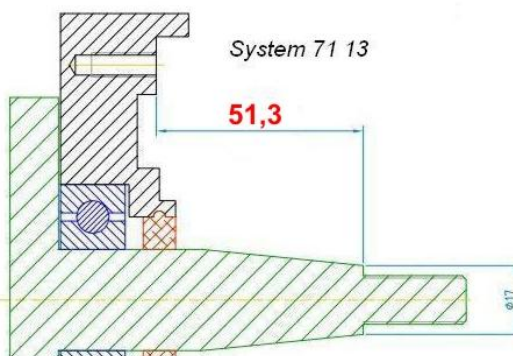
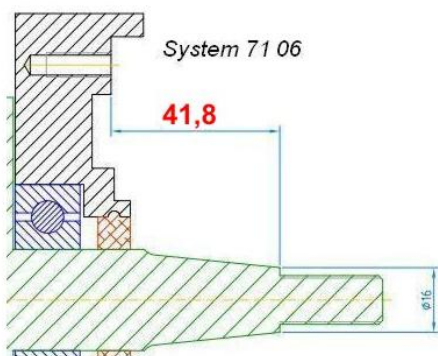


Sistema 711399900

Generador del sistema & encendido con control de avance y retardo para Yamaha RD con eje largo

¡Por favor, verifique bien qué configuración de eje tiene su Yamaha!

**Ventajas sobre los sistemas antiguos:**

- Generador basado en imanes con encendido integrado que incluye control de avance y retardo. Salida a 12V/150W CC. Encendido de estado sólido con suministro de energía propio desde dentro del sistema. Reemplaza la dinamo, platinos, regulador y bobinas de encendido originales. No se necesitan modificaciones en la carcasa del motor. El sistema es técnicamente capaz de funcionar sin batería. Compatible con Yamaha RD (RD250/350/400 con eje largo y magneto CDI de serie).

- todas las piezas son nuevas
- encendido muy estable con chispa de alta energía
- mejor arranque y combustión del combustible, aumenta el rendimiento del motor
- salida de luz sólida (150W)
- sin más problemas con los platinos



M711399900

Instrucciones de montaje para el sistema 711399900	26.2.2026
- Si puede instalar y sincronizar un encendido de serie y posee habilidades mecánicas básicas, ¡puede instalar un VAPE! Si nunca ha trabajado en su encendido, es mejor que lo haga alguien con experiencia.	
- VAPE no puede supervisar el cumplimiento de estas instrucciones, ni las condiciones y métodos de instalación, operación, uso y mantenimiento del sistema. Una instalación incorrecta puede provocar daños materiales y posiblemente incluso lesiones corporales. Por lo tanto, no asumimos ninguna responsabilidad por pérdidas, daños o costos derivados de, o relacionados de alguna manera con, una instalación incorrecta, operación indebida o uso y mantenimiento incorrectos. Nos reservamos el derecho de realizar cambios en el producto, los datos técnicos o las instrucciones de montaje y funcionamiento sin previo aviso	
IMPORTANTE	
- Por favor, lea estas instrucciones completa y detenidamente antes de comenzar a trabajar en su motocicleta Tenga en cuenta que cualquier modificación del material, así como los intentos de reparación propios que no hayan sido acordados con VAPE, pueden resultar en la pérdida de la garantía. No corte los cables. Esto provoca la pérdida de la protección contra polaridad inversa y a menudo resulta en daños a la electrónica. Asimismo, tenga en cuenta la información proporcionada en la página de información de este sistema. Verifique que lo que ha comprado corresponda realmente a la motocicleta que tiene. Una configuración de encendido incorrecta puede dañar su motor e incluso lesionarlo durante el arranque con pedal (retrocesos violentos). Tenga cuidado durante las primeras pruebas de marcha. Si es necesario, cambie la configuración a valores más seguros (menos avance). Durante el montaje, compruebe cuidadosamente que el rotor (volante) no toque las bobinas del estátor ni ninguna otra cosa, lo que puede ocurrir debido a diversas circunstancias y causar daños graves.	
Uso previsto - Este sistema está destinado a reemplazar la dínamo/alternador de serie & los sistemas de encendido en motocicletas vintage y clásicas cuyas características del motor no han sido modificadas de forma no original. Este sistema no es un sistema de tuning y no aportará aumentos significativos en la potencia del motor. Sin embargo, mejora significativamente la aptitud para la circulación y el confort al ofrecer una mejor iluminación, mejor funcionamiento de los indicadores laterales y el claxon y, en comparación con los sistemas de serie envejecidos, mayor fiabilidad. Como nuestro sistema no altera las características del motor, no aumenta la emisión de contaminantes gaseosos ni el ruido. En la mayoría de los casos, la emisión de contaminantes debería incluso reducirse gracias a una mejor combustión. Si se utiliza según lo previsto, el sistema normalmente no infringirá el estado legal vigente de la motocicleta. (¡Por favor, consulte la normativa legal local!) Este sistema no es adecuado para su uso en competiciones. Si se utiliza de una manera diferente a la prevista, su garantía quedará anulada y es muy posible que no obtenga los resultados deseados o, en el peor de los casos, pierda la aptitud legal para circular.	
 - VAPE garantiza productos homologados marcados con la marca “E” en el anillo (E8 específicamente para la República Checa), asegurando así una conformidad constante de las propiedades del producto con las normativas de homologación ECE pertinentes (especialmente ECE R10.05). La inspección es realizada regularmente por la autoridad competente.	
- El sistema de carga solo es adecuado para su uso con baterías de plomo-ácido recargables de 12V (sistemas 6V a 6V) con electrolito líquido o baterías de plomo-ácido selladas, AGM, Gel. No es adecuado para su uso con baterías de níquel-cadmio, níquel-hidruro metálico, litio-ion ni ningún otro tipo de baterías recargables o no recargables.	
- Este es un sistema de repuesto y no una copia del material de serie. Las piezas de este sistema, por lo tanto, tienen un aspecto diferente y pueden encajar de manera diferente (especialmente la bobina de encendido y el regulador), lo que requiere cierta adaptación por su parte.	

- Durante el montaje, comience imperiosamente con el ensamblaje de las piezas del motor para asegurarse de que realmente encajan antes de comenzar a instalar las piezas externas. En muchos casos, los clientes las ensamblan primero y a menudo las modifican incumpliendo la garantía, lo que las hace no aptas para su reventa. Reemplazar los sistemas de encendido antiguos no es cuestión de tomar algo de una estantería de supermercado, ya que ha habido muchísimos tipos, versiones y posiblemente modificaciones desconocidas de recambio que albergan muchas posibilidades de 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 a dichas piezas.** Es posible que los tacómetros electrónicos existentes no funcionen con el nuevo sistema. Es posible que los interruptores de seguridad existentes y los controles electrónicos de válvulas no sean compatibles. Es posible que su motocicleta estuviera equipada originalmente con un encendido que limitaba la velocidad máxima por razones legales. El nuevo sistema no dispone de esta función, así que compruebe su situación legal de antemano.

- Si no tiene experiencia en la instalación, hágala realizar por un experto o en un taller especializado. Una instalación incorrecta puede dañar el nuevo sistema y su motocicleta, y posiblemente incluso provocar daños físicos.

- Antes de pedir un sistema, compruebe si se incluye en el kit un extractor para el nuevo rotor. Si no es así, es mejor pedirlo al mismo tiempo. Nunca use nada que no sea el extractor recomendado para volver a extraer el nuevo rotor. Los daños al rotor como resultado del uso de otras herramientas o métodos no están cubiertos por su garantía.

- El rotor es sensible a los golpes (incluso durante el transporte). Antes del montaje, compruebe siempre si hay daños (en rotores sin plastificación del imán, intente empujar los imanes con los dedos). Tras un impacto, los imanes pegados pueden haberse soltado, adhiriéndose al rotor únicamente por fuerza magnética, de modo que no se aprecia 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 objetos metálicos como tornillos pequeños, tuercas y arandelas. Eso igualmente causaría daños graves.

- **Si tiene acceso a Internet, es mejor ver estas instrucciones en línea.** Obtendrá imágenes más grandes y mejores haciendo clic en ellas, así como información posiblemente actualizada. Lista de sistemas en <http://www.powerdynamo.biz>

Debería haber recibido las siguientes piezas:



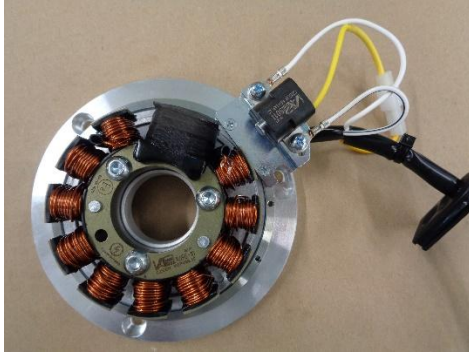
- unidad de estátor (preensamblada)
- placa adaptadora del estátor
- rotor
- extractor de rotor (extra largo, no se muestra en la imagen, pero ver abajo)
- regulador/rectificador
- bobina de encendido doble y cables de alta tensión
- tornillos de fijación y brida de cable
- 2 calces, 1 casquillo para la fijación del rotor



- Para desmontar de nuevo su nuevo rotor, utilice únicamente el extractor largo suministrado M27x1,25 (n.º de pieza: 71 69 999 99).

Nota: Nunca use un extractor de garras, un martillo ni ningún otro dispositivo que sacuda los imanes.

- Asegúrese de que su motocicleta descansa de forma segura, preferiblemente sobre un banco de trabajo elevado, y que tenga buen acceso al lado de la dínamo del motor.
- Desconecte la batería y sáquela de la motocicleta. Tenga en cuenta que instalará un sistema de 12 voltios, por lo que necesitará una batería de 12 voltios o utilizará la opción de conducir sin ella. Deberá reemplazar todas las bombillas por unas de 12 voltios. El claxon puede permanecer a 6 voltios. Para conducir sin batería, consulte nuestra información sobre conducción sin batería.



- Esta es la descripción general de las piezas montadas en el motor.

- La unidad de estátor (placas adaptadoras y bobina) **llega en una sola pieza y no necesita desmontarse.** Se coloca como una unidad en el motor (las versiones anteriores consistían en diferentes placas que debían colocarse individualmente)



- Desconecte todos los cables del magneto antiguo, platinos, regulador, rectificador, CDI y bobinas de encendido, y retire esas piezas.



- Retire la chaveta woodruff del pasador del cigüeñal. Ya no será necesaria e impedirá el montaje. Si olvida esto al principio, tendrá que desmontar toda la nueva unidad de nuevo para acceder a la chaveta.

- No se preocupe por esta chaveta woodruff perdida.



- **Compruebe si todavía hay una pequeña clavija** en la circunferencia del asiento de la dínamo. Esto forma parte del antiguo sistema del alternador que impide al cliente instalar la unidad original al revés.

- Si la clavija sigue ahí, **debe retirarse** (se puede sacar con unos alicates).

- Si no se retira el pasador, la nueva placa no quedará nivelada con el motor y eso hará que el nuevo rotor toque las bobinas, provocando la destrucción total del material.



- Coloque la unidad de estátor en el motor. El módulo captador apuntando hacia las 5 en punto

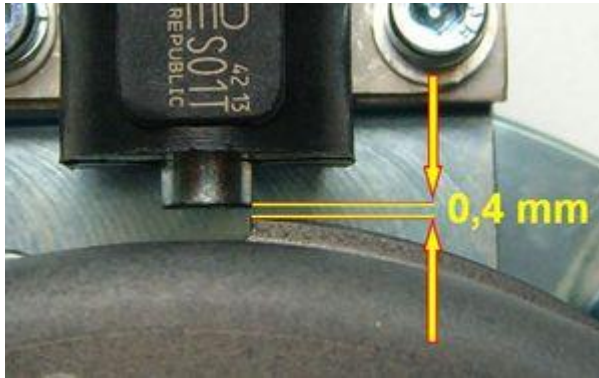
(la imagen muestra la versión antigua; en la nueva no hay agujeros de tornillo sin usar)



- El conjunto del estátor se fija con 3 tornillos de cabeza hueca M6x12 suministrados. Como uno de ellos, el que está cerca del captador, está oculto por el soporte del captador, el soporte se ha abierto un poco para poder aplicar la llave Allen. No es necesario retirar el soporte del sensor (captador).

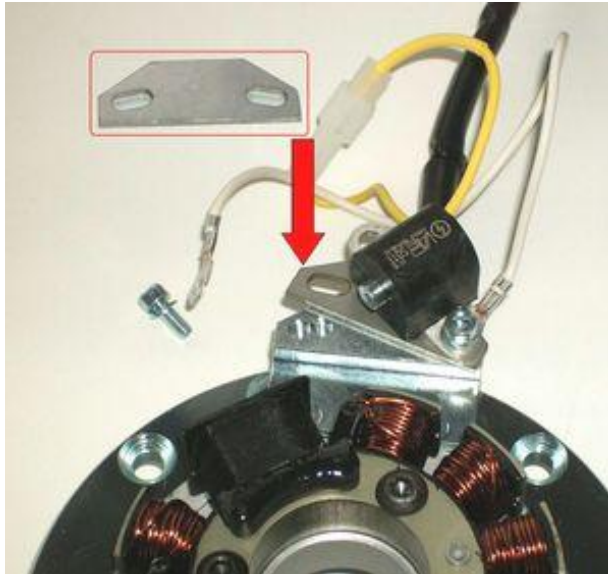


- Examine el nuevo rotor. Encontrará en su circunferencia exterior dos marcas salientes, bien definidas por ambos lados (a diferencia del sistema normal sin control de avance) (narices).



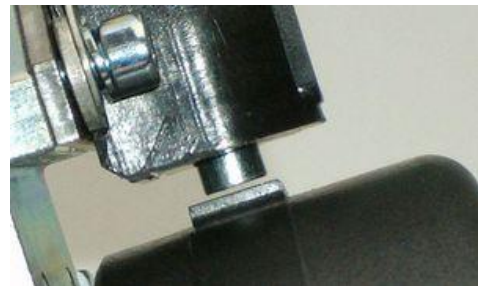
- Coloque el rotor pero no lo apriete todavía. Luego, gire el rotor lentamente a mano y compruebe la holgura entre el sensor y una de las narices del rotor. Esta debe ser de aprox. 0,4-0,5 mm.

- Puede ajustar la holgura aflojando los 2 tornillos del soporte del sensor y desplazándolo un poco. No olvide apretar cuidadosamente los 2 tornillos del soporte del sensor. Si están flojos, el sensor entrará en contacto con el rotor y se destruirá.



- Compruebe que el pasador metálico del sensor pasa aproximadamente por el centro de la marca de disparo del rotor. Cuanto más hacia afuera esté, más difícil será el arranque.

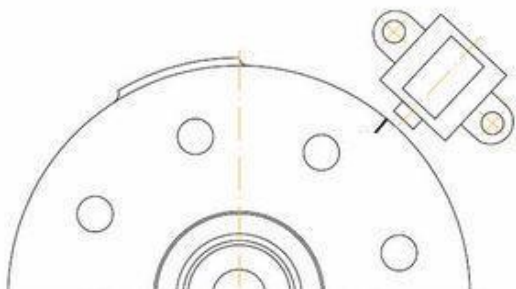
- Hemos colocado una lámina metálica (de 2 mm de espesor) bajo el sensor; si necesita un sensor más bajo, podría retirarla.



- Retire las bujías y lleve un pistón (cualquiera de ellos; el sistema dispara —como lo hacía el sistema de serie— ambos cilindros simultáneamente, lo que producirá una chispa de desperdicio inofensiva en cada revolución) al punto muerto superior. Para girar el cigüeñal, puede utilizar el nuevo rotor como perilla giratoria.



- Con el cigüeñal en posición de encendido, retire el rotor de nuevo con cuidado —asegúrese de que al hacerlo no altere la posición del cigüeñal— y vuelva a colocar el rotor en el cigüeñal de manera que la marca del rotor quede en el borde izquierdo del pasador del sensor.



- Apriete el rotor con la tuerca original, sin olvidar la arandela y el casquillo suministrados, ya que el roscado es bastante largo.

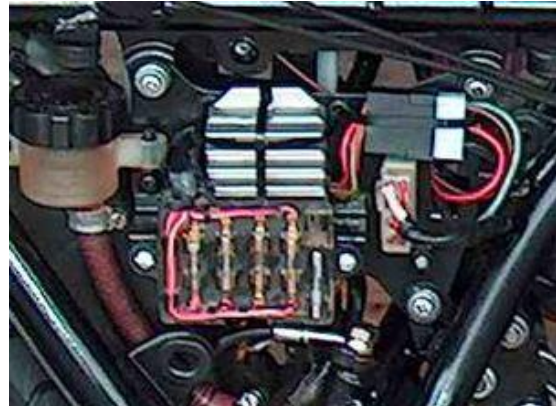
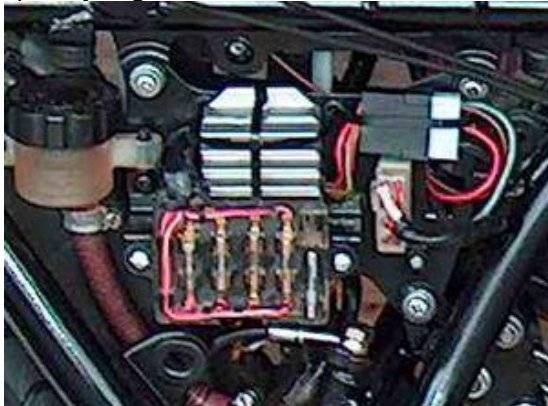
- Para desmontar el rotor, use un extractor M27x1,25. Con eso, el trabajo en el motor ha concluido. Vuelva a colocar las bujías.

Queda la instalación de las piezas externas. Esto variará de motocicleta a motocicleta. Sin embargo, hay puntos comunes básicos.

Tendrá que alojar:

- la nueva bobina de encendido doble electrónica
- la nueva unidad reguladora/rectificadora
- la unidad de control de avance

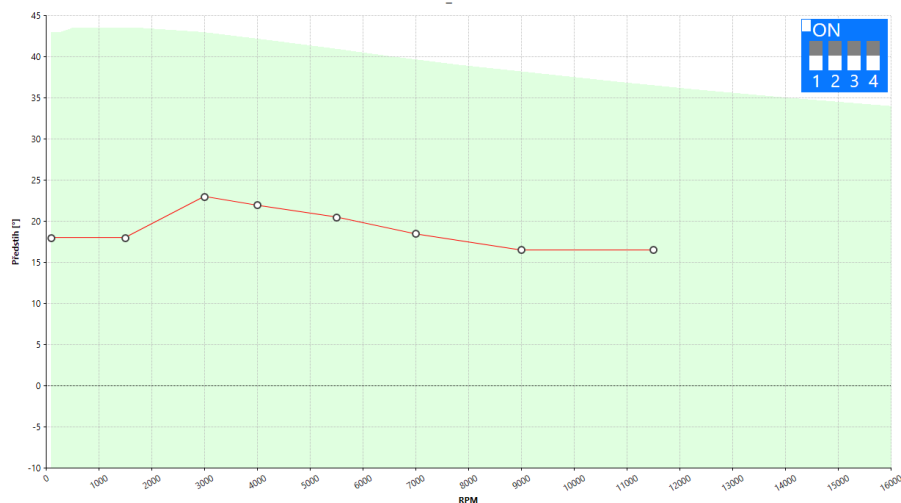
Aquí hay sugerencias:



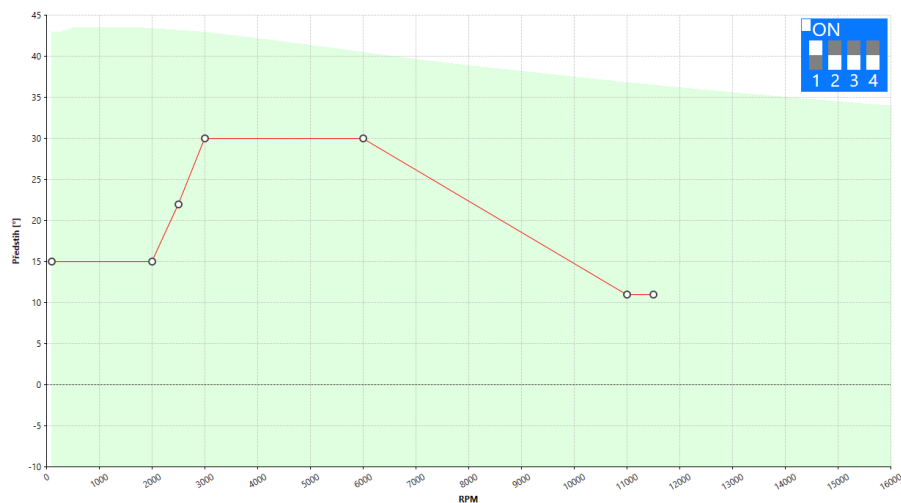
- Antes de instalar la unidad de avance, examine los pequeños interruptores de la unidad de avance. Activan diferentes características. Hay 4 interruptores que activan diferentes curvas de avance.

- Tenga en cuenta que no puede cambiar la configuración durante el funcionamiento del motor, sino solo con el motor parado.

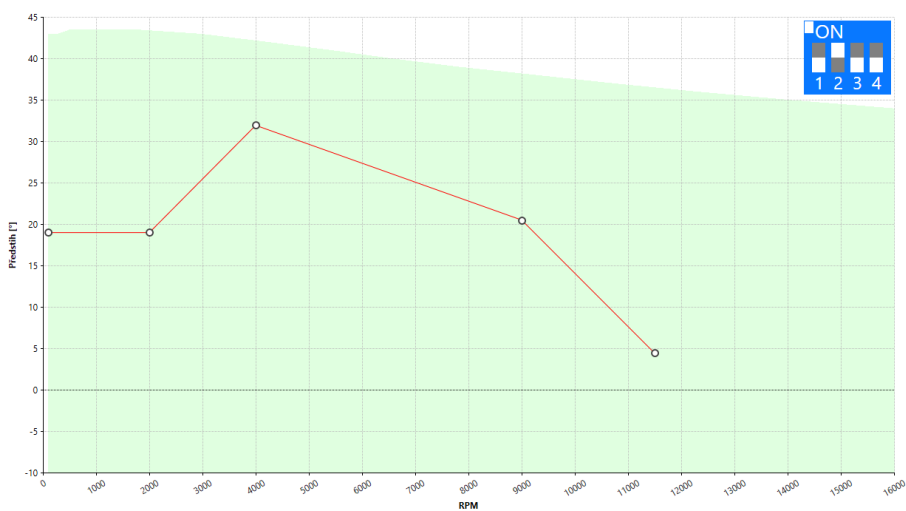
- todos apagados activará la curva estándar RD400E 1



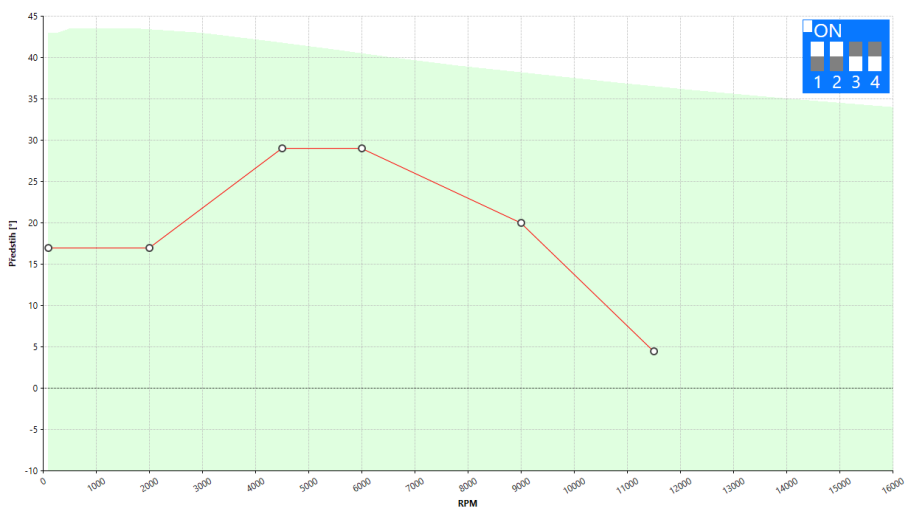
- encendido-apagado-apagado-apagado activará la curva 2



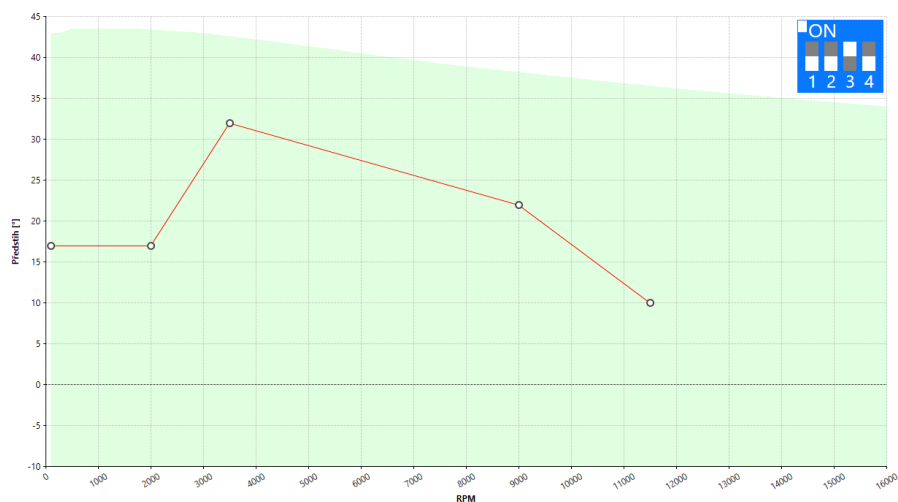
- apagado-encendido-apagado-apagado activará la curva 3



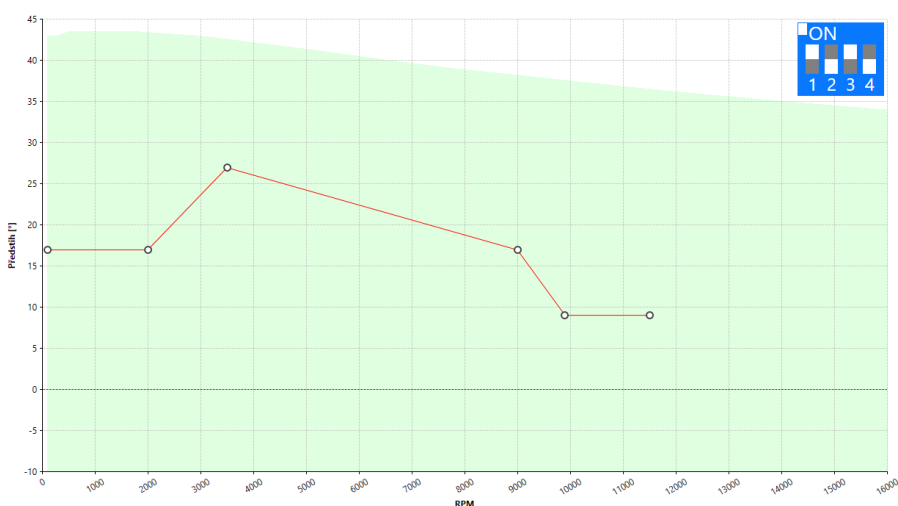
- encendido-encendido-apagado-apagado activará la curva 4



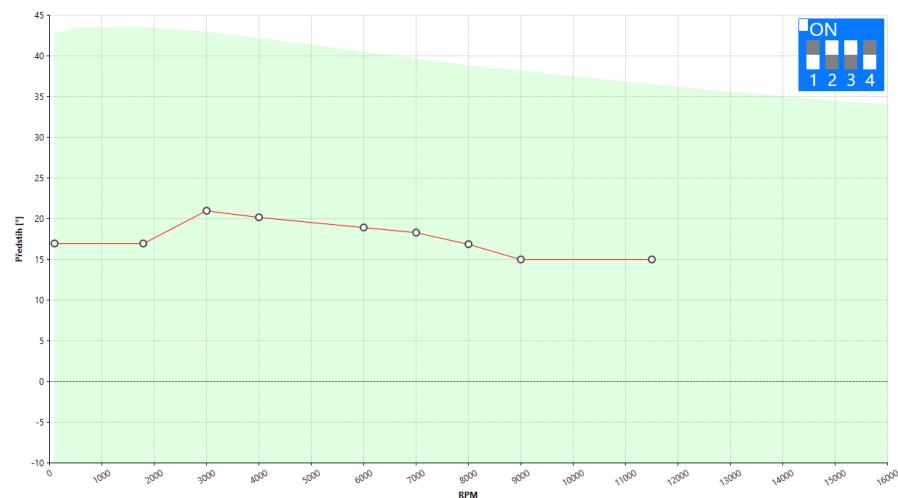
- apagado-apagado-encendido-apagado activará la curva 5



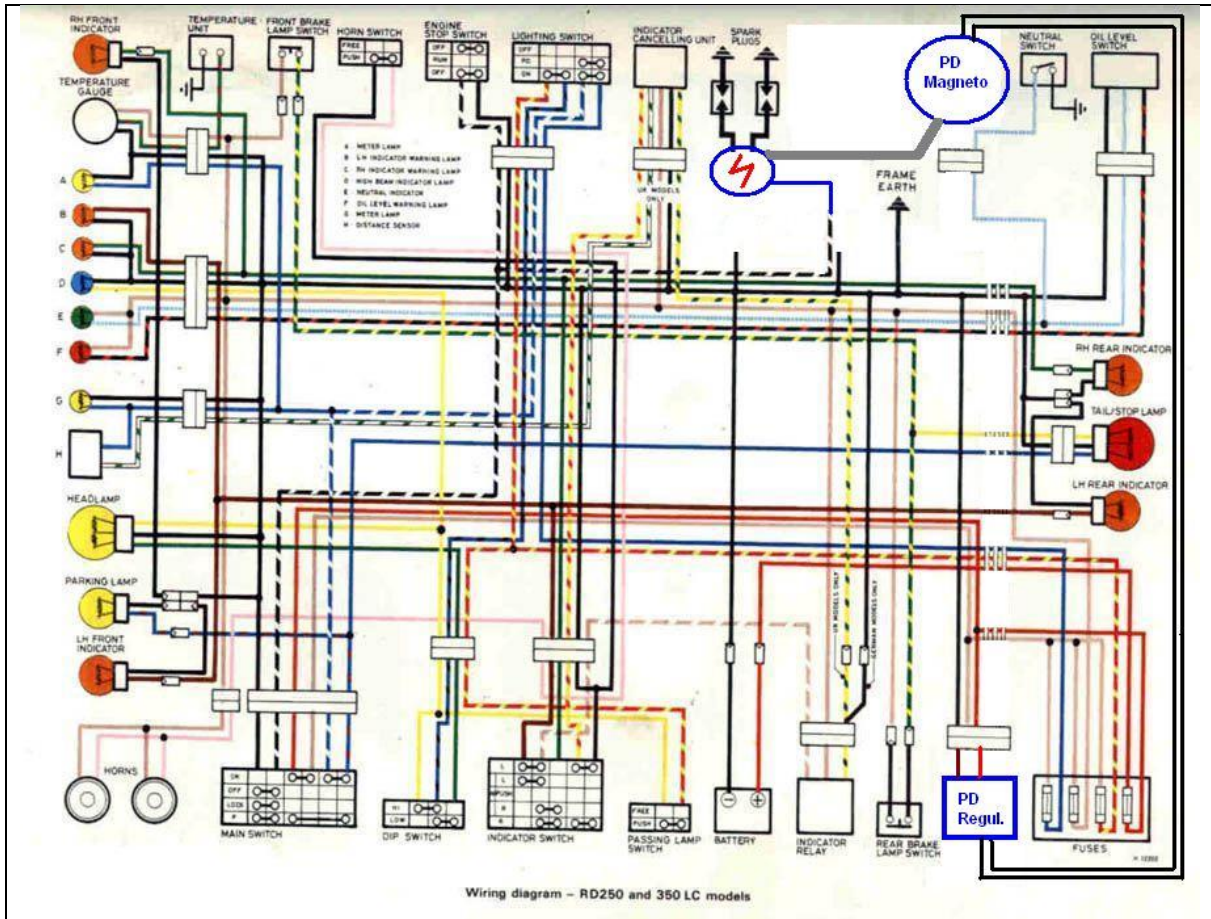
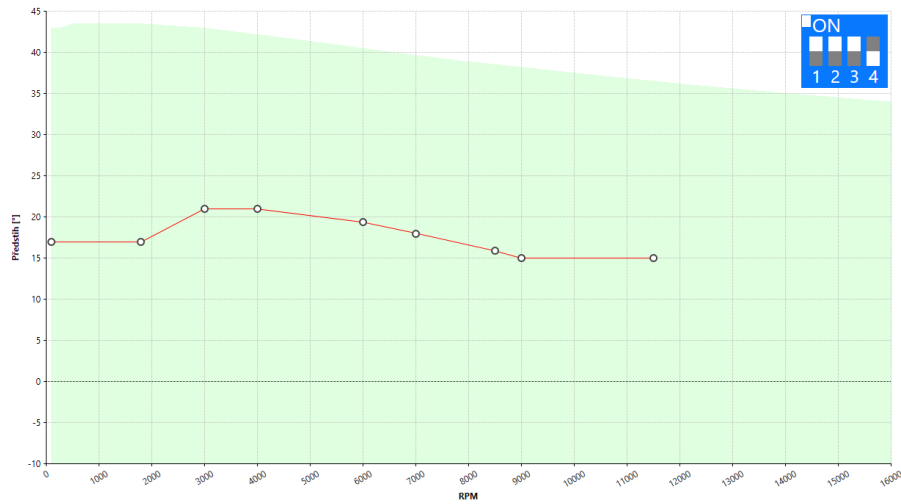
- encendido-apagado-encendido-apagado activará la curva 6



- apagado-encendido-encendido-apagado activará la curva 7



- encendido-encendido-encendido-apagado activará la curva 8



- La integración de las nuevas piezas en el sistema antiguo variará de versión en versión (ha habido bastantes versiones de cableado de serie). Pero algunos puntos son siempre los mismos:

- conecte el cable negro/blanco que anteriormente iba desde el interruptor principal y el interruptor de parada al CDI antiguo al cable azul de la nueva bobina de encendido. Esto sirve para activar/detener el encendido como antes.
- conecte el cable rojo del nuevo regulador (positivo 12v) al rojo que va desde la caja de fusibles anteriormente al regulador de serie
- conecte el cable marrón del nuevo regulador (masa) al terminal con el cable negro donde el regulador de serie estaba conectado con negro
- el cable rosa que llega al terminal del regulador antiguo queda sin usar. sin usar. esto es correcto.
- los 3 cables blancos que van al regulador de serie desde el alternador de serie pueden retirarse o dejarse aislados y libres
- el cableado entre las piezas VAPE se explica a continuación

Conecte las piezas como se muestra en el diagrama de cableado 8002011

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



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

- Coloque la carcasa del conector de 4 posiciones suministrada sobre este conector e inserte los tres cables (rojo, amarillo y blanco) del generador. Asegúrese de que los terminales encajen firmemente en la carcasa y de que conecte:

- rojo con rojo
- amarillo con amarillo
- blanco con blanco

- Si necesita (o desea) sacar los terminales de la carcasa del conector de nuevo, introduzca un clip por la parte delantera junto a los terminales y empuje el pequeño retén a un lado. Luego tire del cable hacia afuera.

- El segundo conector de la unidad de avance (un conector hembra) se conectará al conector de la bobina de encendido. Estos dos conectores solo pueden conectarse en una posición. Tenga en cuenta el cambio de color:

- verde con verde
- blanco con blanco

- El tercer conector de la unidad de avance (un conector hembra) se conectará al relé en la posición 30

- azul con azul

- **¡Importante!** Nunca tienda el (los) cable(s) de alta tensión y el (los) cable(s) de la unidad de avance en paralelo cercano (por ejemplo, en un mismo blindaje). Esto provocará un acoplamiento de retorno que perturbará el encendido y podría incluso dañar la unidad de avance.

Conexión del alternador Powerdynamo al circuito de iluminación (a través del regulador):



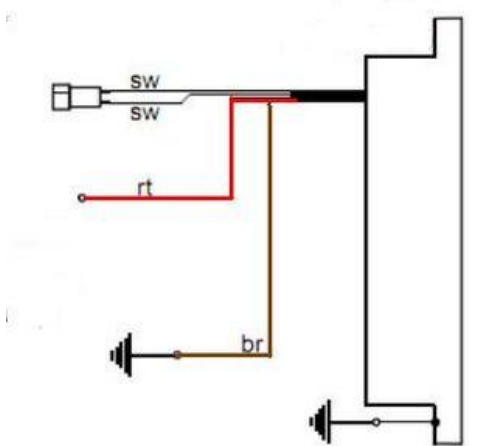
- Los 2 cables negros que salen de la bobina del estátor llevan el voltaje para luces, claxon, intermitentes, etc. No tienen nada que ver con el encendido.

- Sin embargo, este voltaje (entre 10 y 50 voltios CA) debe estabilizarse (regularse) y para la mayoría de los usos rectificarse en corriente continua (CC), ya que principalmente es corriente alterna (CA).

- Para esto ofrecemos 2 reguladores diferentes:

¡Atención: Cualquier **confusión entre positivo y negativo** (con las versiones CC) conduce a la **destrucción inmediata del regulador**. **¡Esto no constituirá un caso de garantía ya que es negligencia!** Un regulador quemado se reconoce principalmente por su olor penetrante.

Regulador con regulador CC con condensador de suavizado incorporado (73 00 799 50):



- los 2 cables negros (sw) son la entrada de CA del alternador (como es CA, no importa qué negro va a cuál)
- el cable rojo (rt) es el positivo de salida CC de 12V
- el cable marrón (br) es la masa, conectado internamente a la carcasa

- Queda el cable azul (a veces azul/blanco) en la bobina de encendido. Este es el cable de corte (interruptor de parada).

Nota:

Si experimenta fallos de encendido, desconecte como primera medida este cable azul. En muchos casos eso le permitirá volver a ponerse en marcha

- Conectado a masa - ¡detendrá el encendido!

- Este tipo de cableado se utiliza en motocicletas que originalmente ya tenían encendido por magneto y por lo tanto se apagaban cortocircuitando contra masa.

- Esos vehículos tienen por diseño un bloqueo principal (o algún interruptor de parada) que conecta un pin a masa cuando está en posición OFF (motos alemanas: pin 2). El cable azul/(blanco) de la bobina de encendido se conectará aquí. De esa manera, el corte funciona como antes.

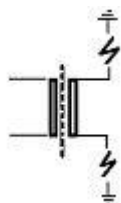
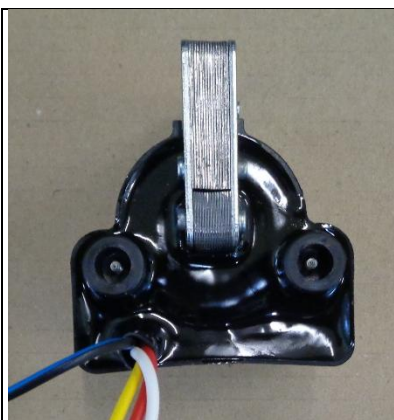
Enrosque los cables de alta tensión (encendido) ...

Por favor, no utilice ningún cable amplificador de chispa, como "Nology supercables" o "hot wire". Esto perturbará el sistema y posiblemente lo dañará.

... en la bobina de encendido y pase los sellos de goma antes de montar la bobina (será más fácil). Por favor, utilice el cable que viene con el paquete y no cualquier cable antiguo.

Se hará un favor al poner a su moto bujías nuevas y capuchones de bujía nuevos (preferiblemente de entre 0-2kOhm). Muchos problemas se deben a bujías, terminales y cables "aparentemente buenos" (incluso completamente "nuevos").

No utilice bujías con resistencia de supresión interna. NGK (por ejemplo) ofreció tales bujías codificadas con una "R" (por resistor).



- En nuestras bobinas de salida doble, ambos extremos del secundario van a las bujías.

- La resistencia típica entre ambas salidas es de 6,2 kOhm. Ambas salidas disparan al mismo tiempo (como hacen muchos sistemas dobles). Sin embargo, las chispas estarán polarizadas con una diferencia de 180 grados, lo que puede manifestarse al usar un estroboscopio.

- El encendido solo funcionará correctamente si ambos terminales del conector están conectados. No puede probar un lado con el otro abierto (sin estar colocado en la bujía montada). Esto se debe a que (efectivamente) cada salida utiliza la masa de la otra. Eso también significa que ambas bujías trabajan en serie, sumando resistencias, así que es mejor usar capuchones de bujía de baja resistencia (con resistor) y asegurarse de que estén en buen estado. En caso de duda, mida la resistencia en un capuchón caliente (caliéntelo antes de medir).

- Si el flujo desde la masa de un lado a través de la bujía, a través de la bobina, hasta la otra bujía y su masa se interrumpe, no obtendrá chispa en ninguno de los lados. Si realmente desea probar solo un lado, ponga el cable de alta tensión del otro a masa (ponlo a tierra) y entonces funcionará. A veces, una bobina privada de su masa del otro lado busca un sustituto, con algunos fuegos artificiales sólidos a su alrededor hacia el chasis.

- Por último - **y antes de instalar la batería y antes del primer arranque con pedal** - por favor, verifique cuidadosamente todas las conexiones y montajes comparándolos con el diagrama de cableado. Compruebe la batería y las bombillas para verificar el voltaje correcto (12V).

- 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 realizar la prueba.

- IMPORTANTE: During la reparación del cigüeñal el eje de la dínamo se mecaniza con frecuencia y se acorta. El resultado es un rotor situado más bajo, que posiblemente ahora toca con sus remaches la bobina del estátor. El resultado es un estátor destruido y un fallo de encendido.

Información importante de seguridad y funcionamiento

- ¡La seguridad primero! Por favor, observe 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 son solo para orientación general durante la primera instalación. Por favor, compruebe después del montaje por medios adecuados (estroboscopio) que la configuración es correcta para evitar daños al motor o posiblemente incluso a su salud. Usted es el único responsable de la instalación y la corrección de la configuración.

- ¡Los sistemas de encendido generan alta tensión! ¡Con nuestro material hasta 40.000 voltios! Esto puede, si se maneja de forma descuidada, no solo ser doloroso, sino directamente peligroso. Por favor, mantenga una distancia segura al electrodo de la bujía y a los cables de alta tensión abiertos. Si necesita probar el disparo de la chispa, sujete firmemente el capuchón de la bujía con algún material bien aislante y presiónelo firmemente contra la masa sólida del bloque del motor. Nunca tire de los capuchones de las bujías con el motor en marcha. Lave su vehículo solo con el motor parado y el encendido apagado.

- Debería haber recibido el cable de alta tensión con el capuchón de goma fijo (*que no contiene un resistor*) como parte del kit; debería utilizar una bujía con un resistor incorporado (*o reemplace el capuchón por uno que contenga un resistor*) para cumplir con las leyes locales (*requisitos de compatibilidad electromagnética*).

- No utilice capuchón(es) de bujía que contenga(n) un resistor **CON** una bujía(s) que contenga(n) un resistor al mismo tiempo. Causaría problemas, especialmente dificultad para arrancar el motor. La resistencia total del capuchón y la bujía combinados no debe superar los 5 kOhm.

- Recuerde que los capuchones de bujía envejecen, aumentando la 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 llamados cables de refuerzo de encendido (p. ej. Nology).

- Después de la instalación, por favor compruebe el apriete de todos los tornillos, incluso los preinstalados. Si las piezas se aflojan durante el funcionamiento, habrá inevitablemente daños en el material. Nosotros preensamblamos los tornillos solo de forma floja.

- Déle al sistema recién instalado la oportunidad de funcionar antes de comenzar a comprobar y probar valores, o lo que es peor, aplicar cambios.

Nuestras piezas han sido comprobadas antes de la entrega. De todos modos, no podrá comprobar mucho. **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 daños graves a la electrónica interior. De todos modos, no obtendrá resultados tangibles de la operación.** Tenga en cuenta que también su carburador, sus bujías y capuchones de bujía (incluso si son completamente nuevos) pueden ser la causa del mal funcionamiento. La experiencia general con nuestros sistemas es que el carburador tendrá que reajustarse a configuraciones más bajas. Si el sistema no arranca después del 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 mal funcionamiento en el circuito de corte. Compruebe cuidadosamente las conexiones de masa, asegúrese de que haya una buena conexión eléctrica entre el chasis y el bloque del motor.

En caso de problemas, consulte primero nuestra base de conocimientos antes de enviarnos el material para su comprobación.

- La chispa de los sistemas de encendido clásicos basados en platinos tiene con unos 10.000 voltios relativamente poca energía y por lo tanto parece amarilla y gruesa (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 está enfocada en forma de aguja delgada, y es de color azul, lo que la hace menos visible. Además, solo se obtiene chispa a las velocidades de arranque con pedal y no al empujar la palanca de arranque lentamente con la mano (como se puede obtener con los encendidos basados en batería).

- Los sistemas que utilizan bobinas de encendido de salida doble tienen algunas peculiaridades. Por favor, observe que durante las pruebas en un lado, el otro debe estar conectado a una bujía montada o a tierra de forma segura. De lo contrario, no habrá chispa en ninguno de los lados. También con tales salidas abiertas, chispas largas y peligrosas pueden volar por toda la bobina.

- Nunca realice soldadura por arco eléctrico en la moto sin desconectar completamente todas las piezas que contengan semiconductores (bobina de encendido, regulador, avance); el estátor y el rotor no necesitan desmontarse. Lo mismo aplica para la soldadura. Antes de tocar la electrónica, ¡desenchufe el soldador de la red! Nunca use masilla de cobre en las bujías.

- La electrónica es muy sensible a la polaridad incorrecta. Después de trabajar en el sistema, compruebe la polaridad correcta de la batería y el regulador. La polaridad incorrecta crea cortocircuitos y destruirá el regulador, la bobina de encendido y la unidad de avance. Como regla general, el cableado siempre será color con color. Los casos en que el color cambia entre cables se mencionan expresamente en nuestras instrucciones.

- Al manipular el nuevo rotor, tenga cuidado de no dañar sus imanes. Absténgase de dar golpes directos a la circunferencia del rotor. **Al transportar, nunca coloque el rotor sobre el estátor.** Observe nuestra información relativa al transporte del material.

- No utilice capuchones de bujía con una resistencia superior a 5 kOhm. Es mejor usar los de 1 o 2 kOhm. Tenga en cuenta que los capuchones de bujía envejecen y así aumentan su resistencia interna. Si un motor solo arranca cuando está frío, un capuchón de bujía defectuoso y/o una bujía defectuosa es probablemente la causa. En caso de problemas, compruebe también los cables de alta tensión. Nunca use cables de alta tensión de fibra de carbono, nunca use los llamados "hot wires" que prometen aumentar la chispa.

- Es una buena idea cubrir el rotor con una fina capa de aceite para reducir el riesgo de corrosión.
 - Nunca use un extractor de garras o un martillo para desmontar el rotor. Sus imanes podrían aflojarse en ese caso. ¡Ofrecemos un extractor especial para desmontar de nuevo el nuevo rotor (ver instrucciones de montaje)!
 - Si la motocicleta no va a utilizarse durante un período prolongado, desconecte la batería (si la hay) para evitar el sangrado de corriente a través de los diodos del regulador. No obstante, incluso una batería desconectada se descargará al cabo de un tiempo.
 - Por favor, observe estas observaciones, pero al mismo tiempo, no tenga miedo del proceso de instalación. Recuerde que antes que usted, miles de otros clientes han instalado con éxito el sistema.
- ¡Disfrute conduciendo su moto con su nuevo corazón eléctrico!***

