



Powerdynamo regresa el encendido
y la luz a su moto clásica

Compañía

Productos

Asistencia técnica




Búsqueda



versión 18.11.2010

~Apesadumbrado!

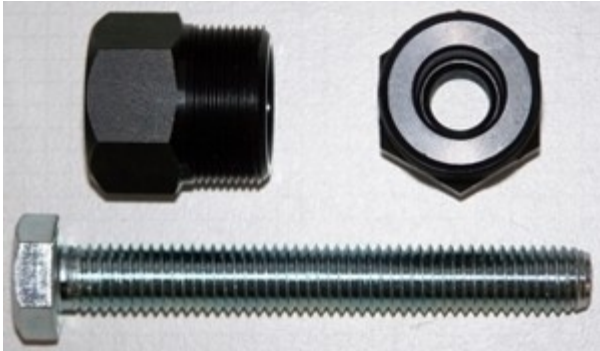
**Instrucciones de ensambla para Sistema 72 32 799 DC2
solamente en lengua inglesa.**

 IMPORTANTE:	<p>Por favor lea primero las instrucciones completamente antes de empezar con la instalación o la modificación de las piezas. Tenga en cuenta las llamadas de atención en la página de informaciones para el sistema.</p> <p>Si no tenga conocimientos técnicos para la instalación, entonces por favor deje realizarla de una persona cualificada o de un taller técnico correspondiente. Una instalación inadecuada causa daño tanto en el nuevo sistema como en la motocicleta.</p> <p>Antes de pedir el sistema, por favor comprueba mediante la lista de paquetes (o bien la foto "piezas en volumen de entrega") si la herramienta recomendada de nosotros para extraer el rotor (extractor) está contenida en el volumen de entrega. En caso negativo por lo mejor pídale también directamente. ~En caso de daño al rotor por usar otros herramientas y medios (inadecuados), el derecho de garantía prescribe!</p> <p>Cuando un rotor está sentado demasiado bajo (por cualquier causa), toca y destruye la unidad de estator que está debajo.</p>
	<p>Si tiene acceso a Internet, vea esta documentación en línea. Puede ampliar los imagenes por clicar sobre ellos y entonces recibe más informaciones. Lista del sistema en: http://www.powerdynamo.biz</p>
	<p>El rotor es muy sensible a efectos de golpes (por ejemplo mientras el transporte).</p> <p>Compruebe en cada caso antes de la instalación de la pieza el estado fijo de los magnéticos por intentar apartarlos con los dedos al lado. Después de efectos de golpes, algunos de los magnéticos pegados podrían haberse soltados y podrían estar fijándose solamente por su poder magnético que resultaría en daños graves en el dispositivo mientras el funcionamiento. Al mismo tiempo, por favor comruebe los magnéticos del rotor por cuerpos extraños (por ejemplo tornillos u otros objetos metálicos).</p>



Estas partes las debe haber recibido:

- stator (pre-assembled)
- rotor
- electronic ignition coil, high tension cable and wire blue (kill wire)
- egulator/rectifier
- 3 screws M5x10
- puller tool

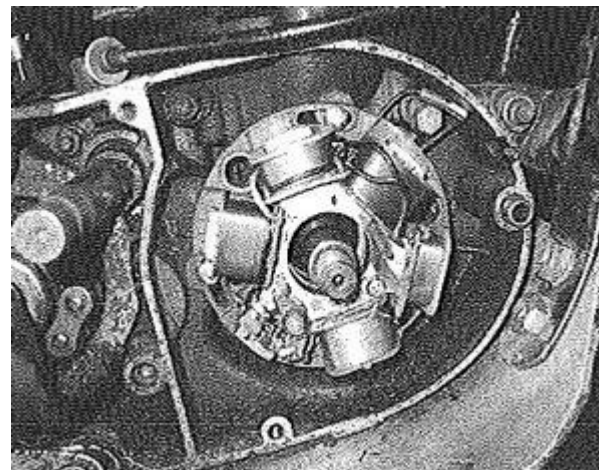
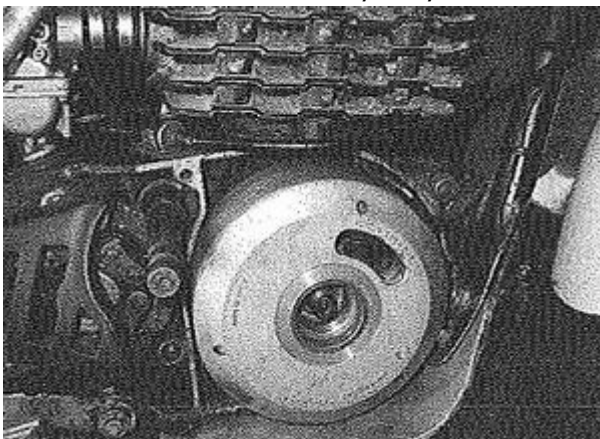


Para [retirar el nuevo rotor](#) necesita un extractor M27x1.25 (Número de partes: 99 99 799 00).

ATENCIÓN: ~Al usar un extractor de garras se sueltan los imanes en el rotor!

Make sure your motorcycle rests securely, preferably on an elevated work bench and that you have good access to the dynamo side of the engine.

Disconnect your battery and take it out of the motorcycle. Note that you will install a 12 volts system, so you will either need a 12 volt battery or you use the [option of driving without battery](#). If you want to drive without battery AND there are indicator lights on your bike, you have to installate a [electrolytic capacitor](#) (min. 20.000 μ F/16V) for smoothing the pulsing voltage in place of the battery. It might be that your local road traffic regulations demand the existence of a parking light facility (and hence battery, please check). You will still have to replace all lightbulbs to 12 volt ones. The horn may stay at 6 volts.



Pull der stock rotor from the crank (you will need a puller for this), unscrew the old stator and take it off the engine.

Take the woodruff key from the crank. You will not need it anymore. Please do not forget to do so, otherwise you will have trouble later on in the assembly.

Remark: This woodruff key does not actually hold your rotor on the shaft, this is done by the cone. It simply guides to the correct setting which will now be otherwise achieved.



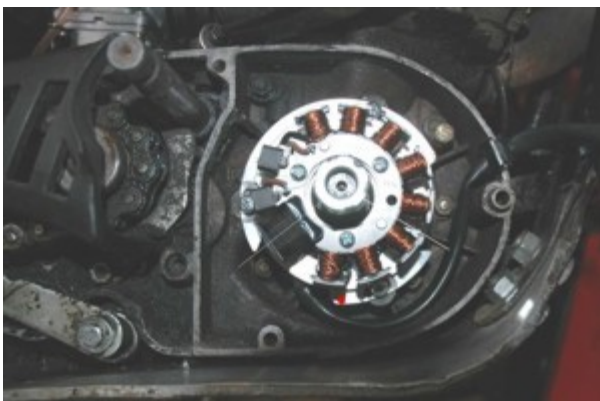
Have a look at the new stator unit. You will find there left from the larger black coil a small red marking. This is an ignition marking for timing.

Attention: There is no reason to remove the stator from its mounting plate. But if you do remove it, please insure that it is reinstalled as before, otherwise the marking is no longer valid and your ignition timing will be wrong.



Have a look at the new rotor. You will find on its circumference a small pressed-in line. That is an ignition marking too. It is durable, but not well visible, so better highlighten it with some marker pen.

(photo shows 1.1kg rotor)



Place the new stator unit onto the engine, same place as the old stator plate had been sitting.

The larger black coil and the wire will show to 8 o'clock.

As the ignition marking on the base plate will not be visible once you have put the rotor, you will have to transpose it to some point further out.

Ignition timing: To get maximum flexibility no groove has been put into the rotor. No need to worry over the now lost woodruff key. It did not have an arresting capacity, it was guiding to correct ignition settings. Now you have the markings and a much greater flexibility.

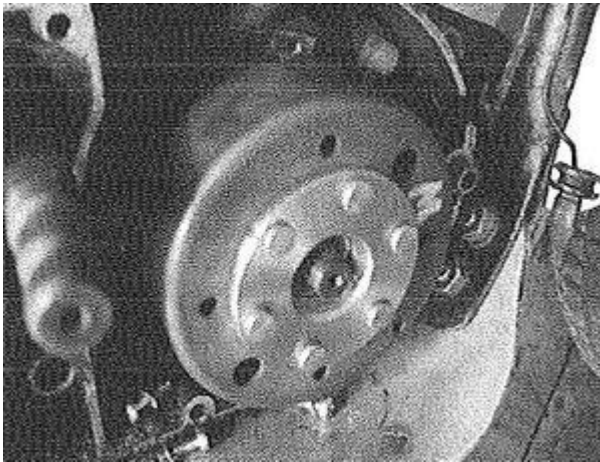


Place the rotor loosely onto the crank and check that it may move freely above the statorbase.

Take the spark plug out and bring the piston into ignition position. Might be 2mm BTDC, but consult your manual.

Take the rotor carefully off again without changing the crank's position and reset it onto the crank in such a way that the marking on the rotor aligns with the marking on the stator.

(photo shows 1.1kg rotor)



In that position, fasten the rotor carefully with the original nut.

Check that the rotor may run freely above the coils.

Before setting the rotor, please check that its magnets have not collected any screws or other parts which would damage it during run.

(photo shows 1.1kg rotor)

Fasten the ignition coil and the regulator on the frame of the motorcycle, best there, where the original coil was.



Empalme los cables como indicado en el diagrama de circuito [71ik12](#) entonces:

* Para hacerlo más fácil el paso del cable por las aberturas estrechas o sea para hacerlo posible, el enchufe del cable que lleva hasta la nueva bobina de encendido desde la nueva dinamo todavía no está puesto en las vías de contacto al final del cable. Usted debería fijar el enchufe sólo cuando el cable está llevado definitivamente por la abertura del motor. Para esto...

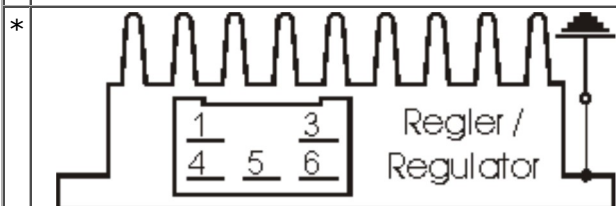


... tome el enchufe femenino de la bobina de encendido con los cables de colores rojo y blanco.
 Ponga el estuche de enchufe 2 aflojado (que está incluido en el paquete) en este enchufe e introduzca los cables aflojados (rojo y blanco) de la dinamo con las vías de contacto en el enchufe por atrás. Atienda a que las vías de contacto encajen en la carcasa de enchufe. Con esto hay que atender estrictamente a la posición correcta del cable en el enchufe:

- blanco va con blanco
- rojo va con rojo

Si quiere (o tiene que) sacar los cables otra vez de la carcasa de enchufe, lo mejor es de utilizar un sujetapapeles desdoblado y empuje con esto los garfios de las vías de contacto a un lado, para que los enchufes se aflojen.

El cable marrón de la dinamo con el ojete de aro se tiene que atornillar en su masa (la manija de sostener). Sin este empalme la instalación no funciona! Por favor no se fie de la masa del bastidor. Allí la pintura, la suciedad y restos de petróleo evitan muchas veces un buen contacto de masa de la bobina.



* El nuevo moderador/rectificador tiene un enchufe compacto con 6 posibilidades de introducir de cuales sólo uno está libre (antes de noviembre de 2007 eran dos). Para el moderador está incluido (a partir de los envíos de noviembre de 2007) en el paquete un equivalente adecuado en cuál hay que introducir los siguientes cables que tienen que encajar allí.

* Los dos cables negros de la nueva dinamo ...

... hay que conectar con los bornes 1/4 del nuevo rectificador (desde allí entran entonces también cables negros en el regulador). En esto da igual cuál de los cables va con cuál de los dos bornes (1/4), porque aquí hay corriente alterna.

* El nuevo cable marrón con el ojete de forma de un aro a un lado ...

... conecta el borne 3 del regulador/rectificador (desde allí también entra un cable marrón en el regulador) con el polo negativo de la batería o bien con masa sólida. ¡Ojo! ¡No debería poner los polos al revés!

* El nuevo cable rojo con el ojete de forma de un aro a un lado ...

... conecta el borne 5 del regulador/rectificador (desde allí también entra un cable rojo en el regulador) con el polo positivo de la batería o bien con el borne de la caja de fusible a la cual que llegaba el cable de corriente de la dinamo vieja (motos alemanes: borne 51).

Compruebe que haya **fusible 8 A** entre la batería y la red de bordo. Si haya un fusible viejo, más fuerte (por el dispositivo de 6 Voltio antiguo) al contacto, por favor reemplazelo.

* El cable verde/rojo del nuevo regulador al borne 6 ...

... es para la conexión del control de cargar. Aquí hay que conectar (si esté disponible) la lámpara de contról. Claro que esto sólo funciona si está disponible una batería. Si la lámpara de contról está conectada (a pesar de todo) sin batería, la lámpara va a dar luz medio oscura mientras el motor está arrancado, aunque esté producido electricidad. En pocas palabras: Sin batería el contacto se queda libre. También cuando no haya una lámpara.

Indicación:

Este cable tenía en los reguladores - que estaban enviados antes de noviembre 2007 - un enchufe separado.

La navegación de la lámpara de control de cargar es una función adicional - controlado por transistor - del regulador/rectificador. También si esta sería defectuosa, la función verdadera de la pieza está garantizada.
Esto es muy fácil para comprobar: Deje el motor arrancado, encienda las luces y desconecte la batería. Cuando la luz queda encendida, el regulador está bien.

<p>* Queda el cable azul (de vez en cuando también azul/blanco) de la bobina de encendido - el cable de apagar.</p> <p>Ojo: Primeramente desconectar este cable (desenchufar el enchufe) si hay averías de encendido. Muchas veces el viaje continua (informaciones más detalladas mire la ayuda técnica!).</p>	<p>~ Conectandolo con masa, el encendido se apaga!</p> <p>Esta variante de conexión utilizamos con vehículos que ya tenían originalmente un encendido de imán (rueda de polo) y que apagaban con un cortocircuito contra la masa. Estos vehículos tienen un borne al contacto (en vehículos alemanes: borne 2) que está conectado contra la masa en la posición "APAGADO". Con este borne hay que conectar el cable azul (azul/blanco). Así la desconexión del encendido funciona como antes.</p>
<p>* El cable de alta tensión (cable de encendido)...</p> <p>Por favor, no utiliza el "Nology Superkabel"/"Nology Supercable" ("hot wire"). Ellos producen averías con sistemas de Powerdynamo y pueden producir daño de la electrónica.</p>	<p>... lo atornille en la bobina de encendido y pone la tapa de goma sobre ello. Claro que esto va mucho mejor si lo haga antes de instalar la bobina en el vehículo. Por favor sólo utilice el cable de encendido incluido en el paquete y no uno viejo, indefinido.</p>
<p>Hagase un favor e invite a vuestra moto a tener unas nuevas bujías y unos enchufes de bujía (de preferencia con resistencia de 0 a 2 kOhmio). ~ Muchas averías se deben a "pareciendo buenos" cables, bujías o enchufes (entre ellos absolutamente nuevos)!</p> <p>No utiliza bujías con una resistencia de desaveriar al interior. Por ejemplo NGK ofrece unas bujías con el código "R" ("R" por resistor).</p>	
<p>* Para terminar - antes del primer arranque - por favor compruebe con toda calma todas las fijaciones y todos los cableados. No olvida de cambiar todas bombillas de 6 voltio por las de 12 voltio. El claxon de 6 voltio puede quedarse.</p> <p>Si el sistema no funciona directamente, por favor consulte nuestra página de búsqueda de errores. Para primer paso separe el cable azul entre el relé y la bobina de encendido (extraer el contacto). En el sector de apagar se esconde la mayoría de los errores.</p>	
<p>* IMPORTANTE: Por favor, tenga en cuenta que el tapón de dinamo del cigüeñal se ha hecho más corto por embalarlo en una regeneración del cigüeñal casual (anterior). Por eso el rotor está más abajo y se puede producir un contacto entre el rotor (los remaches son el punto más abajo) y la bobina de estator. El resultado es un estator destruido y por eso una interrupción de encendido. ~ Para más informaciones mire (en línea) aquí!</p>	

Importantes llamadas de atención de seguridad y de funcionamiento:

- # Haga caso a las llamadas de atención de seguridad e imposiciones reglamentarias del fabricante del vehículo y del oficio de vehículos.
- # ~ Centrales de cebado producen alta tensión! ~ Con nuestras bobinas de ignición hasta 40.000 voltio! ~ Esto no sólo puede hacer mucho daño si lo utiliza siendo incauto, sino también puede causar problemas para el corazón! Por eso preserve siempre la distancia de seguridad al electrodo y a cables de alta tensión abiertos y en el test siempre pulse con fuerza el macho de enchufe de la bujía de encendido (enchufes de bujía) con un objeto aislador a la masa para desviar seguramente el voltaje.
- # Después de la instalación, por favor compruebe el estado fijo de los tornillos de apoyo del estator y (si existente) del sensor. Si las piezas se aflojan, se surgirá la destrucción. ~ Sólo apretamos los tornillos en el preensamblaje sueltamente!
- # Dele primero por lo menos una oportunidad al dispositivo recién instalado de encenderse, antes de empezar de medir y de comprobar todo si funciona verdaderamente. O peor: hacer modificaciones directamente sin haber encendido la instalación. Todas nuestras piezas están comprobados antes de la entrega. Además no van a tener suerte medirlas. Por favor, deje la medida de las piezas electrónicas (entre ellas la

	bobina de encendido con excepción de su salida de alta tensión). ~Ariesga la destrucción y no van a llegar a resultados usables! Piense en esto: también pueden ser el carburador y sobre todo los soportes de bujía y las bujías (por lástima también las completamente nuevas) si el motor no va directamente (regularmente, después de la instalación de Lima, también sus regulaciones deberían ser cambiadas). Si el dispositivo no va directamente, sobre todo compruebe las conexiones de masa, pone por lo menos para el test un nuevo cable de toma de tierra de nuestro regulador directamente al motor.
#	Si tiene un dispositivo con bobina de encendido doble, por favor tenga en cuenta algunas particularidades de esta bobina. El encendido sólo funciona corectamente si ambas bujías están conectadas con la bobina. Entonces no puede quitar una bujía sólo para testar. Es porque cada salida carga masa por la bujía de la otra salida. Si quiere testar seguramente sólo un lado hay que poner la otra salida de bobina sobre masa.
#	La chispa de centrales de interrupción clásicas tiene con 10.000 voltios sólo una energía pequeña y es por eso amarilla y gorda. La chispa de nuestras centrales es una chispa de alta energía con hasta 40.000 voltios y es por eso muy concentrado y azul, que le hace menos buen visto. Además esta chispa está producida sólo con un número de revoluciones pedaleado con el pedal de arranque. Sólo estirar el pedal de arranque con la mano no produce una chispa.
#	Nunca hacer la soldadura de arco eléctrico en la bicicleta sin desconectar completamente todas las partes que contengan semiconductores (bobina de encendido, regulador de antelación) estator y el rotor no es necesario que se deban tomar fuera.
#	La electrónica es sensible al polo falso. Compruebe siempre después de una intervención al sistema la conexión correcta de la batería y el cableado correcto. Polos falsos y cortocircuitos destruyen el regulador y la bobina de encendido. Normalmente hay que conectar en el cableado siempre color con color. Excepciones están mencionadas explícito en la instrucción.
#	Atienda a no romper los imanes mientras la instalación del rotor. Evite la influencia mecánica y directa al rotor. Para el transporte de la Lima nunca ponga el estator en el rotor, atienda a las indicaciones para el envío (embalaje).
#	No utilice enchufes de bujía con una resistencia a más de 5 kOhmios. Recuerde que enchufes de bujía envejecen y que intensifican con eso su resistencia. Si un motor sólo arranca en estado frío con gran seguridad la razón es un enchufe de bujía defecto. No utilice cables llamados aumentando el encendido (por ejemplo Nology).
#	Engrase el rotor un poco por fuera, sino va a corroerse rápidamente en el entorno agresivo (que no hace daño pero parece muy feo).
#	No utilice nunca un para extraer el rotor un extraído de forma de garras o un martillo. Con estos se podrían aflojar los imanes. Siempre sólo un extraído de tornillo solo M27x1.25 (mire las instrucciones de instalación).
#	Si vuestro vehículo no está utilizado por un poco más tiempo, debería desconectar la batería (si existente) para evitar una descarga lenta por los diodos del rectificador de corriente. Pero también va a darse cuenta de una descarga de la batería después de algún tiempo aunque habrála desconectado, eso es normal.
#	Por favor presta atención a estas indicaciones pero tampoco dejese confundir. Antes de usted, miles de clientes ya han instalado nuestros dispositivos con éxito.
	<i>~Mucho éxito y que se divierte conduciendo!</i>

