

Sistema 7093799DC / 7346799DC

Vantaggio rispetto al sistema originale:


Generatore/accensione elettronica per Husqvarna WR 125-360 (1989-94)

- Generatore a magneti con accensione a stato solido integrata. Uscita luce 12V/70W CA. Accensione con alimentazione propria all'interno del sistema. Sostituisce il magnete Motoplat 4 Mini di serie e tutte le parti dell'accensione. Non richiede modifiche al basamento.

- Per sistema CA 7093799AC (con regolatore CA più piccolo)

- tutte le parti sono nuove
- accensione a stato solido
- potenza luminosa eccellente



Istruzioni di montaggio per i sistemi 7093799DC e 7346799DC	14.5.2026
<p>- 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.</p>	
<p>- 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</p>	
<p><u>IMPORTANTE</u></p>	
<p>- Si prega di leggere attentamente e per intero le presenti istruzioni prima di iniziare qualsiasi intervento sulla propria motocicletta</p> <p>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.</p>	
<p>Uso previsto</p> <p>- 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 annullata e potrebbe non essere possibile ottenere i risultati desiderati o, nel peggiore dei casi, si potrebbe perdere l'idoneità alla circolazione.</p>	
<p> - 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.</p>	
<p>- 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.</p>	
<p>- 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.</p>	

- 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 estrarre 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. Ciò causerebbe ugualmente gravi danni.

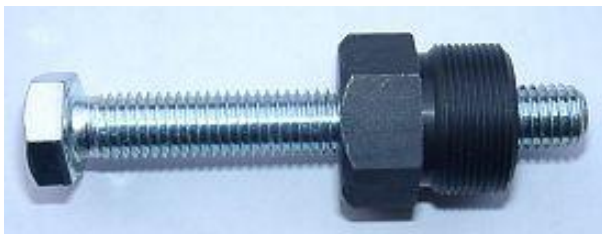
- **Se disponi di una connessione a Internet, ti consigliamo di consultare le istruzioni online.** Cliccandoci sopra potrai visualizzare immagini più grandi e di migliore qualità, oltre a eventuali informazioni aggiornate. Elenco dei sistemi su <http://www.powerdynamo.biz>



Dovreste aver ricevuto questi componenti:

- statore (preassemblato)
- rotore
- regolatore/raddrizzatore
- bobina di accensione elettronica / cavo HT
- accessori

- 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: 99 99 799 00 **-Non fornito!-**).

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

- Assicurarsi che la moto sia ben fissata, preferibilmente su un banco da lavoro rialzato, e di avere un buon accesso al lato del magnete del motore.



- Rimuovere il rotore; per farlo sarà necessario un estrattore. Svitare il vecchio statore e rimuoverlo dal motore.

- Rimuovete la chiavetta Woodruff dall'albero motore. Non vi servirà più. Non dimenticate di farlo, altrimenti avrete difficoltà in seguito durante il montaggio. (Nota: questa chiavetta Woodruff non serve in realtà a fissare il rotore sull'albero, compito che spetta al cono. Serve semplicemente a guidare il rotore nella posizione corretta, che ora verrà ottenuta in altro modo.)

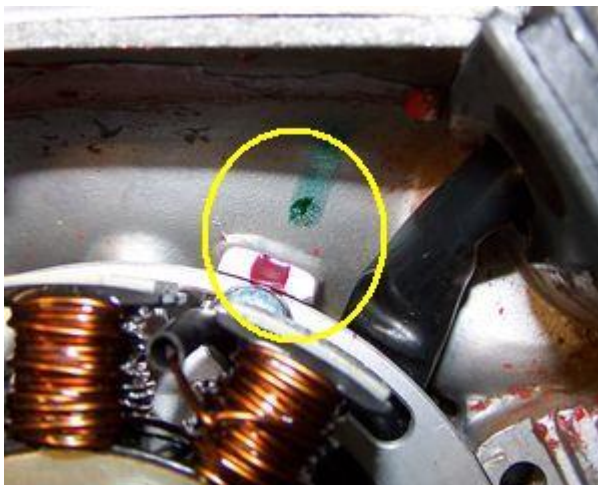
- Il motore qui è da 125, per 240



- Svitare la bobina dello statore dalla piastra di base e sollevarla leggermente per poter accedere ai fori di montaggio. Fare attenzione a non danneggiare l'isolamento verniciato della bobina.

- La bobina nera più grande si posizionerà verso l'uscita del cavo.

- Posizionare la piastra di base con lo statore appeso liberamente dall'unità al posto del vecchio generatore. Fissare la piastra con le 3 viti M5x16. Fare attenzione a non incastrare alcun cavo sotto la piastra.



- Poiché il segno di riferimento sull'accensione sulla piastra di base non sarà visibile una volta montato il rotore, dovrai spostarlo in un punto più esterno. Il solo fatto di avvitare la vite di fissaggio in quel punto coprirà il segno.



- Rimetti la bobina dello statore sulla piastra, facendo attenzione a non danneggiare i fili. Lo statore deve scattare in posizione con una certa forza. Se si inserisce senza opporre resistenza, probabilmente hai incastrato un filo sotto!

- Assicurarsi che l'apertura interna dello statore si incastri uniformemente sul bordo di fissaggio rialzato della piastra di base; in caso contrario, la bobina risulterà sbilanciata e entrerà in contatto con il rotore, danneggiandolo.

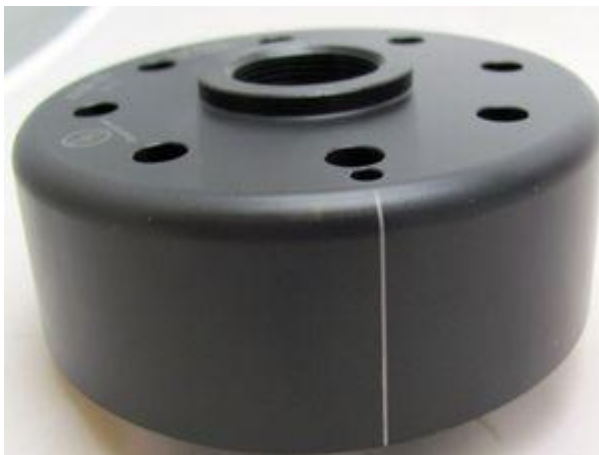
- Fissare la bobina con le 3 viti M4 e serrarle.



- Sul cavo dello statore è presente un anello di gomma. Spingerlo nell'apertura di uscita del cavo e poi tagliare con cura il materiale in eccesso.

- Fasatura dell'accensione

- Per garantire la massima flessibilità, sul rotore non è stata praticata alcuna scanalatura. Non c'è bisogno di preoccuparsi per la chiavetta Woodruff, che ora non c'è più. Non aveva alcuna funzione di bloccaggio, ma serviva solo a guidare le impostazioni corrette dell'accensione. Ora avete i segni di riferimento e una flessibilità molto maggiore.



- Date un'occhiata al nuovo rotore. Troverete sulla sua circonferenza una piccola linea impressa. Si tratta di un segno di accensione. È resistente, ma non ben visibile, quindi è meglio evidenziarlo con un pennarello.

- Prima di montare il rotore, verificare che i suoi magneti non abbiano attirato viti o altri componenti che potrebbero danneggiarlo durante il funzionamento.



- Posizionare il rotore senza serrarlo sull'albero motore e verificare che possa muoversi liberamente sopra la base dello statore.
- Rimuovere la candela e portare il pistone in posizione di accensione. Potrebbe essere 2 mm BTDC, ma consultare il manuale.
- Rimuovere nuovamente il rotore con cautela senza modificare la posizione della manovella e riposizionarlo sulla manovella in modo che il segno sul rotore sia allineato con quello sullo statore.

- In quella posizione, fissare con cura il rotore con il dado originale. Se il dado è del tipo largo come mostrato qui, verificare che non sporga troppo (potrebbe toccare il coperchio).



- In commercio sono disponibili dadi più piccoli che si adattano meglio.

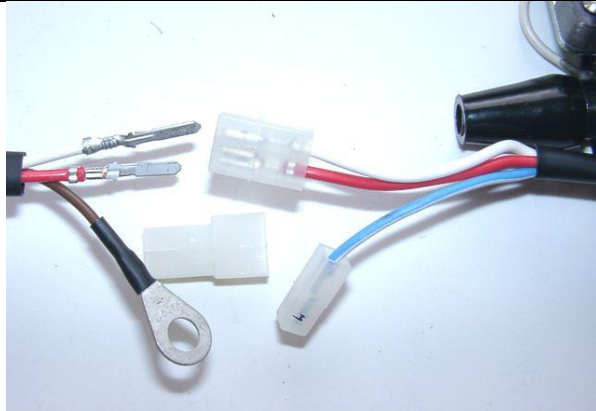
- Controlla ancora una volta che il rotore possa ruotare liberamente sopra le bobine e la piastra di base!

- Fissare la bobina di accensione e il regolatore (la foto a sinistra mostra un regolatore CA più piccolo) sul telaio della moto, preferibilmente nel punto in cui si trovava la bobina originale. (le immagini mostrano una moto diversa)



Collegare i componenti come indicato nello schema elettrico 71ik_102:

- Per facilitare il passaggio dei cavi attraverso le aperture spesso di piccole dimensioni presenti 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 inserirlo solo dopo aver completato correttamente l'installazione sul lato motore.



- Individuare la bobina di accensione con il suo connettore femmina e i due cavi (rosso e bianco).

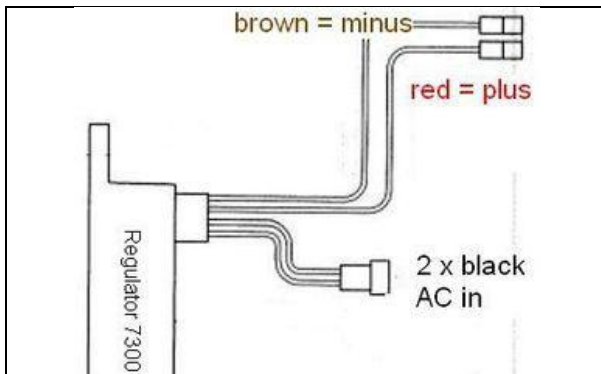
- Posizionare il connettore a due poli in dotazione su questa spina e inserire i due fili (rosso e bianco) provenienti dal generatore. Assicurarsi che i terminali siano ben fissati nel connettore e che siano collegati:

- 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!



Il nuovo regolatore/raddrizzatore ha 4 fili

- 2 fili neri terminanti con un connettore in plastica per l'ingresso CA dai 2 fili neri del generatore
- 1 rosso con un connettore in plastica che porta il polo positivo
- 1 marrone con un connettore in plastica che è la massa (meno)

- I due cavi neri provenienti dal generatore ...

... devono essere inseriti per primi nell'alloggiamento del doppio connettore in plastica in dotazione. Questo alloggiamento si collega al connettore in plastica all'estremità dei 2 fili neri sul regolatore. Non importa quale nero sia su quale lato, poiché c'è corrente alternata.

- Il cavo marrone proveniente dal regolatore ...

... deve essere collegato al polo negativo della batteria o a una buona messa a terra se non c'è la batteria.

- Il cavo rosso proveniente dal regolatore ...

... deve essere collegato al **polo positivo (12 V)** della batteria oppure, in assenza di batteria, al cablaggio che collega l' e ai dispositivi di consumo (normalmente il pin di ingresso dell'interruttore principale).

Attenzione:

una polarità errata danneggerà i componenti elettronici!

Assicurarsi che sia presente un **fusibile da 15 A** tra la batteria e il circuito del veicolo.

<p>- NON è previsto alcun sistema di spia di controllo della carica senza batteria; in ogni caso, non funzionerebbe. Il regolatore è dotato di un condensatore ad alta potenza integrato che serve a stabilizzare la tensione. Ciò garantisce il corretto funzionamento degli indicatori di direzione laterali (lampeggiatori) e del clacson anche in assenza di batteria.</p>	
<p>- Rimane il cavo blu (a volte blu/bianco) sulla bobina di accensione. Questo è il cavo di interruzione (kill).</p> <p style="text-align: center;"><u>Nota:</u></p> <p>- In caso di problemi di accensione, come prima misura scollegate questo cavo blu. In molti casi ciò vi consentirà di rimettervi in moto</p>	<p>- Se collegato a massa, bloccherà l'accensione!</p> <p>- Questo tipo di cablaggio viene utilizzato nelle motociclette che originariamente erano già dotate di accensione a magnete e che quindi si spegnevano tramite cortocircuito a massa.</p> <p>- Questi veicoli sono dotati di un blocco principale (o di un interruttore di emergenza) che, quando è in posizione OFF, collega un pin a massa (moto tedesche: pin 2). Il cavo blu (/bianco) della bobina di accensione va collegato qui. In questo modo l'interruzione funziona come in precedenza.</p>
<p>Avvitare il cavo ad alta tensione (di accensione) ...</p> <p>- Si prega di non utilizzare cavi amplificatori di scintilla, come i "Nology supercables" o gli "hot wire". Ciò potrebbe causare disturbi al sistema e danneggiarlo.</p>	<p>... nella bobina di accensione e tirare la guarnizione di gomma prima di montare la bobina (sarà più facile).</p> <p>- Si prega di utilizzare il cavo fornito con il pacchetto e non un cavo qualsiasi.</p>
<p>- 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").</p> <p>- Non utilizzare candele con resistore di soppressione interno. NGK (ad esempio) offre candele di questo tipo contrassegnate dalla lettera "R" (che sta per resistore).</p>	
<p>- Infine, prima di installare la batteria e prima di dare il primo calcio d'avvio, ricontraola 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).</p> <p>- 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.</p>	
<p>- 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.</p>	

Informazioni importanti sulla sicurezza e sul funzionamento

<p>- 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.</p> <p>I segni di fessatura 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.</p>
<p>- 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.</p> <p>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.</p>

- 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 verificare 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). Rischiate 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 dell' e, 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!

