

Sistema 7125799AC**Vantaggio rispetto al sistema originale:****Generatore/accensione per Husqvarna 125-400; piastra di base diametro 90 mm**

- Per i modelli 125/175/240/250/360/390/400 cc con albero piccolo, modelli dal 1971 al 1981 e dal 1981 al 1988 se utilizzato insieme all'adattatore di serie da 130 mm

- Generatore a magneti con accensione a stato solido integrata, potenza luminosa 12 V/100 W CC. Accensione con alimentazione propria all'interno del sistema. Sostituisce il magnete originale Motoplat o SEM, nonché tutte le parti dell'accensione. Non richiede modifiche al basamento.

- Suggerimento: peso del rotore 0,7 kg - per motori da 250 cc e oltre si consiglia un rotore da 1,0 kg: 79 02 799 AC

- Tutti i sistemi a corrente alternata non supportano né la ricarica della batteria né gli indicatori di direzione laterali. Di conseguenza, non è consentito utilizzarli sulle strade pubbliche (a meno che le normative locali non lo consentano). Si prega di consultare il codice della strada locale per l'utilizzo nel traffico stradale normale.

Se avete bisogno degli indicatori di direzione e/o della batteria, richiedete una versione CC del sistema.

- tutte le parti sono nuove
- accensione a stato solido
- maggiore potenza luminosa
- accensione molto stabile con scintilla forte
- migliore avviamento, migliore combustione del carburante
- nessuna usura più sui punti



M7125799AC

Istruzioni di montaggio per i sistemi 7125799DC e 7125799AC	14.5.2026
- Se sei in grado di montare e regolare un sistema di accensione di serie e hai delle competenze meccaniche di base, puoi installare un VAPE! Se non hai mai lavorato sull'impianto di accensione, è meglio farlo fare da qualcuno che se ne intende.	
- VAPE non è in grado di verificare il rispetto di tali istruzioni, né le condizioni e le modalità di installazione, funzionamento, utilizzo e manutenzione del sistema. Un'installazione non corretta può causare danni materiali e, in alcuni casi, anche lesioni personali. Pertanto, non ci assumiamo alcuna responsabilità per perdite, danni o costi derivanti da, o in qualsiasi modo correlati a, un'installazione errata, un funzionamento improprio o un uso e una manutenzione non corretti. Ci riserviamo il diritto di apportare modifiche al prodotto, ai dati tecnici o alle istruzioni di montaggio e d'uso senza preavviso	
<u>IMPORTANTE</u>	
- Si prega di leggere attentamente e per intero le presenti istruzioni prima di iniziare qualsiasi intervento sulla propria motocicletta Si prega di tenere presente che qualsiasi modifica al materiale, così come i tentativi di riparazione autonomi non concordati con VAPE, possono comportare la perdita della garanzia. Non tagliare i cavi. Ciò comporta la perdita della protezione contro l'inversione di polarità e spesso provoca danni all'elettronica. Inoltre, si prega di prendere nota delle informazioni fornite nella pagina informativa relativa a questo sistema. Verificare che il prodotto acquistato corrisponda effettivamente alla propria motocicletta. Impostazioni di accensione errate possono danneggiare il motore e persino causare lesioni durante l'avviamento a pedale (contraccolpi violenti). Prestare attenzione durante i primi test di funzionamento. Se necessario, modificare le impostazioni su valori più sicuri (minore anticipo). Durante il montaggio, verificare attentamente che il rotore (volano) non tocchi le bobine dello statore o altro, cosa che potrebbe verificarsi a causa di varie circostanze e causare gravi danni.	
Uso previsto - Questo sistema è progettato per sostituire i sistemi di alternatore e accensione di serie nelle motociclette d'epoca e classiche il cui motore non abbia subito modifiche aftermarket. Non si tratta di un sistema di tuning e non comporta aumenti significativi della potenza del motore. Migliora tuttavia in modo significativo la sicurezza stradale e il comfort, garantendo un'illuminazione più efficiente, un funzionamento ottimale degli indicatori di direzione e del clacson e, rispetto ai sistemi di serie ormai obsoleti, una maggiore affidabilità. Poiché il nostro sistema non altera le caratteristiche del motore, non aumenta le emissioni di sostanze inquinanti gassose e il rumore. Nella maggior parte dei casi, le emissioni di sostanze inquinanti dovrebbero addirittura diminuire grazie a una migliore combustione. Se utilizzato come previsto, il sistema non violerà quindi normalmente lo status legale esistente della motocicletta. (Si prega di verificare le normative locali!) Questo sistema non è adatto all'uso in competizioni. Se utilizzato in modo diverso da quello previsto, la garanzia verrà invalidata e potrebbe non essere possibile ottenere i risultati desiderati o, nel peggiore dei casi, si potrebbe perdere l'idoneità alla circolazione.	
 - VAPE garantisce prodotti omologati contrassegnati dal marchio «E» all'interno di un cerchio (E8 specificamente per la Repubblica Ceca), assicurando così la costante conformità delle caratteristiche del prodotto alle norme di omologazione ECE pertinenti (in particolare ECE R10.05). I controlli vengono effettuati regolarmente dall'autorità competente.	
- Il sistema di ricarica è adatto esclusivamente all'uso con batterie ricaricabili al piombo-acido da 12 V (6 V per i sistemi a 6 V) con elettrolita liquido o batterie al piombo-acido sigillate, AGM, Gel. Non è adatto all'uso con batterie al nichel-cadmio, al nichel-metallo idruro, agli ioni di litio o qualsiasi altro tipo di batteria ricaricabile o non ricaricabile.	
- Si tratta di un sistema di ricambio e non di una copia del materiale originale. I componenti di questo sistema hanno quindi un aspetto diverso e potrebbero non adattarsi perfettamente (in particolare la bobina di accensione e il regolatore), richiedendo un piccolo adattamento da parte vostra.	

- Durante il montaggio, è fondamentale iniziare dall'assemblaggio dei componenti del motore per verificare che si adattino perfettamente prima di procedere con il montaggio delle parti esterne. In molti casi, i clienti montano prima questi ultimi e, di conseguenza, spesso li modificano in modo tale da invalidare la garanzia, rendendoli non idonei alla rivendita. La sostituzione dei vecchi sistemi di accensione non consiste semplicemente nel prendere un prodotto dallo scaffale di un supermercato, poiché ne esistono moltissimi tipi e versioni, oltre a possibili modifiche aftermarket sconosciute che lasciano ampio margine di errore.

- I nostri sistemi **NON** sono stati testati per l'uso con dispositivi elettronici di terze parti (come GPS, telefoni cellulari, luci a LED ecc.) e potrebbero causare danni a tali componenti. È possibile che i tachimetri elettronici già presenti non funzionino con il nuovo sistema. È possibile che gli interruttori di sicurezza e i comandi elettronici delle valvole già presenti non siano supportati. È possibile che la vostra moto fosse originariamente dotata di un sistema di accensione che limitava la velocità massima per motivi di legge. Il nuovo sistema non dispone di tale funzione, pertanto si raccomanda di verificare preventivamente la propria situazione legale.

- Se non avete l'esperienza necessaria per l'installazione, affidatevi a un tecnico specializzato o a un'officina specializzata. Un'installazione non corretta potrebbe danneggiare il nuovo impianto e la vostra moto, causando eventualmente anche lesioni personali.

- Prima di ordinare un sistema, verifica che il kit includa l'attrezzo di estrazione per il nuovo rotore. In caso contrario, è consigliabile ordinarlo contemporaneamente. Non utilizzare mai attrezzi diversi da quelli raccomandati per rimuovere il nuovo rotore. I danni al rotore causati dall'uso di altri attrezzi o metodi non sono coperti dalla garanzia.

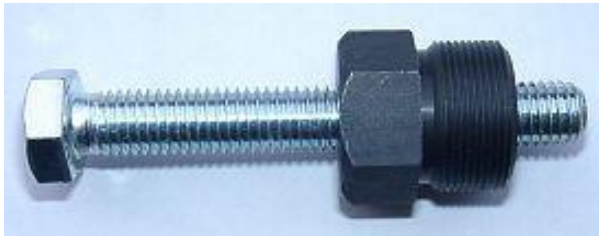
- Il rotore è sensibile agli urti (anche durante il trasporto). Prima del montaggio, verificare sempre che non presenti danni (nel caso di rotori senza plastificazione dei magneti, provare a spingere i magneti da parte con le dita). A seguito di un urto, i magneti incollati potrebbero essersi staccati, rimanendo attaccati al rotore esclusivamente per forza magnetica, senza che ciò sia immediatamente evidente. Durante il funzionamento del motore, il danno potrebbe essere considerevole. Prima di posizionare il rotore sul motore, assicurarsi che i suoi magneti non abbiano raccolto oggetti metallici quali piccole viti, dadi e rondelle. Anche ciò causerebbe gravi danni.

- **Se disponi di una connessione a Internet, ti consigliamo di consultare le istruzioni online.** Cliccandoci sopra potrai visualizzare immagini più grandi e di migliore qualità, oltre a eventuali informazioni aggiornate. Elenco dei sistemi su <http://www.powerdynamo.biz>



Dovreste aver ricevuto questi componenti:

- statore (preassemblato)
- rotore
- bobina di accensione elettronica, cavo ad alta tensione e cavo di interruzione blu
- regolatore/raddrizzatore (per sistema CA, regolatore CA)
- 3 viti M5x12, 3 spessori 25x18x1, 2 fascette
- Si noti che lo statore è fissato solo in modo lasco alla sua base, poiché sarà necessario sganciarlo per il montaggio.



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

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

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

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



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

- Scollegare i cavi dal vecchio magneto, dalla vecchia bobina di accensione e dal regolatore, quindi rimuovere questi componenti che non servono più.



- Rimuovere la chiavetta dal motore. Non servirà più. Si prega di non dimenticare di farlo, altrimenti si avranno difficoltà in seguito durante il montaggio.

- **Nota:** questa chiavetta non serve in realtà a fissare il rotore sull'albero, poiché questo compito è svolto dal cono. Serve semplicemente a guidare il rotore nella posizione corretta, che ora verrà ottenuta in altro modo.

- Assicurarsi che il cono sia integro e pulito.



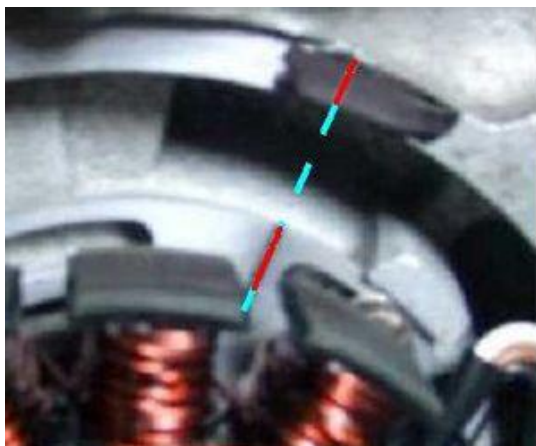
- Svitare la bobina dello statore dalla sua base. Rimuovere lo statore.
- Posizionare la nuova piastra di base nell'adattatore di serie e fissarla con le 3 viti M5x12 in dotazione.
- Non utilizzare altre viti, poiché una testa più alta potrebbe interferire con il rotore.



- Assicurarsi che l'apertura della nuova piastra di base corrisponda a quella dell'adattatore di serie.
- Sostituisci la bobina dello statore. Lo statore deve inserirsi con un clic piuttosto deciso. Se si inserisce senza fare rumore, probabilmente hai schiacciato un filo sottostante o hai posizionato la bobina di traverso, il che potrebbe causare danni.

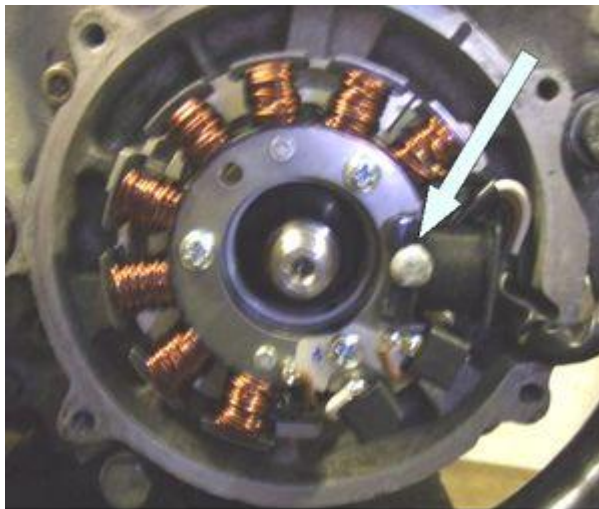


- La piastra di base presenta, leggermente a sinistra dell'apertura per il cavo, un piccolo punto rosso che indica il segno di accensione.
- Poiché questo punto non sarà più visibile una volta posizionato il rotore, è necessario trasferire il segno sull'involucro esterno come indicato nella foto in basso a sinistra.
- Uno strumento improvvisato dello spessore della chiave Woodruff originale può essere di grande aiuto, poiché ti consentirà di partire dal centro (in basso a destra)





- Ora riposizionate l'unità statore premontata sul motore e fissatela con le viti di serie.



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

- Effettuare un rapido controllo della distanza tra lo statore e il rotore utilizzando un pezzetto di plastilina nel punto più alto. Mettere una piccola quantità di plastilina (se non disponibile, utilizzare una gomma da masticare) sul punto più alto della grande bobina nera e premere il rotore con la mano. Quindi sollevare nuovamente il rotore con cautela (utilizzando l'estrattore per facilitare l'operazione) e verificare lo spessore della plastilina. Questo dovrebbe essere di circa 2 mm con il rotore non serrato.

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



- Inoltre, è necessario verificare che l'estremità conica della manovella non tocchi la superficie inferiore del foro di estrazione del rotore. In alcuni motori, la conicità potrebbe trovarsi leggermente al di sopra del fondo dell'apertura; ciò impedirebbe al dado di fissare saldamente il rotore se non venisse individuato e risolto aggiungendo uno spessore o, nei casi più gravi, un distanziale. In tal caso il rotore slitterebbe, compromettendo la fasatura.

- A tale scopo, nella fornitura sono inclusi 3 spessori di 1 mm ciascuno.



- Osserva il nuovo rotore (volano). Sulla sua circonferenza noterai una piccola linea incisa al laser. Si tratta del segno di accensione. È resistente, ma poco visibile, quindi è meglio evidenziarlo con un pennarello.

- Posizionate il rotore in modo provvisorio (serrate solo a mano) sull'albero per avere un po' di leva sull'albero motore quando lo portate in posizione di accensione.

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

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

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

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

- Per sapere dove si trova il punto di accensione, consultare il manuale del produttore. Se non si dispone di alcuna indicazione, provare con 2 mm prima del punto morto superiore (BTDC).

- Le immagini sottostanti mostrano motori diversi e, di conseguenza, posizioni diverse del segno.



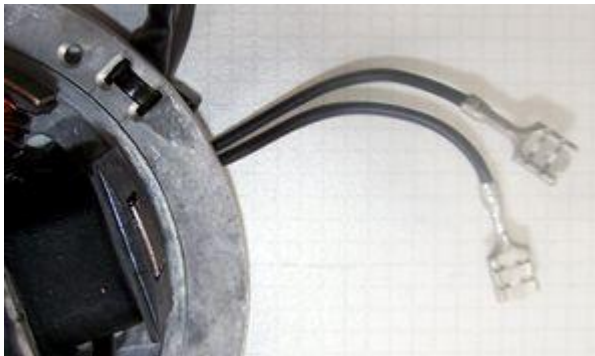


Infine,

fissare con cura il rotore con il dado originale e la rondella di serie, oltre agli spessori menzionati, se necessari. Se il cono sporge come indicato sopra, posizionare prima gli spessori poiché la rondella di serie potrebbe avere un diametro interno troppo piccolo.

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

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



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

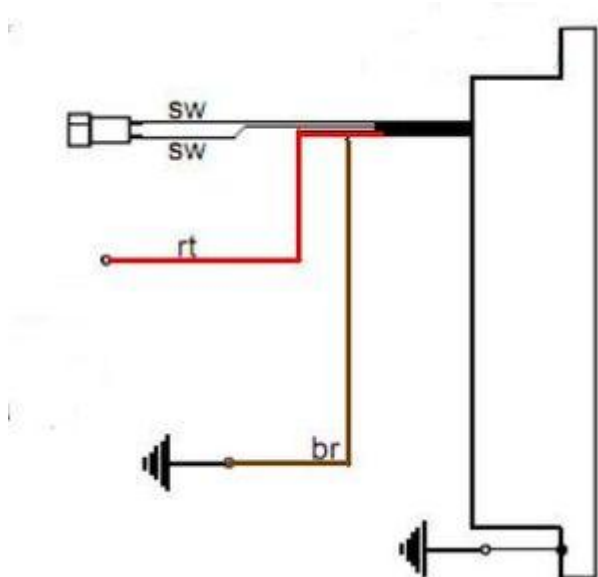
- Questa tensione (compresa tra 10 e 50 volt CA) deve tuttavia essere stabilizzata (regolata) e, per la maggior parte degli utilizzi, convertita in corrente continua (CC) poiché si tratta principalmente di corrente alternata (CA).

- A tal fine offriamo diversi regolatori:



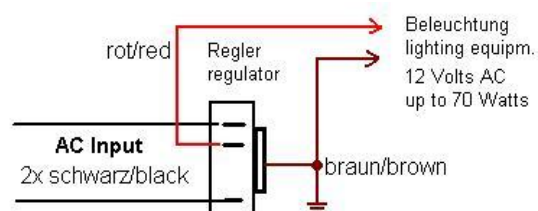
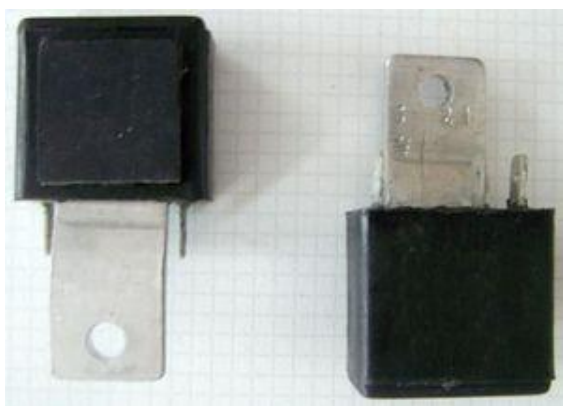
Attenzione: qualsiasi **confusione tra polo positivo e polo negativo** (nelle versioni CC) comporta **la distruzione immediata del regolatore**. Ciò non costituisce un caso di garanzia in quanto si tratta di **negligenza**! È possibile riconoscere un regolatore bruciato soprattutto dal suo odore pungente.

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

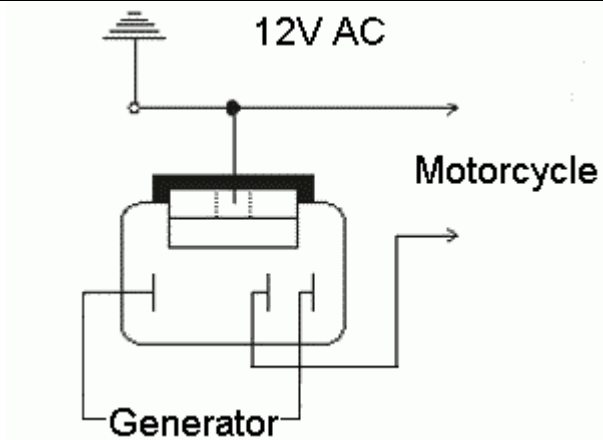


- i 2 fili neri (sw) sono l'ingresso CA dall'alternatore (trattandosi di CA non importa quale nero vada su quale nero)
- il filo rosso (rt) è l'uscita a 12 V CC positivo
- il filo marrone (br) è la massa, collegata internamente all'alloggiamento

Regolatore CA: regolatore CA (70 36 799 50)



- i 2 fili neri (sw) sono l'ingresso CA dall'alternatore (trattandosi di CA non importa quale nero vada su quale nero) - si utilizzano i pin esterni
- collegando il polo centrale e la massa si ottiene corrente alternata regolata, che alimenta gli utenze CA
- Non è possibile avere un controllo della carica (già di per sé: perché non c'è la batteria).

Collegare i componenti come mostrato nello schema elettrico 71ik-ac:	
- Per facilitare l'uscita dei cavi attraverso le aperture spesso piccole nel carter del motore, il connettore in plastica del cablaggio del generatore che porta alla bobina di accensione non è stato inserito sul terminale del cavo. È necessario posizionare il connettore solo dopo che tutto è stato correttamente installato sul lato motore.	
	- Cercare la bobina di accensione con il suo connettore femmina e i due cavi (rosso e bianco). - Posizionare il connettore a due poli in dotazione su questa spina e inserire i due fili (rosso e bianco) provenienti dal generatore. Assicurarsi che i terminali siano ben fissati nel connettore e che siano collegati: • il bianco al bianco • il rosso al rosso
	- Se dovessi aver bisogno (o volessi) estrarre nuovamente i terminali dall'alloggiamento della spina, inserisci una graffetta dalla parte anteriore accanto ai terminali e spingi da parte la piccola linguetta. Quindi estrai il cavo. - Il cavo marrone del nuovo generatore, dotato di terminale ad occhiello, deve essere avvitato direttamente al telaio di supporto della bobina di accensione (massa). Attenzione! La mancata osservanza di questa indicazione è la causa più frequente di problemi di accensione!! Senza questo collegamento diretto, l'impianto non funziona o non funziona a lungo senza problemi. Si prega di non fare affidamento sul telaio per la messa a terra. Vernice, olio e sporco spesso impediscono un buon contatto!
	- I due cavi neri che partono dal nuovo generatore collegare ai pin esterni del nuovo regolatore. Non importa quale cavo venga collegato a quale dei due terminali, poiché entrambi trasportano corrente alternata.
Inoltre, è necessario collegare un cavo di terra ...	... al supporto metallico del regolatore. Altrimenti la luce non funzionerà.
Il terminale centrale del regolatore ...	... sarà collegato ai cavi dell'impianto di illuminazione della moto.
- Rimane il cavo blu (a volte blu/bianco) collegato alla bobina di accensione. Si tratta del cavo di interruzione dell'alimentazione. Nota: - In caso di problemi di accensione, come prima misura scolgate questo cavo blu. In molti casi ciò vi consentirà di rimettervi in marcia	- Se collegato a massa, interromperà l'accensione! - Questo tipo di cablaggio è utilizzato nelle motociclette che originariamente erano già dotate di accensione a magnete e che quindi venivano disattivate tramite cortocircuito a massa. - Questi veicoli sono dotati di serie di un blocco principale (o, in alcuni casi, di un interruttore di emergenza) che, quando è in posizione OFF, collega un pin a massa (motociclette tedesche: pin 2). Il cavo blu (o bianco) della bobina di accensione va collegato qui. In questo modo, il sistema di spegnimento funziona come prima.

Avvitare il cavo ad alta tensione (di accensione)... - Si prega di non utilizzare cavi amplificatori di scintilla, come i "supercavi Nology" o "hot wire". Ciò disturberà il sistema e potrebbe danneggiarlo.	... nella bobina di accensione e infilare la guarnizione di gomma prima di montare la bobina (sarà più facile). - Si prega di utilizzare il cavo fornito con il kit e non un cavo qualsiasi.
- Farai un favore alla tua moto se le regalerai candele e chiavi per candele nuove (preferibilmente con una resistenza compresa tra 0 e 2 kOhm). Molti problemi sono riconducibili a candele, terminali e cavi "apparentemente in buono stato" (anche se completamente "nuovi di zecca"). - Non utilizzare candele con resistore di soppressione interno. NGK (ad esempio) offre candele di questo tipo contrassegnate dalla lettera "R" (che sta per resistore).	
- Infine, prima di installare la batteria e prima di dare il primo calcio d'avvio, riconrolla attentamente tutti i collegamenti e i fissaggi confrontandoli con lo schema elettrico. Verifica che la tensione della batteria e delle lampadine sia corretta (12 V). - Se qualcosa non dovesse funzionare, consultare la nostra guida alla risoluzione dei problemi sulla nostra homepage. Come primo passo, scollegare il cavo blu dalla bobina e ripetere il test.	
- IMPORTANTE: durante la riparazione dell'albero motore, l'albero del generatore viene spesso lavorato e si accorcia. Di conseguenza, il rotore si abbassa, rischiando di entrare in contatto con i rivetti della bobina dello statore. Ciò comporta la distruzione dello statore e un guasto all'accensione.	

Informazioni importanti sulla sicurezza e sul funzionamento per i sistemi esclusivamente a corrente alternata (CA)	
- In pratica, il regolatore CC (raddrizzatore/regolatore) è la soluzione migliore. È in grado di sopportare carichi più elevati ed è più versatile nell'uso. Il vantaggio del regolatore CA risiede nelle sue dimensioni ridotte. Ciò risulta utile in: • moto d'epoca, dove si presenta il problema di "nascondere" il regolatore CC, piuttosto ingombrante. Il regolatore CA potrebbe forse essere montato addirittura all'interno dell'alloggiamento del faro. • Moto "puramente fuoristrada", dove serve solo un impianto elettrico rudimentale e si hanno poche opzioni per fissare il regolatore CC (relativamente) pesante.	
 - Questo vantaggio, tuttavia, va di pari passo con una serie di svantaggi (con possibili implicazioni anche legali) del regolatore CA! • Non è possibile utilizzare una batteria (quindi niente luce di posizione)! • Non è possibile utilizzare gli indicatori di direzione laterali (lampeggiatori), a meno che non si installi un gruppo lampeggiante a corrente alternata, che presenta anch'esso alcuni aspetti (forse anche legali) da considerare! • Non è possibile utilizzare un normale clacson a corrente continua (alimentato a corrente alternata rimarrebbe completamente silenzioso). È possibile utilizzare un clacson a corrente alternata, ma anche in questo caso ci sono alcuni punti da osservare! • Il regolatore CA gestisce al massimo solo 70 Watt di carico, anche se l'alternatore ne generasse di più! - Data l'elevata corrente (e il calore che ne deriva), i sistemi dotati di questo regolatore devono assolutamente funzionare sempre con le luci accese. L'energia prodotta dall'alternatore deve essere consumata, altrimenti il regolatore, nel tentativo di consumarla, si surriscalderebbe notevolmente, con il rischio non solo di danneggiare il regolatore stesso, ma anche di provocare un incendio. (In alternativa, è possibile guidare senza utilizzare il regolatore se non si ha bisogno delle luci. In tal caso, è sufficiente lasciare isolati (!) i due fili neri provenienti dal generatore.	

Importanti informazioni sulla sicurezza e sul funzionamento

- La sicurezza prima di tutto! Si prega di rispettare le norme generali in materia di salute e sicurezza relative alla riparazione dei veicoli a motore (MVR), nonché le informazioni e gli obblighi di sicurezza indicati dal costruttore della propria motocicletta.

I segni di fasatura presenti sul materiale servono solo come indicazione generale durante la prima installazione. Dopo il montaggio, verificare con mezzi adeguati (stroboscopio) che le impostazioni siano corrette per evitare danni al motore o, in casi estremi, alla propria salute. L'utente è l'unico responsabile dell'installazione e della correttezza delle impostazioni.

- I sistemi di accensione generano alta tensione! Con i nostri materiali si possono raggiungere anche i 40.000 volt! Se maneggiati con noncuranza, ciò può non solo causare dolore, ma anche essere decisamente pericoloso. Si prega di mantenere una distanza di sicurezza dall'elettrodo della candela e dai cavi ad alta tensione scoperti. Se è necessario verificare la presenza della scintilla, tenere saldamente la chiave per candele con del materiale ben isolante e premerla con forza contro una superficie solida del blocco motore.

Non tirare mai i cappucci delle candele quando il motore è in funzione. Lavare il veicolo solo con il motore spento e l'accensione disinserita.

- Il cavo HT con il cappuccio in gomma fisso (*che non contiene un resistore*) dovrebbe essere incluso nel kit; per rispettare la normativa locale (*requisiti di compatibilità elettromagnetica*), è necessario utilizzare una candela con resistore integrato (*oppure sostituire il cappuccio con quello che contiene un resistore*).

- Non utilizzare contemporaneamente cappucci per candele dotati di resistenza **insieme** a candele dotate di resistenza. Ciò causerebbe problemi, in particolare difficoltà nell'avviamento del motore. La resistenza totale combinata di cappuccio e candela non deve superare i 5 kOhm.

- Ricordare che le candele invecchiano, aumentando la resistenza. Se un motore si avvia solo a freddo, è molto probabile che la causa sia un connettore della candela difettoso o una candela difettosa. Non utilizzare i cosiddetti cavi di rinforzo dell'accensione (ad es. Nology).

- Dopo l'installazione, si prega di verificare il serraggio di tutte le viti, anche di quelle preinstallate. Se le parti si allentano durante il funzionamento, si verificheranno inevitabilmente danni al materiale. Le viti vengono preassemblate solo in modo lasco.

- Lascia che il sistema appena installato si stabilizzi, prima di iniziare a controllare e testare i valori o, peggio ancora, di apportare modifiche.

I nostri componenti sono stati controllati prima della consegna. In ogni caso, non potrete verificare molto. **Evitate in ogni caso di misurare i componenti elettronici (come la bobina di accensione, il regolatore e l'unità di anticipo). Rischiare di danneggiare gravemente l'elettronica interna. In ogni caso, non otterrete alcun risultato tangibile da questa operazione.** Tenete presente che anche il carburatore, le candele e le prese delle candele (anche se completamente nuove) potrebbero essere la causa del malfunzionamento. L'esperienza generale con i nostri sistemi è che il carburatore dovrà essere regolato nuovamente su impostazioni più basse. Se il sistema non si avvia dopo il montaggio, scollegare prima il cavo di interruzione blu (o blu/bianco) direttamente dalla bobina di accensione (o in alcuni casi dall'unità di anticipo) per eliminare eventuali malfunzionamenti nel circuito di interruzione. Controllare attentamente i collegamenti a terra, assicurandosi che vi sia un buon collegamento elettrico tra il telaio e il blocco motore.

In caso di problemi, si prega di consultare prima la nostra Knowledge Base prima di inviarci il materiale per il controllo.

- La scintilla dei classici sistemi di accensione a puntine ha un'energia relativamente bassa, pari a circa 10.000 volt, e appare quindi gialla e spessa (il che la rende però molto visibile). La scintilla del nostro sistema è ad alta energia, con una tensione fino a 40.000 Volt, e presenta quindi una forma concentrata e sottile come un ago, di colore blu, che la rende meno visibile. Inoltre, la scintilla si genera solo alle velocità di avviamento con pedale e non premendo lentamente la leva con la mano (come potrebbe accadere con le accensioni a batteria).

- Gli impianti che utilizzano bobine di accensione a doppia uscita presentano alcune particolarità. Si prega di tenere presente che, durante i test su un lato, l'altro deve essere collegato a una candela installata oppure essere saldamente collegato a terra. In caso contrario, non si genererà alcuna scintilla su nessuno dei due lati. Inoltre, con tali uscite aperte, potrebbero sprigionarsi scintille lunghe e pericolose su tutta la superficie della bobina.

- Non eseguire mai saldature ad arco elettrico sulla moto senza aver scollegato completamente tutte le parti contenenti semiconduttori (bobina di accensione, regolatore, anticipo); non è necessario smontare lo statore e il rotore. Lo stesso vale per le operazioni di saldatura. Prima di toccare i componenti elettronici, scollegare il saldatore dalla rete elettrica! Non utilizzare mai mastice di rame sulle candele.

- I componenti elettronici sono molto sensibili all'inversione di polarità. Dopo aver effettuato interventi sull'impianto, verificare che la polarità della batteria e del regolatore sia corretta. L'inversione di polarità provoca cortocircuiti e danneggia irreparabilmente il regolatore, la bobina di accensione e l'unità di anticipo. Di norma, il cablaggio prevede sempre il collegamento "colore con colore". I casi in cui i colori dei fili non corrispondono sono espressamente indicati nelle nostre istruzioni.

- Quando si maneggia il nuovo rotore, prestare attenzione a non danneggiarne i magneti. Evitare di colpire direttamente la circonferenza del rotore. **Durante il trasporto, non posizionare mai il rotore sopra lo statore.** Attenersi alle nostre indicazioni relative al trasporto del materiale.

- Non utilizzare chiavi per candele con una resistenza superiore a 5 kOhm. È preferibile utilizzare chiavi da 1 o 2 kOhm. Tenere presente che le chiavi per candele invecchiano e quindi aumentano la loro resistenza interna. Se un motore si avvia solo a freddo, la causa è molto probabilmente una chiave per candele e/o una candela difettosa. In caso di problemi, controllare anche i cavi ad alta tensione. Non utilizzare mai cavi HT in fibra di carbonio, né i cosiddetti "fili caldi" che promettono di aumentare la scintilla.

- È consigliabile ricoprire il rotore con un sottile strato di olio per ridurre il rischio di corrosione.

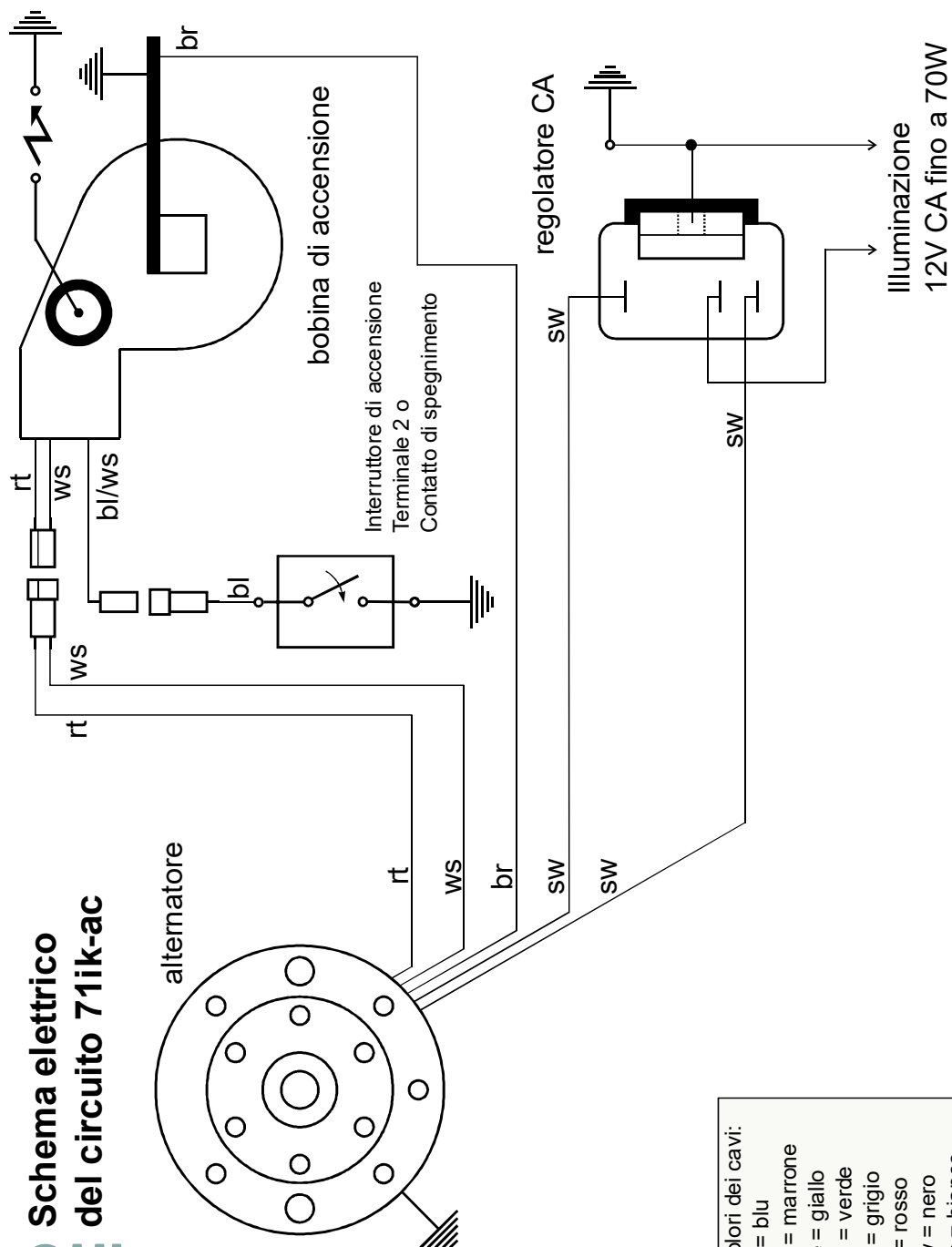
- Non utilizzare mai un estrattore a pinza o un martello per smontare il rotore. In tal caso, i magneti potrebbero allentarsi. Per il rimontaggio del nuovo rotore mettiamo a disposizione uno speciale estrattore (vedere le istruzioni di montaggio)!

- Se la moto non viene utilizzata per un periodo prolungato, scollegare la batteria (se presente) per evitare la dispersione di corrente attraverso i diodi del regolatore. Tuttavia, anche una batteria scollegata si scaricherà dopo un po' di tempo.

- Ti preghiamo di seguire queste indicazioni, ma allo stesso tempo non lasciarti intimidire dalla procedura di installazione. Ricorda che, prima di te, migliaia di altri clienti hanno installato il sistema con successo.

Godetevi la guida della vostra moto con il suo nuovo cuore elettrico!

Schema elettrico del circuito 71k-ac



Colori dei cavi:

bl = blu
br = marrone
ge = giallo
gn = verde
gr = grigio
rt = rosso
sw = nero
ws = bianco