque a junta de borracha antes de montar a bobina (será mais fácil). - Por favor, utilize o cabo fornecido com o conjunto e não qualquer cabo antigo.
---	---

- Fará bem em equipar a sua moto com velas de ignição e chaves de velas novas (de preferência com resistência entre 0 e 2 kOhm). Muitos problemas têm origem em velas de ignição, terminais e cabos «aparentemente em bom estado» (mesmo que sejam completamente «novos»). - Não utilize velas de ignição com um resistor de supressão interno. A NGK (por exemplo) comercializava velas deste tipo, identificadas com a letra «R» (de resistor).	
--	--

	- Nas nossas bobinas de dupla saída, ambas as extremidades do circuito secundário vão para as velas de ignição. - A resistência típica entre as duas saídas é de 6,2 kOhm. Ambas as saídas disparam ao mesmo tempo (como acontece em muitos sistemas duplos). No entanto, as faíscas serão polarizadas com uma diferença de 180 graus, o que poderá ser visível quando se utilizar uma luz estroboscópica.
--	--

- A ignição só funcionará corretamente se ambos os terminais da vela estiverem ligados. Não se pode testar um lado com o outro em aberto (sem estar encaixado na vela de ignição montada). Isto porque (efetivamente) cada saída utiliza a ligação à terra da outra. Isso significa também que ambas as velas funcionam em série, somando resistências; por isso, é melhor utilizar soquetes de velas de ignição (resistores) de baixa resistência e certificar-se de que estão em bom estado. Em caso de dúvida, meça a resistência num soquete **quente** (aqueça-o antes de medir).

- Se o fluxo de corrente entre o terra de um dos lados, passando pela vela de ignição, pela bobina e até à outra vela de ignição e ao seu terra for interrompido, não se obtém faísca — em nenhum dos lados. Se quiser mesmo testar apenas um dos lados, ligue o fio de alta tensão do outro lado ao terra (ligue-o à terra) e assim funcionará. Por vezes, uma bobina privada do seu terra do outro lado procura um substituto — o que provoca uns verdadeiros fogos de artifício à sua volta, em direção ao chassis.

- Por fim — **e antes de instalar a bateria e antes da primeira partida a pedal** — verifique novamente com cuidado todas as ligações e montagens, comparando-as com o esquema elétrico. Verifique se a bateria e as lâmpadas apresentam a tensão correta (12 V).

- Caso algo não funcione, consulte o nosso guia de resolução de problemas na nossa página inicial. Como primeiro passo, desligue o fio azul da bobina e volte a testar.

- IMPORTANTE: Durante a **reparação do veio de manivelas**, o veio do dínamo é frequentemente maquinado e fica mais curto. O resultado é um rotor que fica mais baixo, podendo agora tocar com os seus rebites na bobina do estator. O resultado é um estator danificado e uma falha na ignição.

Informações importantes sobre segurança e funcionamento

- A segurança em primeiro lugar! Respeite as normas gerais de saúde e segurança relativas à reparação de veículos a motor (MVR), bem como as informações e obrigações de segurança indicadas pelo fabricante da sua moto.

As marcas de sincronização no material servem apenas como orientação geral durante a primeira instalação. Verifique, após a montagem, através de meios adequados (estroboscópio), se as configurações estão corretas, para evitar danos no motor ou, possivelmente, até mesmo na sua saúde. A responsabilidade pela instalação e pela correção das configurações é exclusivamente sua.

- Os sistemas de ignição geram alta tensão! Com o nosso material, até 40 000 volts! Se manuseados de forma descuidada, podem não só ser dolorosos, como também extremamente perigosos. Por favor, mantenha uma distância de segurança em relação ao eletrodo da sua vela de ignição e aos cabos de alta tensão expostos. Caso precise de testar a faísca, segure a chave de velas com firmeza, utilizando algum material bem isolante, e encoste-a firmemente a uma parte metálica do bloco do motor.

Nunca retire as tampas das velas de ignição enquanto o motor estiver a funcionar. Lave o seu veículo apenas com o motor parado e a ignição desligada.

- Deverá ter recebido o cabo HT com a tampa de borracha fixa (*que não contém um resistor*) como parte do kit; deverá utilizar uma vela de ignição com um resistor incorporado (*ou substituir a tampa pela que contém um resistor*) para cumprir a legislação local (*requisitos de compatibilidade eletromagnética*).

- Não utilize(m) uma(s) tampa(s) de vela de ignição com resistência JUNTAMENTE com uma(s) vela(s) de ignição com resistência. Isso causaria problemas, nomeadamente dificuldades no arranque do motor. A resistência total da tampa e da vela de ignição, em conjunto, não deve exceder 5 kOhm.

- Lembre-se de que as velas de ignição envelhecem, aumentando a resistência. Se um motor só arrancar quando estiver frio, é muito provável que a causa seja um conector de vela de ignição defeituoso ou uma vela de ignição com avaria. 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 a oportunidade de funcionar, antes de começar a verificar e testar valores ou, pior ainda, de lhe aplicar alterações.

As nossas peças foram verificadas antes da entrega. De qualquer forma, não poderá verificar grande coisa. **Em todo o caso, evite medir os componentes eletrônicos (tais como a bobina de ignição, o regulador e a unidade de avanço). Corre o risco de causar danos graves aos componentes eletrônicos internos. De qualquer forma, não obterá quaisquer resultados tangíveis com essa operação.** Tenha em conta que também o seu carburador, as suas velas de ignição e as chaves de velas (mesmo que sejam completamente novas) podem ser a causa do mau funcionamento. A experiência geral com os nossos sistemas indica que o carburador terá de ser reajustado para valores mais baixos. Caso o sistema não arranque 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 avaria 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, com cerca de 10 000 volts, relativamente pouca energia e, por isso, apresenta-se amarela e espessa (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, por isso, tem uma forma concentrada e fina como uma agulha, além de ser de cor azul, o que a torna menos visível. Além disso, a faísca só ocorre a velocidades de arranque com pedal e não ao pressionar lentamente a alavanca de arranque com a mão (como pode acontecer com os sistemas de ignição alimentados a bateria).

- Os sistemas que utilizam bobinas de ignição com duas saídas apresentam algumas particularidades. Tenha em atenção que, durante os testes num dos lados, o outro tem de estar ligado a uma vela de ignição instalada ou devidamente ligado à terra. Caso contrário, não haverá faísca em nenhum dos lados. Além disso, com essas saídas abertas, podem ocorrer faíscas longas e perigosas por toda a bobina.

- Nunca realize soldadura por arco elétrico na moto sem desligar completamente todas as peças que contenham semicondutores (bobina de ignição, regulador, avanço); não é necessário retirar o estator nem o rotor. O mesmo se aplica à soldadura com ferro de solda. Antes de tocar nos componentes eletrônicos, desligue o ferro de solda da rede elétrica! Nunca utilize massa de cobre nas velas de ignição.

- Os componentes eletrônicos são muito sensíveis à polaridade incorreta. Após realizar trabalhos no sistema, verifique se a polaridade da bateria e do regulador está correta. A polaridade incorreta provoca curto-circuitos e danifica o regulador « », a bobina de ignição e a unidade de avanço. Regra geral, a ligação dos fios deve ser sempre «cor a cor». Os casos em que a cor dos fios muda 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. **Durante o transporte, nunca coloque o rotor sobre o estator.** Respeite as nossas instruções relativas ao transporte do material.

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

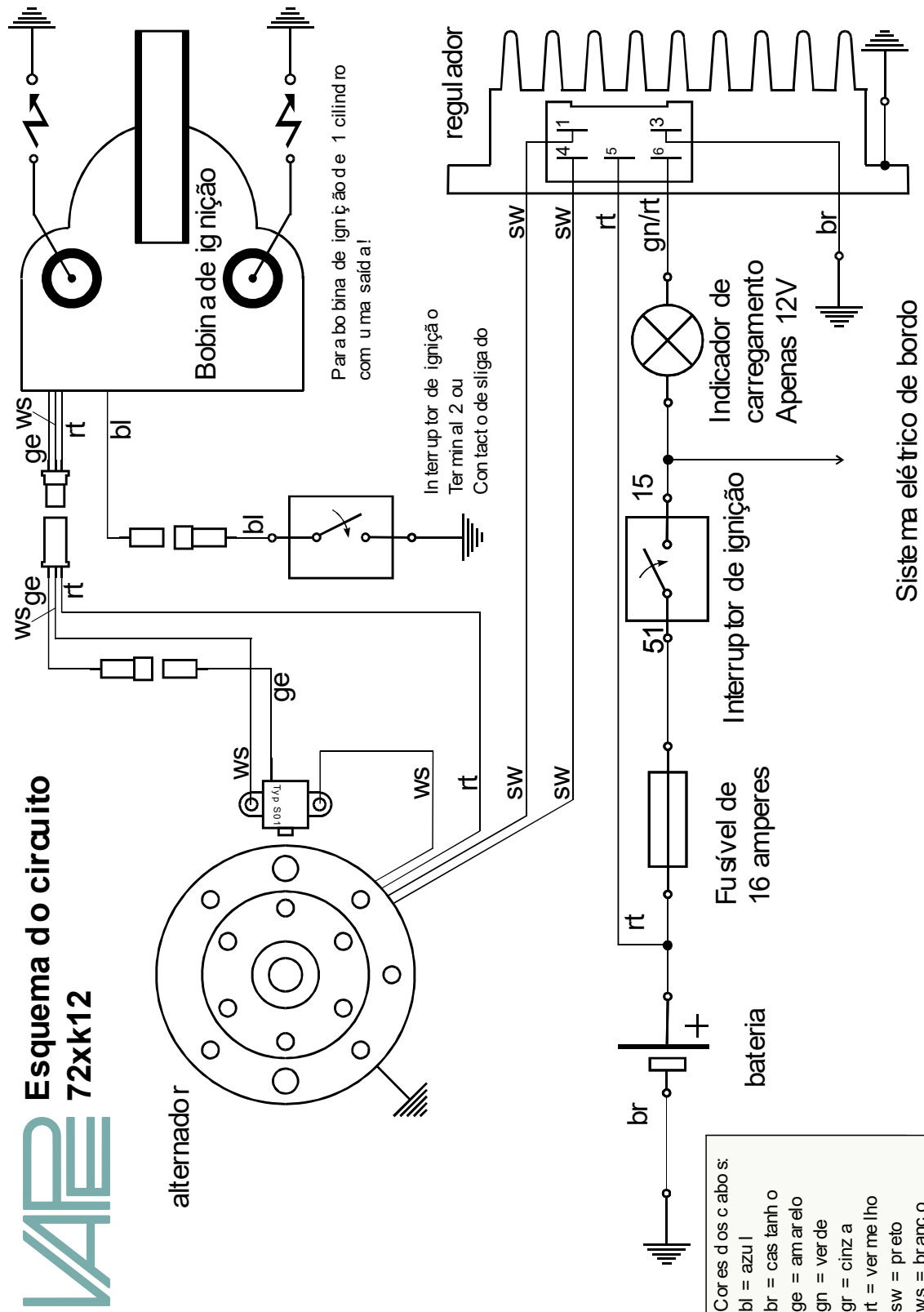
- É aconselhável cobrir o rotor com uma fina camada de óleo para reduzir o risco de corrosão.

- Nunca utilize um extrator de garras nem um martelo para retirar o rotor. Os ímanes podem soltar-se nesse caso. Disponibilizamos um extrator especial para retirar novamente o novo rotor (consulte as instruções de montagem)!

- Caso a motocicleta não venha a ser utilizada durante um período prolongado, desligue a bateria (se houver) para evitar a perda de carga através dos díodos do regulador. No entanto, mesmo uma bateria desligada acabará por descarregar-se após algum tempo.

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

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



Esquema de cablagem do controlador 102

