

Accensioni Selettra

Come funziona l'accensione a rotore interno Selettra

Il sistema di accensione presentato qui è un'accensione CDI (accensione a scarica capacitiva). L'accensione funziona indipendentemente dal resto dell'impianto elettrico del veicolo (batteria) e genera l'elettricità per il processo di accensione attraverso il rotore e lo statore stesso.

Un'accensione CDI è completamente a bassa manutenzione. L'elettronica controlla la scarica della tensione di accensione

Non è necessario regolare e sostituire un interruttore meccanico. L'accensione deve essere regolata e impostata solo una volta durante l'installazione. Nessuna manutenzione, riadattamento o manutenzione del sistema.

Il sistema di accensione è costituito dai seguenti 3 componenti:

- Bobina di accensione
- Statore
- Rotore



Processo di carico e scarico

Il rotore e lo statore sono dotati ciascuno di 2 potenti magneti.

La rotazione dell'albero manovella e quindi del rotore genera tensione elettrica attraverso i magneti.

Un condensatore nella bobina di accensione viene caricato con una bobina di carica nello statore.

Al comando dell'elettronica, la tensione viene scaricata tramite la candela.

Il sistema può essere utilizzato universalmente su qualsiasi motore.

Dati tecnici del sistema di accensione

Velocità massima: 27.000 spire/min (elettrico e meccanico)



Bobina d'accensione Selettra

Il componente più importante di un sistema di accensione è la bobina di accensione. L'elettronica integrata guida e controlla il tempo di scarica tramite la curva di accensione memorizzata. La curva è decisiva per la potenza, la velocità massima e la reattività del motore.

È quindi fondamentale che la curva di accensione corrisponda alle caratteristiche del motore. In caso contrario, il risultato saranno danni al motore o prestazioni scadenti. I dati necessari per l'ordinazione possono essere rilevati dalle liste statore o rotore e dai diagrammi.

Quando si effettua la scelta, tenere sempre in considerazione i requisiti tecnici (dimensioni di installazione) e le caratteristiche del proprio motore. A volte è possibile scegliere tra diversi collegamenti a spina.

Le singole spine non hanno alcun effetto sull'accensione. Solo il collegamento a spina dello statore e della bobina deve corrispondere.

Istruzioni di montaggio accensione di competizione Selettra

Montare la bobina in maniera precisa con il pacchetto del lamierino per nuclei (supporto) nel modo migliore appeso sul telaio del veicolo, vedere fissaggio della bobina. Con silentbloc si protegge l'elettronica dalle oscillazioni del veicolo e dagli urti.

Creare un buon collegamento a massa tra blocco motore e telaio del veicolo tramite un cavo di massa di almeno 4mm².

I silentbloc devono essere cavallottati con un cavo di massa separato, altrimenti l'elettronica viene distrutta in pochi secondi.

Non trasmettere mai un momento flettente sul supporto della bobina di accensione. NESSUNA GARANZIA!

Fissare lo statore tramite i tre fori oblungi nell'alloggiamento del motore. Per veicoli in cui viene potenziata l'accensione di competizione Selettra, è eventualmente necessaria una speciale piastra adattatrice (non in materiale magnetico, il più possibile non conduttrice di calore per tenere lontano il calore del motore dallo statore).

Il rotore viene posto sul perno laterale dell'albero manovella. Le impurità devono essere tolte in anticipo, il tronco dell'albero manovella ed il cono interno del rotore devono essere privi di grasso.

E' necessario fare attenzione che il rotore sia messo a filo; eventualmente occorre lappare il rotore con una pasta abrasiva sui perni laterali.

Rispettare la posizione dell'albero manovella, del rotore e dello statore, vedere "Regolazione dell'accensione".

Collegare tutti i cavi di massa necessari dell'accensione.

Collegare il collegamento dello statore alla bobina. Collegare il commutatore di accensione e, per accensioni con 2 curve di accensione, collegare il selettore della curva di accensione.

Nello sport di competizione come interruttore di sicurezza viene spesso utilizzato un interruttore a strappo, eventualmente può essere utilizzato come commutatore per la seconda curva di accensione programmata.

Funzionamento dell'interruttore a strappo (Quickstop, arresto di emergenza):

Se il cavo di collegamento viene collegato a massa, l'accensione è spenta. Se non è collegata, l'accensione è pronta per il funzionamento.

In caso di accensioni con 2 curve di accensione viene attivata la 2a curva di accensione, se il cavo di collegamento viene collegato a massa. Se il cavo non è collegato, la 1a curva di accensione è attiva.



In caso di accensioni Selettra durante il funzionamento è possibile commutare tra le curve di accensione.

In caso di impianti di accensione digitali si raccomanda un cappuccio per candela di accensione schermato da 5 kOhm!

In alternativa, è possibile utilizzare candele con soppressione delle interferenze radio, questi articoli sono disponibili nel nostro Dmon-Parts Shop.

Avvitare il cappuccio per candela di accensione nel cavo di accensione e mettere il cappuccio per candela di accensione sulla candela di accensione montata.

Calcoli esemplificativi dal calcolo di fasatura V1.1 (Christoph Köhler):

Motore tipo:	Grado angolo di manovella prima PMS	Posizione del pistone in mm prima PMS
Moto 500cc	10°	0,8 mm
Corsa 86 mm	20°	3,2 mm
Lunghezza biella 160 mm	30°	7,2 mm
Moto 250cc	10°	0,5 mm
Corsa 68 mm	20°	2,7 mm
Lunghezza biella 130 mm	30°	5,6 mm
Moto 125cc	10°	0,5 mm
Corsa 54 mm	20°	2,0 mm
Lunghezza biella 110 mm	30°	4,4 mm
Ciclomotore 50cc	10°	0,4 mm
Corsa 44 mm	20°	1,6 mm
Lunghezza biella 85 mm	30°	3,6 mm
Scoter 50cc	10°	0,4 mm
Corsa 40 mm	20°	1,5 mm
Lunghezza biella 80 mm	30°	3,3 mm

Dati esemplificativi senza garanzia!

Per rilevare i lampi dell'accensione Selettra si raccomanda di utilizzare la lampada a lampo stroboscopica della Bosch con numero 0 684 100 309 - 424

Regolazione dell'accensione

L'anticipo dell'accensione statica si regola ruotando lo statore.

Per i veicoli che vengono convertiti ai sistemi di accensione da competizione Selettra, è necessario:

Max. accensione anticipata in gradi angolo di manovella o livello di sintonia

Anticipo max dell'accensione Selettra secondo il diagramma della curva di accensione

Allineare lo statore sul rotore:

Lo statore è fissato nel carter in modo tale da ottenere la preaccensione desiderata.

Ruotare l'albero manovella nella posizione desiderata prima di PMS.

Fissare questa posizione e ruotare ora lo statore in modo che si coprano i contrassegni dello statore e del rotore.

Poiché le curve di accensione differiscono in modo significativo, non è possibile creare istruzioni di impostazione.

Si consiglia pertanto di osservare le istruzioni di regolazione speciali per il sistema digitale Selettra nelle pagine seguenti.

Per primo controlla sempre quale sistema hai!

Allineare il rotore sullo statore:

Montare lo statore nel carter.

Prendere in considerazione un passaggio dei cavi adeguato dall'alloggiamento del motore.

Fissare lo statore in modo che le viti nei fori allungati siano approssimativamente centrate. Questo ti dà l'opportunità di mettere a punto la fasatura dell'accensione in seguito senza dover estrarre nuovamente il rotore.

Ruotare l'albero manovella nella posizione desiderata prima di PMS e fissare questa posizione (es. fermo del pistone o comparatore).

Mettere il rotore e girarlo sul mozzo dell'albero manovella fino a quando i contrassegni sullo statore e sul rotore coincidono.

Avvitare saldamente il rotore in questa posizione. Allentare il fissaggio dell'albero manovella e controllare la regolazione.

È possibile la graduazione fina dell'accensione ruotando lo statore.

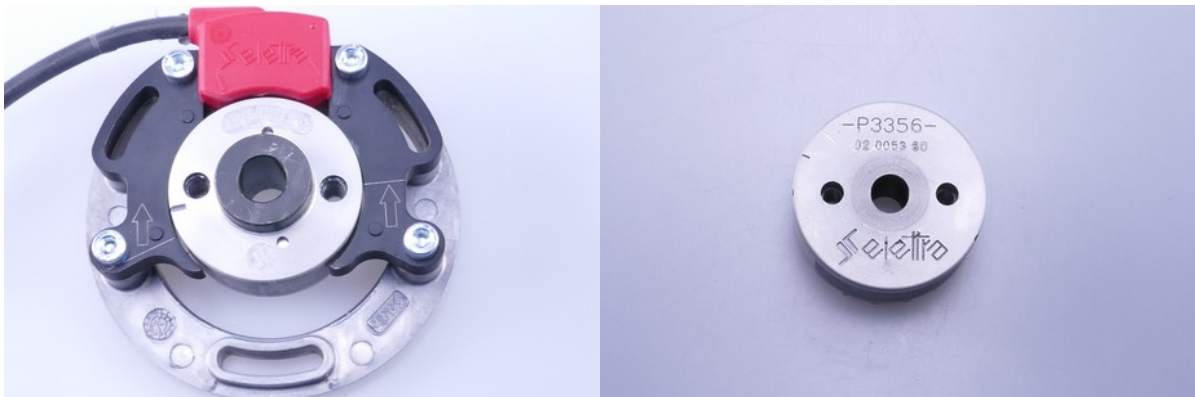
In generale, tutti gli statori sono adatti per motori rotanti a sinistra e a destra. Tuttavia, non tutti gli statori hanno un contrassegno per i sensi di rotazione.

Occorre quindi distinguere tra statori:

- Girando solo in senso antiorario o solo in senso orario, un contrassegno sul braccio destro o sinistro dello statore.
- Svolta a sinistra e a destra, due contrassegni di circa 180° opposti.
- I sistemi digitali di solito hanno 2 contrassegni aggiuntivi.

L'unica differenza tra i rotori è il cono avvitato.

I poli magnetici e il contrassegno sono per lo più gli stessi.





Istruzioni di montaggio per accensioni Selettra

Ignorare e ignorare le informazioni contenute in questo manuale, potrebbe danneggiare la tua nuova accensione e i componenti del motore!

Si prega di leggere tutte le informazioni qui contenute e seguire le istruzioni appropriate.

Il tuo motore è un assemblaggio di molti componenti lavorati a macchina e ogni parte ha tolleranze consentite in produzione.

A causa di queste tolleranze, potrebbe essere necessario impostare il magnete per il tuo motore specifico.

Fissaggio della bobina di accensione

La bobina di accensione e il modulo CDI sono un'unità.

Si prega di verificare se la bobina di accensione può essere fissata direttamente al telaio o al telaio con un buon collegamento a terra (assolutamente necessario).

In caso contrario, potrebbe essere necessario applicare una piccola linguetta che viene saldata direttamente alla massa (parte del telaio) del veicolo.

Il fissaggio deve essere sicuro e stabile e si consiglia l'uso di controdadi per evitare che si allentino vibrazioni.

È indispensabile collegare il cavo di massa della bobina di accensione al telaio in un punto ben collegato a terra.

Senza cavo di terra sussiste il ***rischio di sovraccarico*** e la conseguente ***totale mancata dell'accensione!*** Fissare il collegamento di terra (cavo di terra) alla bobina sotto la vite di fissaggio.

Assicurati che nessuno dei cavi entri in contatto con lo scarico della macchina. Quando ciò accade, l'isolamento sui fili può fondersi, creando un cortocircuito e potenzialmente distruggendo il sistema di accensione.

Per applicazioni con livelli di vibrazione particolarmente elevati, si consiglia di circondare la bobina con schiuma e, ad esempio, avvolgerla con nastro adesivo per evitare tali vibrazioni. Il cavo di terra con collegamento ad anello deve essere messo a terra sul telaio della macchina o del motore.

Se il collegamento con un dispositivo fisso non è possibile, è possibile collegare la bobina utilizzando qualsiasi metodo che tenga saldamente la bobina al telaio, ad esempio con fascette o in un manicotto in schiuma con nastro adesivo.

Il cavo di terra con collegamento ad anello deve a sua volta essere messo a terra sul telaio della macchina o del motore.

Il cappuccio per candela fornito con il sistema digitale è appositamente progettato per candele a resistenza con un valore di 5000 ohm.

Questo tipo di connettore deve essere utilizzato per il corretto funzionamento del sistema.

Quando la bobina è a posto, può essere collegata allo statore a seconda del tipo di impianto. Il filo (connettore femmina) che esce dalla bobina deve essere utilizzato come filo per il pulsante di interruzione (interruttore di strappo).



Qualsiasi dispositivo in grado di portare la corrente a terra dovrebbe farlo, ma si consiglia di utilizzare un dispositivo progettato per l'uso su veicoli a motore (ad es. Quickstop).

Avvertenza

Nelle accensioni Selettra vengono utilizzati due tipi di cappucci per candele:

Per accensioni analogiche: cappuccio candele Dmon "Standard"

Per accensioni digitali: cappuccio candele Dmon "Digital" 5kOhm



Per collegare un contagiri elettronico, il rispettivo produttore del contagiri fa solitamente riferimento all'utilizzo del cappuccio candele da 5 kOhm, altrimenti possono verificarsi malfunzionamenti.

Durante il montaggio, la bobina di accensione deve essere sempre fissata in modo tale che le vibrazioni durante la marcia non provochino lo smontaggio della bobina di accensione.

La bobina di accensione deve essere collegata a terra tramite il cavo di terra, altrimenti sussiste il rischio di un guasto totale.

Installare statore e rotore

Dopo aver rimosso l'accenditore a magnete esistente dal motore, fissare la piastra dello statore Selettra (è specifica del produttore e del tipo) con lo statore all'alloggiamento del motore.

Fare attenzione che le viti di fissaggio dello statore non poggino su nessuna parte della carcassa del motore ("sedersi su un blocco", questo crea sollecitazioni dannose!).

Se ciò accade, la piastra dello statore può essere danneggiata o distrutta. Se necessario, limare o molare le estremità delle viti troppo lunghe. Lasciare le viti di montaggio dello statore un po' allentate all'inizio.

Se è fissata un'**addizionale** piastra di adattamento (tra piastra di statore e alloggiamento, ad es. durante l'installazione in Simson S51, Zündapp, KTM, ecc.), la piastra di adattamento deve essere progettata in modo tale che un collegamento assolutamente stabile tra piastra di statore e alloggiamento del motore è garantito, altrimenti se si allenta a causa delle vibrazioni, possono avvenire danni.

Avvertenza!

Prima di montare il rotore, pulire sia il foro del rotore che il perno laterale dell'albero manovella con detergente per contatti, acetone o altro prodotto idoneo per assicurarsi che siano puliti e privi di grasso, olio o altri depositi.

Innestare il rotore sull'albero manovella. Il rotore adatto (relativo al tipo di veicolo) dovrebbe ora scorrere sull'albero manovella (perno laterale) senza resistenza o impedimento.

Non mai colpire su il rotore con forza!



Non è necessaria alcuna scanalatura o chiavetta. La forza di torsione viene trasmessa solo attraverso il cono (sede conica).

Avvertenza:

Quando si utilizza una piastra di adattamento (accessorio speciale) tra l'alloggiamento del motore e la piastra dello statore Selettra, la posizione assiale del rotore deve essere posizionata in modo tale che i magneti del rotore siano allineati assialmente al centro delle gambe dello statore.

Il rotore deve avere un gioco radiale sufficiente, cioè non deve sfregare contro lo statore. La posizione assiale del rotore risulta dalla costruzione dello spessore della piastra di adattamento.

Se il gioco assiale non è sufficiente (rotore bloccato) tra il rotore e le gambe dello statore, utilizzare un inserto o un cacciavite per allentare le quattro viti che fissano l'unità della bobina dello statore alla piastra di montaggio dello statore.

Se il rotore si inserisce correttamente senza allentare le viti, procedere direttamente alla regolazione della fasatura di accensione.

Se è necessario allentare le viti, è ora necessario completare la procedura di allineamento.

Usate le dita (non pinze o cacciaviti) per spingere le gambe dello statore contro il rotore e stringere le viti.

L'impianto di accensione deve essere sempre collegato alla massa del veicolo con una buona conduttività. Il cavo di massa sulla bobina di accensione deve essere collegato alla massa del veicolo.

Non mettere mai in rotazione il rotore dell'impianto di accensione integrato senza utenze (candela a massa)!

Se non c'è la candela nel connettore, il sistema di accensione non ha massa e crea una sovratensione che non può essere deviata.

Ciò può portare a un guasto totale dell'accensione!

Controllare manualmente (girare più volte) che il rotore possa girare senza sfiorare.

Controllare se i cuscinetti laterali del motore hanno un gioco eccessivo muovendosi avanti e indietro sul perno laterale dell'albero manovella.

Se i cuscinetti laterali del motore hanno troppo gioco, il rotore inizia a ruzzolare e a sfiorare lo statore.

Ciò porta alla rottura della piastra dello statore e all'usura della superficie del rotore o dei magneti e, infine, alla totale mancata accensione.

Tra l'altro, qui c'è il rischio di danni al motore!

Utilizzare solo l'estrattore Dmon. La mancata osservanza di questa istruzione può danneggiare/distruggere il rotore!

Ci sono due fori nel rotore.

Questi fori sono destinati al fissaggio di pesi rotore opzionali.

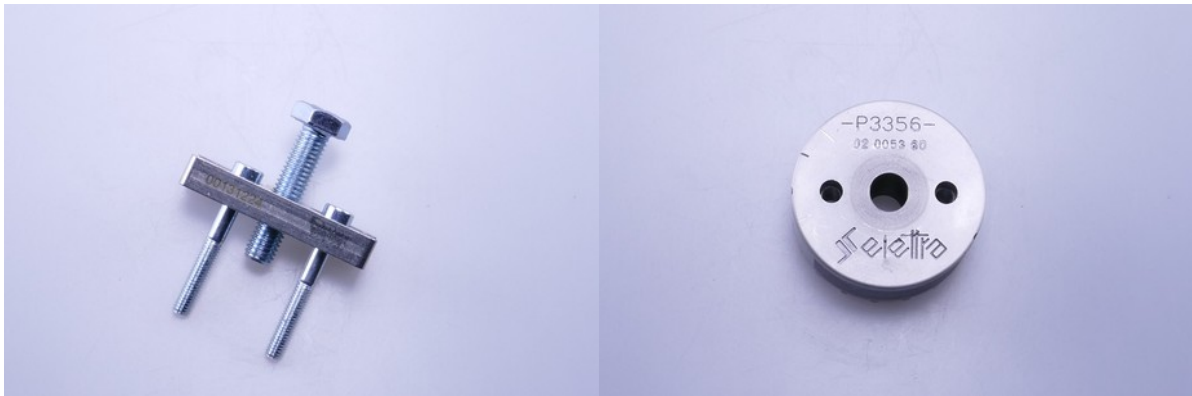
Solo i due fori sono destinati al fissaggio dell'attrezzo di estrazione!

Rimuovere il dado dell'albero manovella; utilizzare a tale scopo un dispositivo di sostegno del contatore idoneo.

Non tenere mai il rotore per la circonferenza con una pinza per evitare che si attorcigli, ciò danneggerà la superficie del rotore (magneti) e causerà malfunzionamenti dell'accensione!



Fissare l'estrattore nei fori previsti nel rotore utilizzando le viti in dotazione.



Avvitare completamente le viti in modo che le forze non strappino la filettatura.

Utilizzare una chiave di regolazione per tenere l'asta dell'estrattore contro la torsione. Usa una chiave inglese per stringere saldamente il jackbolt, che ora dovrebbe toccare l'estremità dell'albero manovella.

Se il rotore non si stacca dall'albero manovella a questo punto, utilizzare un martello leggero per colpire con forza la vite del martinetto per allentare il rotore dall'albero manovella.

Il cappuccio per candela digitale Selettra fornito con il sistema digitale ha un valore di resistenza di 5 kOhm ed è stato appositamente testato per l'accensione digitale.

Questo tipo di connettore deve essere utilizzato per il corretto funzionamento del sistema. L'uso di altri connettori per candele può portare a un guasto totale.

In tal caso decade ogni garanzia.

Mentre quasi tutte le accensioni elettroniche possono resistere all'umidità durante il funzionamento, saranno danneggiate se l'umidità penetra nelle spire ossia vengono danneggiate dalla corrosione risultante.

Si consiglia di rimuovere il coperchio dell'accensione magnetica dopo l'uso in modo che l'eventuale umidità accumulata possa evaporare.

Ciò è particolarmente vero dopo che la macchina è stata lavata con un pulitore ad alta pressione.

Un ulteriore vantaggio di questa operazione è che è possibile identificare eventuali problemi causati da una guarnizione o un cuscinetto difettosi.

Un cuscinetto laterale difettoso provoca quasi sempre la distruzione dell'accensione.

L'impostazione della fasatura di accensione di un motore è direttamente correlata alla compressione del motore.

Maggiore è la compressione, minore è l'anticipo (cioè l'anticipo del pistone al raggiungimento del punto morto superiore o della posizione più alta) utilizzabile per il punto di accensione.

Poiché il tubo di scarico, il carburatore, il cilindro e la testata del cilindro sono tutti legati a una quantità di calore generata dal motore, è necessario tenerne conto durante la regolazione dell'accensione del motore.

Soprattutto si tratta del calore generato nella camera di combustione.



Un motore che brucia un particolare carburante può tollerare solo una certa quantità di calore, e tutti i fattori di cui sopra sono correlati a quella quantità di calore.

Poiché la fasatura dell'accensione e il suo effetto sulla quantità di calore sono direttamente correlati alla vita del motore, è importante lavorare con attenzione.

Troppo preaccensione e surriscalda il motore; troppo poco e stai regalando prestazioni. La benzina e l'alcol (metanolo) hanno valori diversi a causa delle loro proprietà di combustione.

In generale, l'alcol brucia più lentamente della benzina e richiede più calore (combustione più fredda, cosiddetto raffreddamento interno con metanolo).

Le prestazioni di un motore possono essere influenzate in diversi modi, compreso l'avanzamento della fasatura dell'accensione o l'aumento della compressione.

Tuttavia, puoi utilizzare solo la quantità di calore/energia che il motore può gestire.

La messa a punto è un argomento molto complesso per gli esperti e dovrebbe essere utilizzato solo quando sono richieste prestazioni elevate e la durata di un motore non è di grande importanza.

Installazione di un volano aggiuntivo come disco rotore sull'accensione Selettra

Sulle accensioni Selettra, i cosiddetti volani possono essere opzionalmente montati sul rotore se è richiesta una massa volanica maggiore.

Anche questi volani sono realizzati in acciaio ad alta resistenza (materiale amagnetico), acciaio inossidabile, ottone o bronzo e devono combaciare perfettamente con il rotore e combaciare perfettamente.

Il materiale deve essere controllato per eventuali crepe dopo la lavorazione e equilibrato finemente insieme al rotore.

Le viti di fissaggio devono essere fissate chimicamente con un agente di bloccaggio per viti.

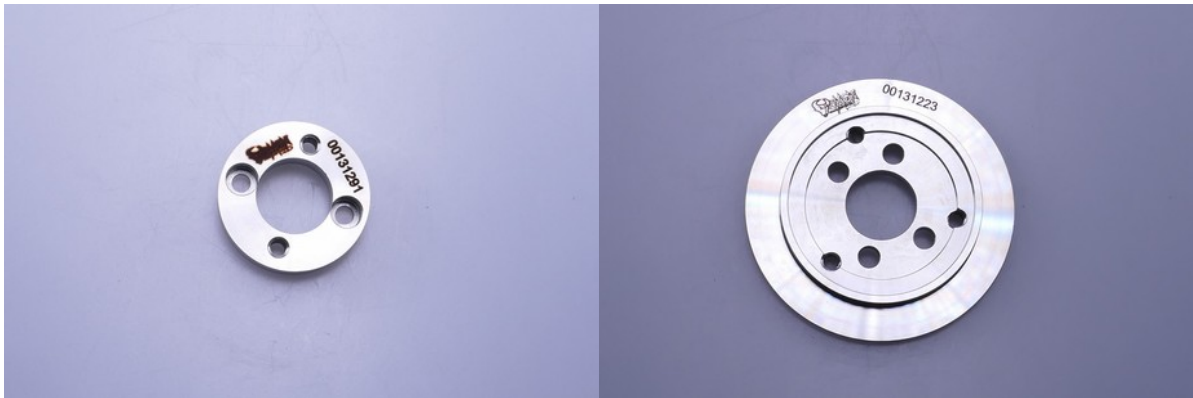
A velocità fino a 20.000 spire/min, anche il più piccolo squilibrio crea vibrazioni che possono non solo distruggere i cuscinetti dell'albero manovella, ma anche allentare il volano del rotore e persino il perno laterale.

Se il materiale è difettoso (microfessure nella struttura) c'è il rischio che la massa volanica aggiuntiva si autodistrugga e virtualmente esploda a causa delle elevate forze rotazionali e centrifughe e delle vibrazioni generate dal motore.

Avviso!

C'è un grande rischio di lesioni qui e facciamo espressamente presente che qualsiasi responsabilità e garanzia sono escluse.

Utilizzare solo i volani forniti dal produttore.



Impostare l'anticipo di accensione

Avvertenza:

Di norma, il vostro rotore Selettra non ha una sede per chiavetta; questo è corretto per via del design e non viene utilizzata alcuna chiavetta.

Il rotore può quindi essere posizionato sul perno laterale nel campo dell'angolo di manovella di 360°.

Per impostare il punto di accensione, viene utilizzato un disco graduato o un dispositivo di misurazione del punto morto (comparatore) per misurare la posizione del pistone prima del punto morto superiore (PMS).

Allineando i contrassegni sul rotore e sullo statore, in connessione con la misurazione della posizione del pistone prima del punto morto superiore, è possibile impostare il momento di accensione dell'accensione sul motore.

Quando lo statore si trova all'incirca a metà del campo di regolazione disponibile (fori allungati nella piastra dello statore), serrare con cura le viti di fissaggio dello statore in modo che non si muova da solo, ma possa comunque essere ruotato a mano.

Ruotare lentamente l'albero manovella nel senso di rotazione finché il pistone abbia raggiunto la posizione desiderata, ad esempio PMS o prima del PMS. (ad es. 1,6 mm).



Avvertenza

Prima di installare il rotore, pulire sia il foro del rotore che il perno laterale dell'albero manovella con detergente per contatti, acetone o altro prodotto idoneo per assicurarsi che siano puliti e privi di grasso, olio o altri depositi.



Installare il rotore sull'albero manovella in modo che il contrassegno di fasatura dell'accensione sul rotore sia allineato con il segno sull'albero manovella.

Molti statori Selettra hanno contrassegni per **entrambi i sensi di rotazione**. Assicurati di scegliere il **contrassegno corretto** per la **direzione di rotazione** del tuo motore!

Per il rotore vale quanto segue:

Portare il rotore libero approssimativamente nella posizione in cui i contrassegni sul rotore e sullo statore si sovrappongono e posizionare il rotore in questa posizione sul perno laterale.

Serrare il dado o la vite del rotore alla coppia richiesta.

Se il contrassegno sullo statore è **esattamente** allineato con il contrassegno sul rotore, la fasatura dell'accensione è corretta. Controllare la corretta fasatura di accensione per verificare.

Riposizionare il pistone nella posizione desiderata, ad es. PMS o prima di PMS e controllare se i contrassegni sul rotore/statore corrispondono ancora.

In caso contrario, allentare semplicemente le viti di fissaggio dello statore e spostare lo statore in modo che i contrassegni corrispondano, quindi serrare nuovamente le viti dello statore correttamente.

Se i contrassegni non possono essere allineati tra loro quando il pistone è nella posizione PMS corretta, il rotore deve essere estratto dal perno laterale con un estrattore DMon.

La procedura di impostazione deve essere ripetuta.

A tal fine sono utili marcature ausiliarie con pennarello in fibra permanente sull'alloggiamento e sul rotore.

Un altro strumento è il goniometro digitale. Questo è disponibile nel nostro negozio online.





Testare l'accensione Selettra

Alcuni dei componenti Selettra possono essere sottoposti a test di resistenza.

Un ohmmetro digitale dovrebbe essere usato per testare i componenti dell'accensione Selettra. Non utilizzare un misuratore analogico in quanto non è abbastanza preciso.

Avvertenza:

Non controllare i componenti quando sono ancora caldi! Devi lasciare che i componenti si raffreddino a temperatura ambiente prima di testarli!

Inserire una sonda in ciascuna estremità dei due fili dopo che sono stati scollegati dalla bobina dello statore.

Con uno statore analogico, non importa quale sensore viene utilizzato su quale filo.

Avvertenza:

Quando si prova la bobina di accensione, controllare direttamente sul cavo di accensione e non tramite il cappuccio per candela.

Le unità possono funzionare leggermente al di sopra dell'intervallo consigliato con i risultati dei test.

Se i valori misurati si trovano nella parte inferiore della scala, ma il sistema funziona correttamente, si possono presumere danni.

Per sicurezza, il componente dovrebbe essere sostituito con uno nuovo, poiché si può presumere un guasto totale a breve termine.

Ambito consigliato		
Tipo Statore	Valore misurato (Misurazione con tensione continua a circa 20°C)	Numero spire
KZ 2200 90/94 48mm	102 Ohm ± 10%	2200 spire
KZ 3200 90/94 48mm	162 Ohm ± 10%	3200 spire
P3356 90/94 58 mm	115 Ohm ± 10%	2700 spire
NO2019 90/94 034-IG-14	57 Ohm ± 10%	2400 spire
A11 90/94 58mm	200 Ohm ± 10% ca. 180 - 220 Ohm	3700 spire
Mini 034-IG-75	80 Ohm ± 10% ca. 216,6 - 239,4 Ohm	

Componenti sui quali non è possibile effettuare una prova di resistenza e che devono essere inviati per una verifica precisa:



Contrassegni dei diversi sistemi Selettra:

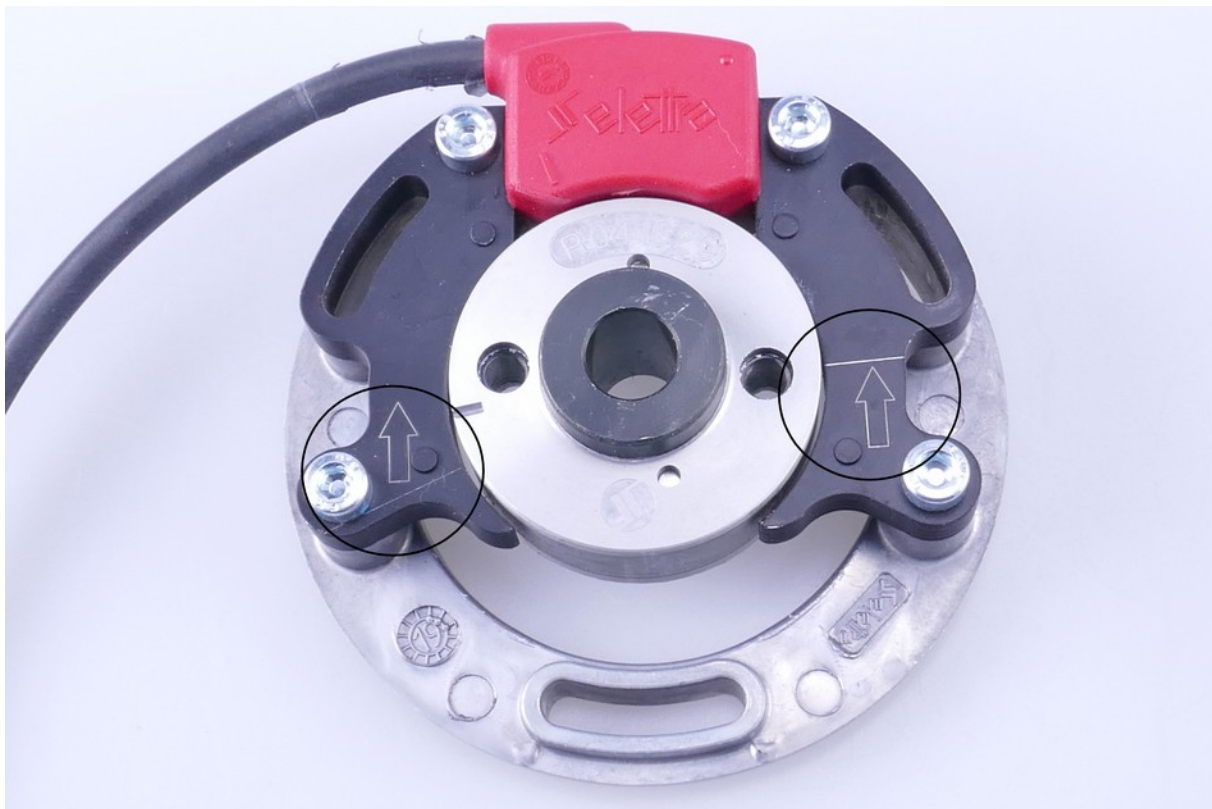
Selettra KZ10 analogico

Statore 2200 spire 90 mm DMon 00131230
Statore 2200 spire 94 mm DMon 00131231
Statore 3200 spire 90 mm DMon 00131228
Statore 3200 spire 94 mm DMon 00131229

Bobina A10 DMon 00131222
Bobina A20 DMon 00131459
Bobina A2 DMon 00131215

Rotore 48 mm R041029

Impostazione di base: ad es. 20 – 25 gradi prima del PMS. Vedi lo schema sopra





Selettra KZ10 digitale 2 tempi

Statore 3200 spire 90 mm DMon 00131228

Statore 3200 spire 94 mm DMon 00131229

Bobina KZ10 Digitale DMon 00131232 0301256001/0301256002

Rotore 48 mm R041029

Impostazione di base: pistone su PMS





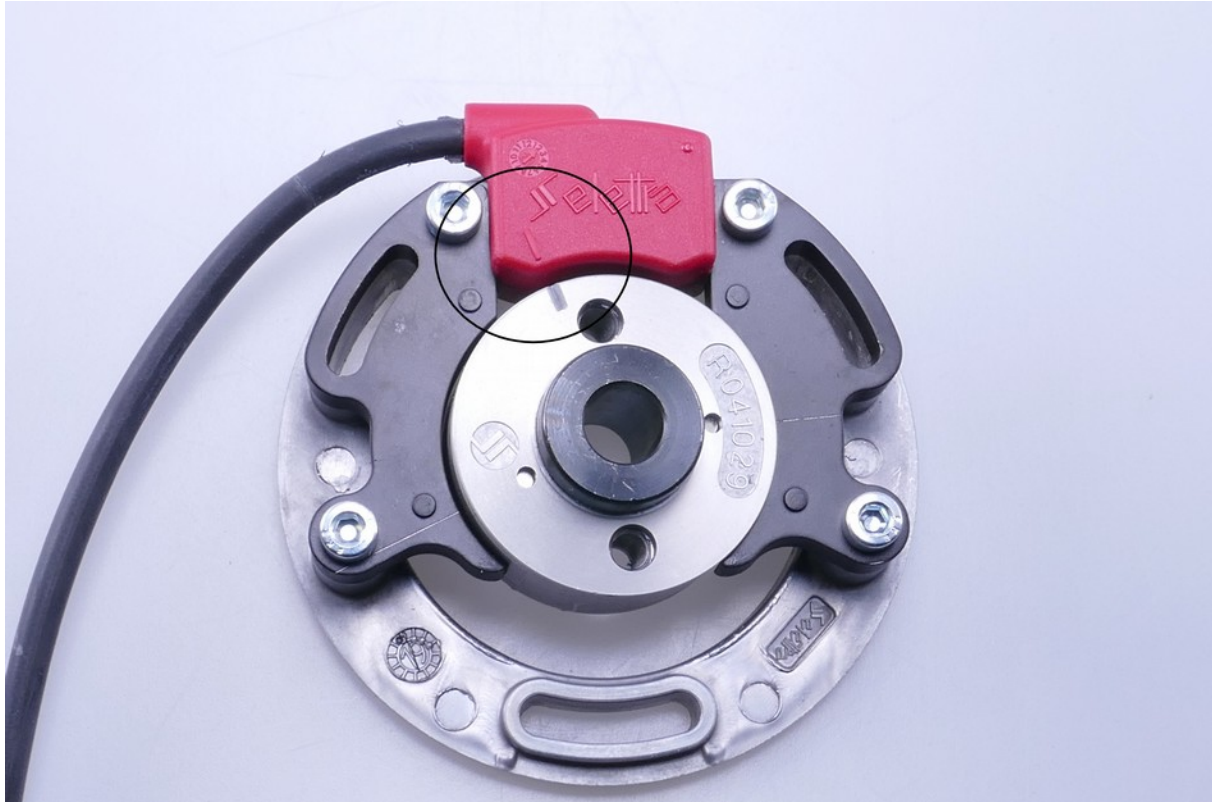
Selettra KZ10 digitale 4 tempi

Statore 3200 spire 90 mm DMon 00131228
Statore 3200 spire 94 mm DMon 00131229

Bobina KZ10 Digitale DMon 00131232 – 0301256001/0301256002

Rotore 48 mm R041029

Impostazione di base: pistone su PMS (T.D.C.)





Selettra NO2019 con rotore omologato 034-IG-14

Statore NO2019 034-IG-14 2400 spire 90 mm DMon 00131684
Statore NO2019 034-IG-14 2400 spire 94 mm DMon 00131685

Bobina NO2019 034-IG-14 DMon 00131683

Rotore NO2019 034-IG-14 DMon 00131686 TM,ASPA,LENZO 1:5
Rotore NO2019 034-IG-14 DMon 00131687 IAME,VORTEX,SEVERI,SEVEN 1:7,5

Impostazione di base: ad es. 20 – 25 gradi prima del PMS. Vedi lo schema sopra





Selettra NO2019 con rotore P3356 senza omologazione

Statore NO2019 034-IG-14 2400 spire 90 mm DMon 00131684

Statore NO2019 034-IG-14 2400 spire 94 mm DMon 00131685

Bobina NO2019 034-IG-14 DMon 00131683

Rotore P3356

Impostazione di base: ad es. 20 – 25 gradi prima del PMS. Vedi lo schema sopra





Selettra NO2019 con bobina digitale

Selettra NO2019 con rotore P3356 senza omologazione
Statore NO2019 034-IG-14 2400 spire 90 mm DMon 00131684
Statore NO2019 034-IG-14 2400 spire 94 mm DMon 00131685

Bobina digitale NO2019 con due curve di accensione e limitatore di giri DMon 00131930 - 0301256003

Rotore P3356

Impostazione di base: pistone su PMS (T.D.C.)





Selettra A11 con rotore P3356 – curva 13 °

Statore A11 3700 spire 90 mm DMon 00131932
Statore A11 3700 spire 94 mm DMon 00131944

Bobina A11 DMon 00131931

Rotore P3356

Impostazione di base: ad es. 20 – 25 gradi prima del PMS Vedi lo schema sopra



Dmon-Parts
Immanuel Schramm
Wellmutsweiler 10
D-88069 Tettang
Tel.: +49 (0) 7528-921994
Mobil: +49 (0) 171-3639937
Fax.: +49 (0) 7528-9158277
Email: info@dmon-parts.de
www.dmon-parts.de
www.selettra.de