

HOW TO USE



Dyna S -Zündanlage

Artikel 12-250, 12-251

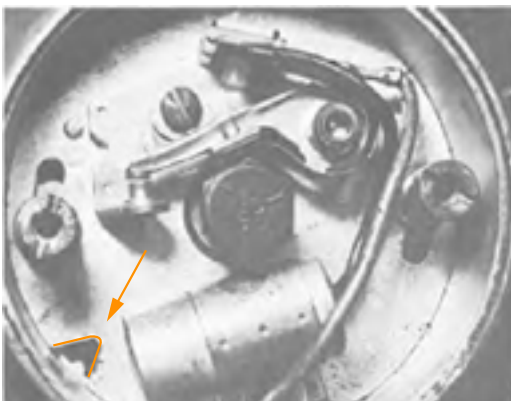
Datum 2021-09-27

Editorial ID 251048

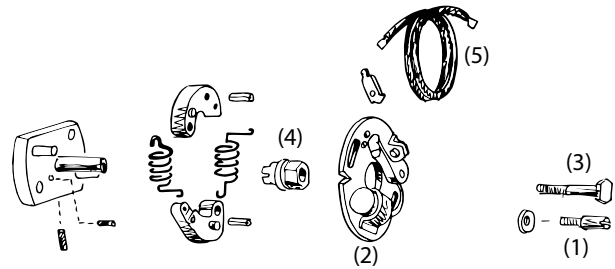
Die Abdeckung der Unterbrecherkontakte abnehmen.

Markieren Sie die Position der Einstellkerbe der Unterbrecher-Grundplatte, entfernen Sie die Abstandsschrauben, die Grundplatte mit dem Unterbrecher und dem Kondensator sowie die Zentralschraube des Verstellmechanismus.

Den Unterbrecher-Nocken ausbauen.



Hier ist die erwähnte Einstellkerbe.
 Bei Big Twins ist sie ungefähr in der 8 Uhr Position, bei Sportster auf 11 Uhr.



Diese Teile ausbauen:

- (1) Abstandsschrauben (werden wieder verwendet)
- (2) Grundplatte mit Unterbrecher und Kondensator (wird nicht mehr benötigt)
- (3) Zentralschraube (wird wieder verwendet)
- (4) Unterbrechernocken (wird nicht mehr benötigt)
- (5) Kabel von der Zündspule zum Unterbrecherkontakt (wird nicht mehr benötigt)

Die Bohrung des Magnetrotors leicht ölen, diesen an die Stelle des Nockens setzen (auf den Fixierstift achten) und die Zentralschraube wieder einsetzen. Mit 8 Nm (6 ft-lbs) anziehen. Prüfen Sie, ob der Rotor noch frei drehbar ist.

Das Kabel von der Spule zur ehemaligen Unterbrecher-Grundplatte entfernen.

Überprüfen Sie die Spule und ersetzen Sie sie bei Bedarf durch eine (beide Zylinder zünden gleichzeitig) oder zwei Spulen (bei Einzelzündung der Zylinder) mit dem richtigen Widerstand.

Hinweis:

Für den Straßengebrauch wählen Sie 5-Ohm-Spulen. 3-Ohm-Spulen sind nur für den Renneinsatz geeignet. Der höhere Stromverbrauch bei 3 Ohm Spulen kann die DYNA S beschädigen.

Montieren Sie die DYNA S Grundplatte, indem Sie die Kerbe auf die von Ihnen gemachte Markierung setzen. Bringen Sie die Abstandsschrauben an, aber ziehen Sie sie noch nicht fest. Führen Sie die DYNA S Kabel durch das Loch im Nockenwellendeckel und verdrahten Sie sie nach Plan.

DE

EN

ES

FR

IT

Einstellung

Die Einstellung des hinteren Zylinders im Verhältnis zum vorderen Zylinder ist werksseitig fixiert, die Position der Module auf dem Sockel oder der Magnete im Rotor darf nicht verändert werden.

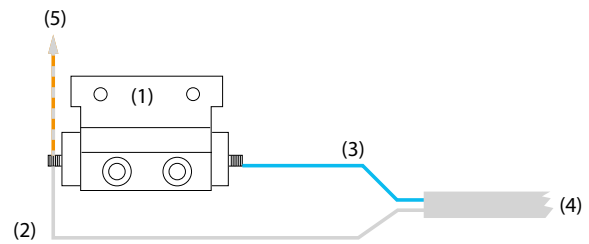
Es ist wichtig, den Frühzündungszeitpunkt einzustellen, der Spätzündungszeitpunkt ist nicht so entscheidend und hängt eher von der Qualität Ihres Frühzündungsmechanismus ab.

Zum Einstellen des vorderen Zylinders drehen Sie das Schwungrad auf die Frühzündungsmarkierung im Kompressionshub des Motors.

Schließen Sie die Prüflampe an Minus an der Zündspule (des vorderen Zylinders) an (da, wo das blaue Kabel (bei Zündung beider Zylinder gleichzeitig) bzw. wo das schwarze Kabel hingehet (bei Einzelzündungen)) und an Masse.

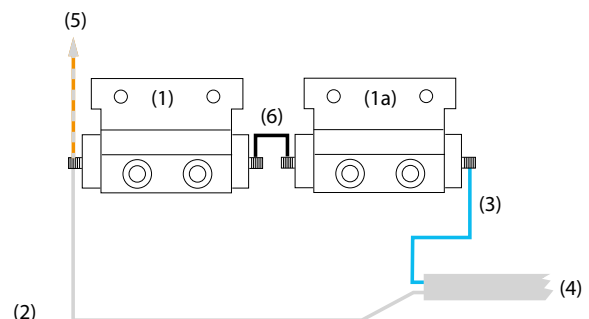
Drehen Sie den Magnetrotor bei handfest angezogenen Abstandsschrauben gegen den Uhrzeigersinn auf früh und drehen Sie dann die Zündgrundplatte im Uhrzeigersinn, bis die Prüflampe aufleuchtet. Versuchen Sie, den An-Aus-Punkt der Lampe so gut wie möglich zu erreichen. Lassen Sie nun den Rotor los und ziehen Sie die Abstandsschrauben fest. Drehen Sie den Rotor wieder ganz auf früh, um Ihre Einstellung zu überprüfen. Falls nötig, wiederholen Sie den Vorgang, bis die Einstellung stimmt.

Wenn das Testlicht bereits aufleuchtet, wenn Sie den Magnetrotor gegen den Uhrzeigersinn drehen, dann drehen Sie die Grundplatte zuerst gegen den Uhrzeigersinn, bis das Licht erlischt, und dann im Uhrzeigersinn, bis das Licht wieder aufleuchtet. Dann lassen Sie den Rotor los und verfahren wie zuvor beschrieben.



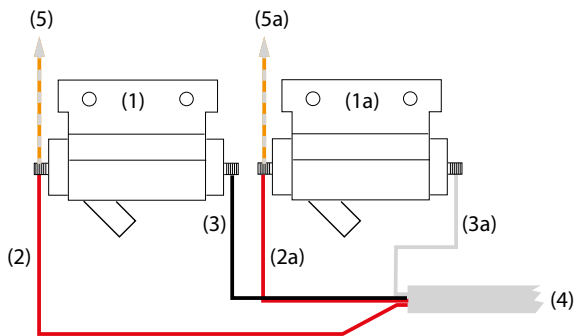
Anschluss einer Zündspule für eine Zündkerze pro Zylinderkopf (es zünden beide Zylinder gleichzeitig)

- (1) 5 Ohm Zündspule (OEM oder Custom, mit zwei Ausgängen)
- (2) weißes Kabel von der DYNA S
- (3) blaues Kabel von der DYNA S
- (4) Kabelbaum zur DYNA S
- (5) 12 V vom Zündschloss oder Stoppschalter am Lenker (weiß, orange, weiß-orange)



Anschluss von zwei Zündspulen für Zylinderköpfe mit je zwei Zündkerzen (es zünden beide Zylinder gleichzeitig)

- (1 und 1a) 2.5...3 Ohm Zündspule (OEM oder Custom, mit zwei Ausgängen)
- (2) weißes Kabel von der DYNA S
- (3) blaues Kabel von der DYNA S
- (4) Kabelbaum zur DYNA S
- (5) 12 V vom Zündschloss oder vom Stoppschalter am Lenker (weiß, orange, weiß-orange)
- (6) Kabelbrücke (Kabelfarbe egal) um die zwei Zündspulen in serie zu schalten, die Widerstände addieren sich



Anschluss zweier Zündspulen für eine Zündkerze pro Zylinderkopf (die Zylinder zünden abwechselnd)

- (1) 5 Ohm Zündspule (OEM oder Custom, mit einem Ausgang), für den vorderen Zylinder
- (1a) 5 Ohm Zündspule (OEM oder Custom, mit einem Ausgang), für den hinteren Zylinder
- (2) rotes Kabel von der DYNA S
- (2a) rotes Kabel von der DYNA S
- (3) schwarzes Kabel von der DYNA S zur Spule für den vorderen Zylinder
- (3a) weißes Kabel von der DYNA S zur Spule für den hinteren Zylinder
- (4) Kabelbaum zur DYNA S
- (5) 12 V vom Zündschloss oder vom Stoppschalter am Lenker (weiß, orange, weiß-orange)
- (5a) 12 V vom Zündschloss oder vom Stoppschalter am Lenker (vom OEM Kabel abzweigen oder eine Brücke in OEM Kabelfarbe legen)

HOW TO USE



Dyna S Ignition

Articles 12-250, 12-251

Date 2021-09-27

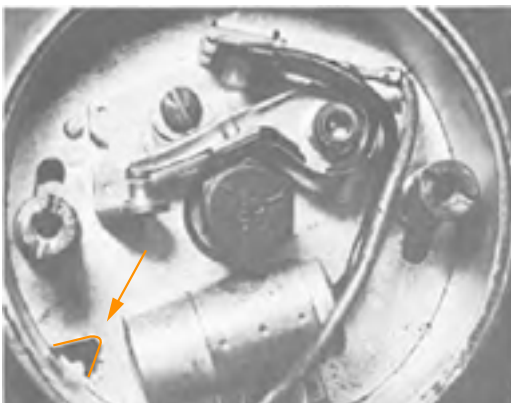
Editorial ID 251048

Remove the point cover.

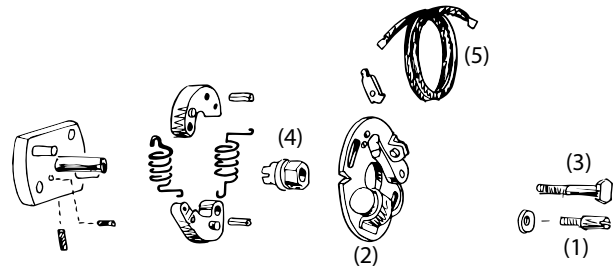
Mark the position of the adjustment notch of the points base plate, remove stand-off screws, base plate with breaker points and condenser and the center screw of the advance mechanism.

Remove the points cam.

Slightly lubricate the bore of the trigger rotor, put it in the place of the points cam (check for the lo-



This is the adjusting notch.
 On Big Twins it is in the 8 o'clock position, roughly, on Sportsters on 11 o'clock.



Remove these parts:

- (1) Stand-off screws (will be reused)
- (2) Points and condenser base plate (will NOT be reused)
- (3) Center screw (will be reused)
- (4) Points cam (will NOT be reused)
- (5) Coil to points wire (will NOT be reused)

cating pin) and replace the center screw. Tighten with 8 Nm (6 ft-lbs). Check if rotor is still free to rotate.

Remove the wire from the coil to the former points assembly.

Check ignition coil and - if needed - replace coil by one (for dual fire use) or two coils (for single fire use) of correct resistance.

Note:

For street use choose 5 ohm coils. 3 ohm coils are restricted to race use only. The higher current consumption with 3 ohm coils may damage the DYNA S.

Install the DYNA S base plate, setting the notch to the mark you've made. Install stand-off screws but do not tighten them yet. Route the DYNA S wires through the hole in the nose cone cover and wire according to plan.

Adjustment

Rear cylinder timing in relation to front cylinder timing is set at the factory, do not tamper with the position of the modules on the base or the magnets in the rotor.

DE

EN

ES

FR

IT

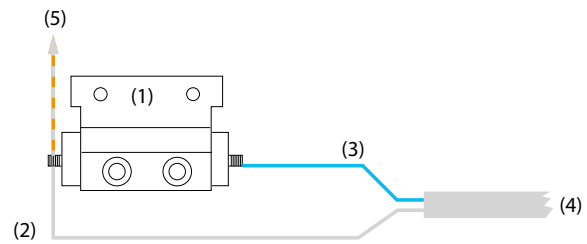
It is important to set the point of advanced ignition, the retard point is not so crucial and depends rather on the quality of your advance mechanism.

For adjustment of the front cylinder, rotate flywheel to advanced firing mark on engine compression stroke.

Connect test lamp to (front cylinder) ignition coil negative wire (where the blue wire goes (dual fire ignitions) respectively where the black wire goes (single fire ignitions)) and ground.

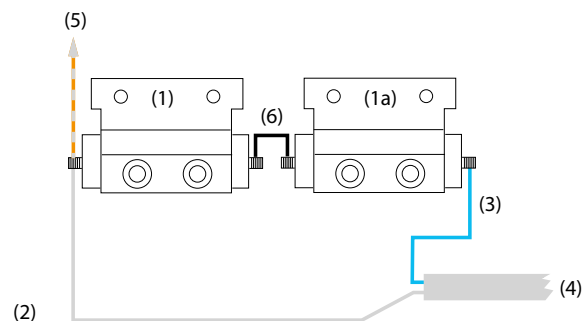
With the stand-off screws just snug, rotate trigger rotor counterclockwise to full advance, then rotate ignition base plate clockwise until test light goes on. Try to get the on-off point of the light as close as possible. Now let go the rotor and tighten stand-off screws. Fully advance the rotor again to verify your setting. If necessary, repeat procedure until the timing is correct.

If the test light goes already on when you rotate the trigger rotor counterclockwise, then rotate the base plate first counterclockwise until the light goes out, and then clockwise until the light goes on again. Then let go the rotor and proceed like described beforehand.



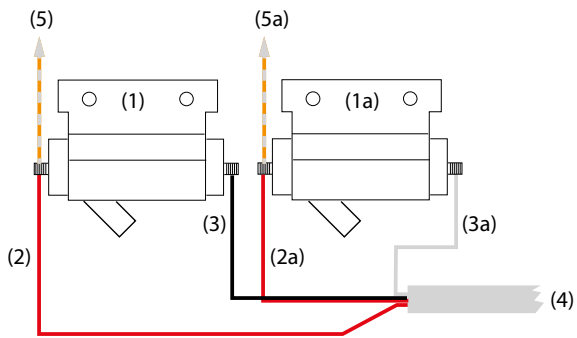
Wiring of a dual fire coil for one spark plug per cylinder head

- (1) 5 ohm coil (OEM or custom, with two towers)
- (2) white wire from DYNA S
- (3) blue wire from DYNA S
- (4) wire loom to DYNA S
- (5) 12 V from ignition switch or handlebar stop switch (white, orange, white-orange)



Wiring of two dual fire coils for two spark plugs per cylinder head

- (1 and 1a) 2.5...3 ohm coil (OEM or custom, with two towers)
- (2) white wire from DYNA S
- (3) blue wire from DYNA S
- (4) wire loom to DYNA S
- (5) 12 V from ignition switch or handlebar stop switch (white, orange, white-orange)
- (6) jumper wire (can be any color) for wiring the coils in series, the primary resistances add up



- Wiring of two single fire coils for one spark plug per cylinder head
- (1) 5 ohm coil (OEM or custom, with one tower), front cylinder coil
 - (1a) 5 ohm coil (OEM or custom, with one tower), rear cylinder coil
 - (2) red wire from DYNA S
 - (2a) red wire from DYNA S
 - (3) black wire from DYNA S to front cylinder coil
 - (3a) white wire from DYNA S to rear cylinder coil
 - (4) wire loom to DYNA S
 - (5) 12 V from ignition switch or handlebar stop switch (white, orange, white-orange)
 - (5a) 12 V from ignition switch or handlebar stop switch (split up OEM wire or make a jumper with OEM color)

HOW TO USE



Sistema de encendido Dyna S

artículos 12-250, 12-251

fecha 2021-09-27

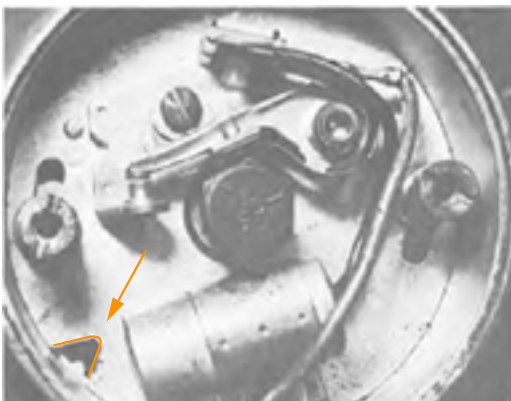
Editorial ID 251048

Retire la tapa de los contactos del ruptor.

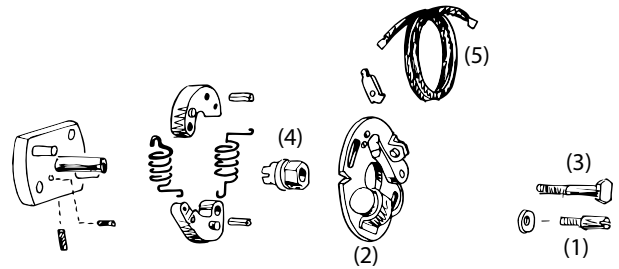
Marque la posición de la muesca de ajuste de la placa base del disyuntor, retire los tornillos distanciadores, la placa base con el ruptor y el condensador y el tornillo central del mecanismo de ajuste.

Retire la leva del ruptor.

Aceite ligeramente el orificio del rotor magnético, colóquelo en el lugar de la leva (preste atención al



Esta es la muesca referida en el texto. En las Big Twin se encuentra en la posición de 8 horas, en las Sportster en 11 horas.



Desmontar las piezas siguientes:

- (1) Tornillos distanciadores (se reutilizan)
- (2) Base con ruptor y condensador (poner a parte)
- (3) Tornillo central (se reutiliza)
- (4) Leva del ruptor (poner a parte)
- (5) Cable de la bobina al ruptor (poner a parte)

pasador de fijación) y vuelva a colocar el tornillo central. Apriete a 8 Nm (6 ft-lbs). Compruebe que el rotor todavía puede girar libremente.

Retire el cable de la bobina a la antigua placa base del ruptor.

Compruebe la bobina y sustitúyala si es necesario por una (ambos cilindros encendiéndose al mismo tiempo) o dos bobinas (si los cilindros se encienden individualmente) con la resistencia correcta.

Nota

Para el uso en la carretera, elija bobinas de 5 ohmios. Las bobinas de 3 ohmios sólo son adecuadas para el uso en carreras. El mayor consumo de energía de las bobinas de 3 ohmios puede dañar el DYNA S.

Monte la placa base del DYNA S colocando la muesca en la marca que ha hecho. Coloque los tornillos distanciadores, pero no los apriete todavía. Pase los cables del DYNA S por el orificio de la tapa del árbol de levas y conéctelos según el plano.

Ajuste

El ajuste del cilindro trasero en relación con el cilindro delantero viene fijado de fábrica, no cambie

la posición de los módulos en la base ni de los imanes en el rotor.

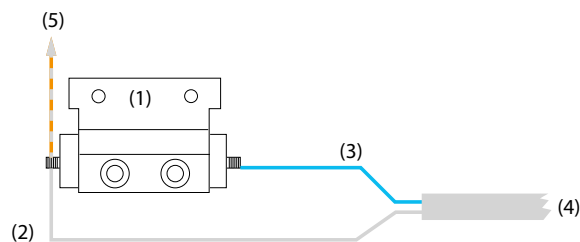
Es importante ajustar el tiempo de encendido avanzado, el tiempo de encendido en ralentí no es tan crucial y depende más de la calidad de su mecanismo de encendido temprano.

Para ajustar el cilindro delantero, gire el volante hasta la marca de encendido avanzado en la carrera de compresión del motor.

Conecte la lámpara de prueba al negativo de la bobina de encendido (del cilindro delantero) (donde va el cable azul (si se encienden los dos cilindros a la vez) o donde va el cable negro (si los cilindros se encienden alternativamente)) y a tierra.

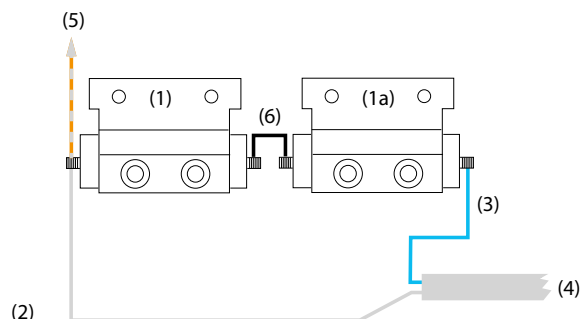
Con los tornillos distanciadores apretados sólo a mano, gire el rotor magnético en sentido contrario al de las agujas del reloj hasta que se pare y, a continuación, gire la placa base de encendido en el sentido de las agujas del reloj hasta que se encienda la lámpara de prueba. Intenta alcanzar el punto de transición de la lámpara lo mejor que puedas. Ahora suelte el rotor y apriete los tornillos distanciadores. De nuevo, gire el rotor hasta que se pare para comprobar el ajuste. Si es necesario, repita el proceso hasta que el ajuste sea correcto.

Si la luz de prueba ya está encendida al girar el rotor magnético en sentido contrario a las agujas del reloj, gire primero la placa base en sentido contrario a las agujas del reloj hasta que la luz se apague y luego en sentido de las agujas del reloj hasta que la luz vuelva a encenderse. A continuación, suelte el rotor y proceda como se ha descrito anteriormente.



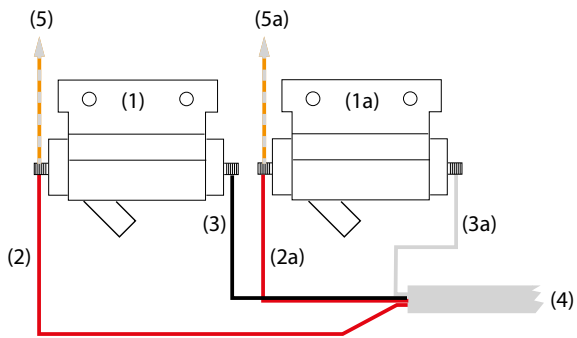
Conexión de una bobina para culatas con una bujía cada una (los dos cilindros se encienden al mismo tiempo)

- (1) bobina 5 ohm (OEM o custom, con dos cables de bujía)
- (2) hilo blanco del DYNA S
- (3) hilo azul del DYNA S
- (4) mazo DYNA S
- (5) 12 V de la cerradura de contacto o del interruptor de apagado en el manillar (blanco, naranja, blanco-naranja)



Conexión de dos bobinas de encendido para culatas con dos bujías cada una (ambos cilindros se encienden al mismo tiempo).

- (1 y 1a) Bobina de 2,5...3 Ohm (OEM o custom, con dos salidas)
- (2) hilo blanco del DYNA S
- (3) hilo azul de DYNA S
- (4) mazo DYNA S
- (5) 12 V de la cerradura de contacto o del interruptor de apagado en el manillar (blanco, naranja, blanco-naranja)
- (6) Puente de cable (el color del cable no importa) para conectar las dos bobinas de encendido en serie, las resistencias se suman.



Conexión de dos bobinas de encendido para una bujía por culata (los cilindros se encienden alternativamente).

- (1) Bobina de 5 Ohm (OEM o custom, con una salida), para el cilindro delantero
- (1a) Bobina de 5 Ohm (OEM o custom, con una salida), para el cilindro trasero
- (2) hilo rojo del DYNA S
- (2a) hilo rojo del DYNA S
- (3) hilo negro del DYNA S a la bobina del cilindro delantero
- (3a) hilo blanco del DYNA S a la bobina del cilindro trasero
- (4) mazo de cables del DYNA S
- (5) 12 V desde la cerradura de encendido o desde el interruptor de parada en el manillar (blanco, naranja, blanco-naranja)
- (5a) 12 V desde la cerradura de contacto o desde el interruptor de apagado en el manillar (bifurcarse desde el cable OEM o tender un puente en el color del cable OEM)

HOW TO USE



Système d'allumage Dyna S

articles 12-250, 12-251

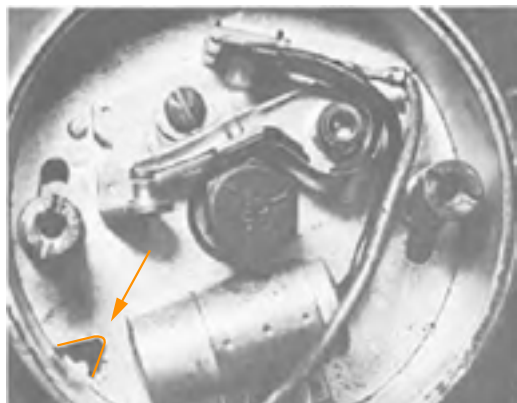
date 2021-09-27

Editorial ID 251048

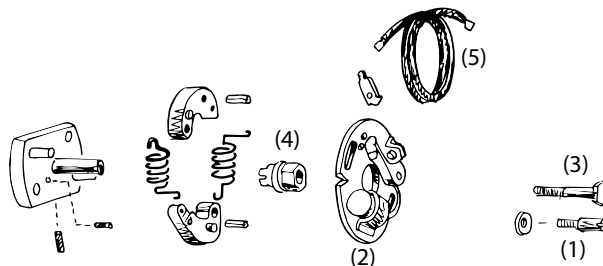
Enlever le couvercle du rupteur.

Marquer la position de l'encoche de réglage de la plaque de base du rupteur, retirer les vis d'écartement, la plaque de base avec le rupteur et le condensateur et la vis centrale du mécanisme des masselottes.

Enlever la came du rupteur.



C'est l'encoche référée dans le texte. Sur une Big twin, on la rencontre dans la position 8 heures, sur une Sportster à 11 heures généralement.



Démonter les pièces suivantes:

- (1) Entretoises (à ré-utiliser)
- (2) Base avec rupteur et condensateur (mettre de côté)
- (3) Vis centrale (à ré-utiliser)
- (4) Came du rupteur (mettre de côté)
- (5) Câble de la bobine au rupteur (mettre de côté)

Huilez légèrement le trou du rotor magnétique, placez-le dans la position de la came (faites attention à la goupille de positionnement) et remplacez la vis centrale. Serrez à 8 Nm (6 ft-lbs). Vérifiez que le rotor peut toujours tourner librement. Retirez le câble de la bobine à l'ancienne plaque de base du rupteur.

Contrôlez la bobine et remplacez-la si nécessaire par une (les deux cylindres s'allument en même temps) ou deux bobines (si les cylindres s'allument alternativement) avec la bonne résistance.

Note

Pour une utilisation dans en route, choisissez des bobines de 5 ohms. Les bobines de 3 ohms ne conviennent qu'à une utilisation en compétition. La consommation d'énergie plus élevée des bobines de 3 ohms peut endommager le DYNA S.

Montez la plaque de base du DYNA S en plaçant l'encoche sur la marque que vous avez faite. Installez les vis d'écartement, mais ne les serrez pas encore. Faites passer le faisceau DYNA S par le trou du couvercle de l'arbre à cames et branchez-les selon le plan.

DE

EN

ES

FR

IT

Ajustement

Le réglage du cylindre arrière par rapport au cylindre avant est fixé par le fabricant, ne pas modifier la position des modules sur la base ou des aimants dans le rotor.

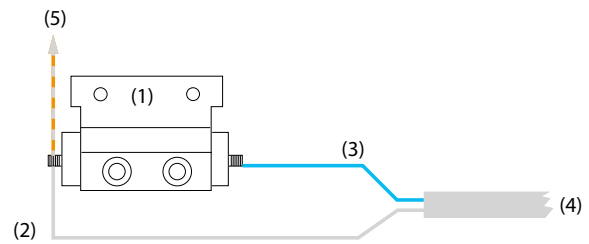
Il est important de régler l'allumage avancé, le point de l'allumage au ralenti n'est pas aussi cruciale et dépend plus de la qualité de votre mécanisme de masselottes.

Pour régler le cylindre avant, tournez le volant au point d'allumage avancé dans la course de compression du moteur.

Connectez la lampe de test au négatif de la bobine d'allumage (du cylindre avant) (là où va le fil bleu (si les deux cylindres sont allumés en même temps) ou là où va le fil noir (si les deux cylindres s'allument alternativement)) et à la masse.

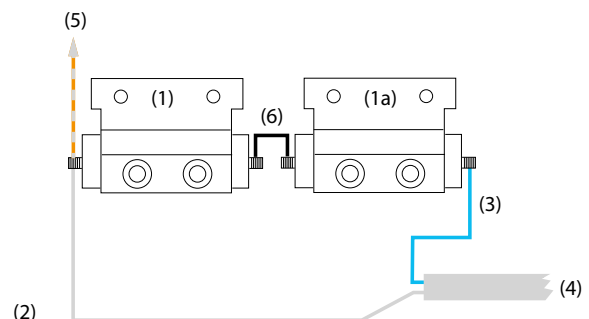
Une fois les vis d'écartement serrées à la main, tournez le rotor magnétique dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à son arrêt, puis tournez la plaque de base de l'allumage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la lampe test s'allume. Essayez d'atteindre le point d'allumage de la lampe du mieux que vous pouvez. Relâchez maintenant le rotor et serrez les vis d'écartement. Tournez le rotor de nouveau à fond pour vérifier le réglage. Si nécessaire, répétez la procédure jusqu'à ce que le réglage soit correct.

Si la lampe test est déjà allumé lorsque vous tournez le rotor magnétique dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, tournez d'abord la plaque de base dans le même sens jusqu'à ce que la lampe s'éteigne, puis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la lampe se rallume. Ensuite, relâchez le rotor et procédez comme décrit précédemment.



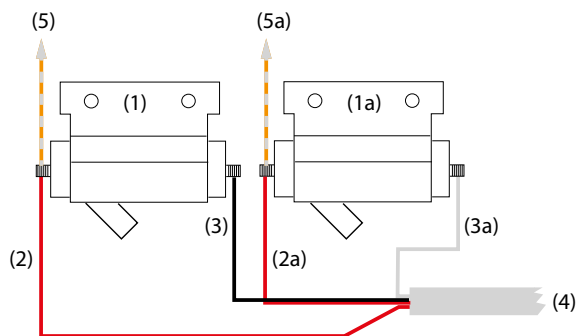
Connexion d'une bobine d'allumage pour une bougie par culasse (les deux cylindres s'allument en même temps)

- (1) bobine 5 ohm (OEM ou custom, avec deux câbles de bougie)
- (2) fil blanc du DYNA S
- (3) fil bleu du DYNA S
- (4) faisceau du DYNA S
- (5) 12 V du contacteur à clé ou du commutateur d'arrêt sur le guidon (blanc, orange, blanc-orange)



Connexion de deux bobines d'allumage pour les culasses avec deux bougies chacune (les deux cylindres s'allument au même temps).

- (1 et 1a) Bobine de 2,5...3 Ohm (OEM ou custom, avec deux sorties)
- (2) fil blanc du DYNA S
- (3) fil bleu du DYNA S
- (4) faisceau de câbles vers le DYNA S
- (5) 12 V du contacteur à clé ou du commutateur d'arrêt sur le guidon (blanc, orange, blanc-orange)
- (6) Pont de câbles (la couleur du dfil n'a pas d'importance) pour connecter les deux bobines d'allumage en série, les résistances s'additionnent.



Connexion de deux bobines d'allumage pour une bougie par culasse (les cylindres s'allument alternativement).

(1) Bobine de 5 ohm (OEM ou custom, avec une sortie), pour le cylindre avant

(1a) Bobine de 5 Ohm (OEM ou custom, avec une sortie), pour le cylindre arrière

(2) fil rouge du DYNA S

(2a) fil rouge du DYNA S

(3) fil noir du DYNA S à la bobine pour le cylindre avant

(3a) fil blanc du DYNA S à la bobine pour le cylindre arrière

(4) Faisceau de câbles vers le DYNA S

(5) 12 V de la serrure de contact ou de l'interrupteur d'arrêt sur le guidon (blanc, orange, blanc-orange)

(5a) 12 V de la serrure de contact ou de l'interrupteur d'arrêt sur le guidon (dériver du câble OEM ou poser un pont dans la couleur du câble OEM)

HOW TO USE



Sistema d'accensione Dyna S

articoli 12-250, 12-251

dato 2021-09-27

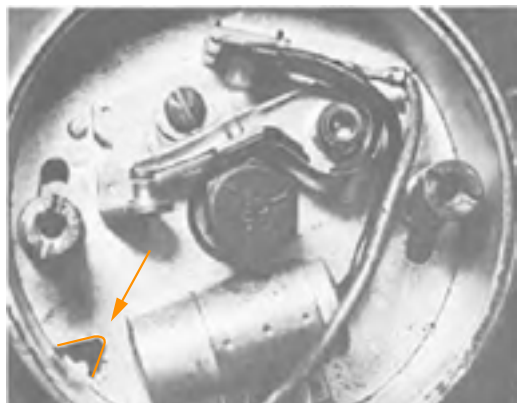
Editorial ID 251048

Togliere il coperchio dai contatti ruttori.

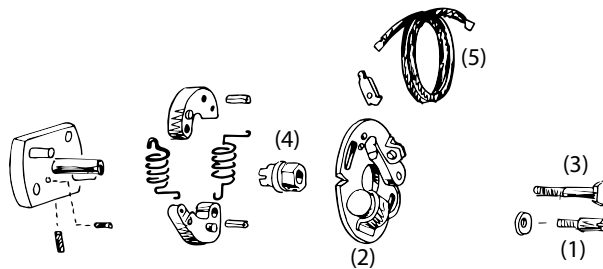
Segni la posizione della tacca di regolazione della piastra base del ruttore, tolga le viti distanziatrici, la piastra base con il ruttore e il condensatore, e anche la vite centrale del meccanismo dell'anticipo.

Smontare la camma ruttore.

Oliare leggermente il foro del ruttore a magneti e posizionare quest'ultimo al posto della camma (at-



Ecco la tacca di regolazione menzionata. Nei Big Twin si trova all'incirca su posizione ore 8, nelle Sportster su ore 11.



- (1) Viti di distanziamento (si riusano)
- (2) Piastra base con ruttori e condensatore (non serve più)
- (3) Vite centrale (si riusa)
- (4) Camme ruttori (non servono più)
- (5) Cavo dalla bobina accensione al contatto ruttore (non serve più)

tenzione al perno di fissaggio), poi reinserire la vite centrale. Stringere con 8 Nm (6 ft-lbs). Controlli se il rotore riesce a girare liberamente.

Eliminare il cavo che va dalla bobina alla piastra base ruttore tolta.

Controlli la bobina e se necessario la sostituisca con un'altra (i due cilindri accendono contemporaneamente) oppure con due (con accensione singola per cilindro) che abbiano la resistenza giusta.

Avvertenza:

Per l'uso su strada scelga bobine da 5 Ohm. Le bobine da 3 Ohm sono adatte solo per l'impiego in pista. Il consumo maggiore di corrente in presenza delle bobine da 3 Ohm può danneggiare la DYNA S.

Monti la piastra base DYNA S posizionando la tacca sul segno da Lei fatto in precedenza. Applichi le viti di distanziamento senza però ancora stringerle. Faccia passare i cavi DYNA S attraverso il foro nel coperchio albero a camme e colleghi secondo lo schema.

Messa a punto

La regolazione del cilindro posteriore rispetto a quello anteriore è fissa di fabbrica, il posiziona-

DE

EN

ES

FR

IT

mento dei moduli sul blocchetto o quella dei magneti nel rotore non deve essere modificato.

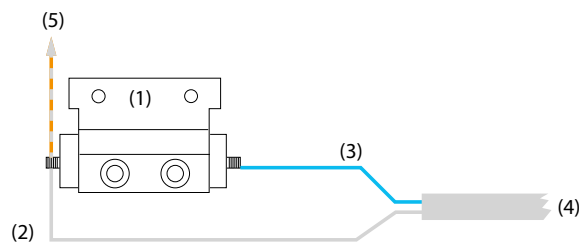
Importante è impostare il momento dell'anticipo, mentre quello del posticipo non è altrettanto determinante e dipende in realtà dalla qualità del Suo meccanismo dell'anticipo.

Per impostare il cilindro anteriore giri il volano sul segno anticipo della fase di compressione del motore.

Colleghi la lampadina di controllo al negativo della bobina accensione del cilindro anteriore, (lì dove va il cavo blu - con accensione contemporanea dei due cilindri - ossia dove va il cavo nero - con accensione singola) e alla massa.

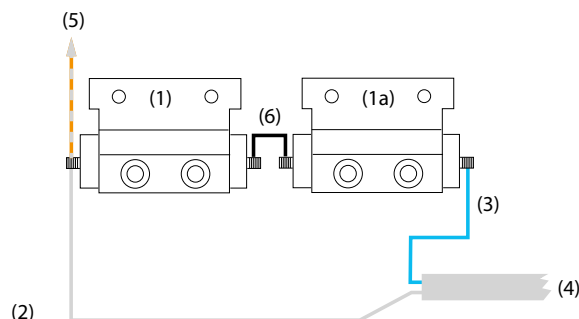
Giri il il rotore a magneti, con le viti di distanziamento strette a mano, in senso antiorario su anticipo e giri poi la piastra base accensione in senso orario fino a che la lampadina di controllo non si accende. Cerchi di raggiungere il più possibile il punto acceso-spegnito della lampadina. Ora lasci il rotore e serri le viti di distanziamento. Giri di nuovo il rotore completamente su anticipo per controllare la regolazione effettuata. Se necessario ripeta la procedura fino alla corretta messa a punto.

Se la luce di prova si accende già quando gira il rotore a magneti in senso antiorario, allora deve girare innanzitutto in senso antiorario la piastra base fino allo spegnimento della luce, poi in senso orario fino a quando la luce non si accende di nuovo. A quel punto lasci il rotore e proceda nel modo illustrato sopra.



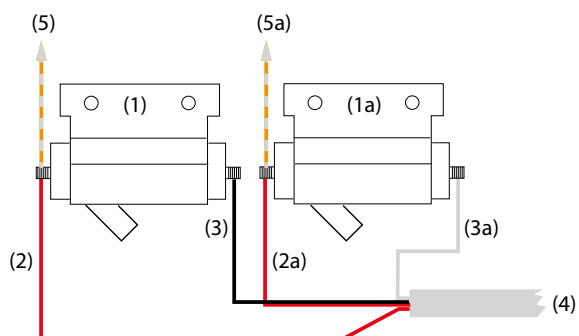
Collegamento di una bobina accensione per una candela a testa cilindro (ambedue i cilindri accendono in contemporanea)

- (1) bobina accensione da 5 Ohm (OEM oppure custom, con due uscite)
- (2) cavo bianco dalla DYNA S
- (3) cavo blu dalla DYNA S
- (4) cablaggio verso la DYNA S
- (5) 12 V dal blocchetto accensione o interruttore stop sul manubrio (bianco, arancione, bianco-arancione)



Collegamento di due bobine accensione per teste cilindro con sempre due candele accensione (ambedue i cilindri accendono in contemporanea)

- (1 e 1a) bobina accensione da 2.5...3 Ohm (OEM o custom, con due uscite)
- (2) cavo bianco dalla DYNA S
- (3) cavo blu dalla DYNA S
- (4) cablaggio verso la DYNA S
- (5) 12 V dal blocchetto accensione o interruttore stop sul manubrio (bianco, arancione, bianco-arancione)
- (6) cavo ponte (colore cavo indifferente) per connettere le due bobine accensione in serie, le resistenze si addizionano



Collegamento di due bobine accensione per una candela a testa cilindro (i cilindri accendono alternativamente)

(1) bobina accensione da 5 Ohm (OEM oppure custom, con uscita singola), per il cilindro anteriore

(1a) bobina accensione da 5 Ohm (OEM oppure custom, con uscita singola) per il cilindro posteriore

(2) cavo rosso dalla DYNA S

(2a) cavo rosso dalla DYNA S

(3) cavo nero dalla DYNA S verso la bobina per il cilindro anteriore

(3a) cavo bianco dalla DYNA S verso la bobina per il cilindro posteriore

(4) cablaggio verso la DYNA S

(5) 12 V dal blocchetto accensione o dall'interruttore stop sul manubrio (bianco, arancione, bianco-arancione)

(5a) 12 V dal blocchetto accensione o dall'interruttore stop sul manubrio (deviare dal cavo OEM o fare ponte con colore cavo OEM)