

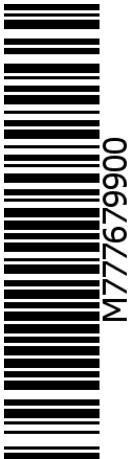
Zestaw 777679900**Zalety w stosunku do oryginalnego systemu****Alternator 12 V / zapłon elektroniczny do MZ ETS250/G z fabrycznym dynamo 6 V**

(istnieje wiele niejasności dotyczących silników MZ GS)

- Generator oparty na magneto ze zintegrowanym, w pełni elektronicznym zapłonem. Moc wyjściowa 12 V/180 W DC. Zapłon półprzewodnikowy z własnym zasilaniem wewnątrz systemu. Obsługuje obie świece zapłonowe (podwójna cewka zapłonowa).

- Zastępuje stary dynamo, punkty, kondensator, cewki zapłonowe. Można jeździć bez akumulatora. Nie ma potrzeby wprowadzania zmian w obudowie silnika.

- W ramach tej konfiguracji oferujemy materiał, który nie wymaga regulatora i zapewnia napięcie 6 V oraz moc 18 W, co pozwala na minimalne oświetlenie
- Ponadto, w razie potrzeby, system może być dostarczony z cewką zapłonową o pojedynczym wyjściu
- wszystkie części są nowe
- większa wydajność świetlna
- bardzo stabilny zapłon z mocną iskrą
- lepszy rozruch, lepsze spalanie paliwa
- koniec z problemami z ustawianiem punktów



Instrukcja montażu systemu 777679900	17.03.2026
- Jeśli potrafisz zamontować i wyregulować fabryczny układ zapłonowy oraz masz podstawowe umiejętności mechaniczne, możesz zamontować układ VAPE! Jeśli nigdy wcześniej nie zajmowałeś się układem zapłonowym, lepiej zleć to komuś, kto się na tym zna.	
- Firma VAPE nie ma możliwości monitorowania przestrzegania tych instrukcji ani warunków i sposobów montażu, eksploatacji, użytkowania i konserwacji systemu. Nieprawidłowy montaż może spowodować szkody materialne, a nawet obrażenia ciała. W związku z tym nie ponosimy żadnej odpowiedzialności za straty, szkody lub koszty wynikające z nieprawidłowego montażu, niewłaściwej eksploatacji lub nieprawidłowego użytkowania i konserwacji, ani w jakikolwiek sposób z nimi związane. Zastrzegamy sobie prawo do wprowadzania zmian w produkcie, danych technicznych lub instrukcjach montażu i obsługi bez uprzedniego powiadomienia	
<u>WAŻNE</u>	
- Przed rozpoczęciem prac przy motocyklu prosimy o dokładne i uważne zapoznanie się z niniejszą instrukcją Należy pamiętać, że wszelkie modyfikacje materiału, a także własne próby naprawy, które nie zostały uzgodnione z firmą VAPE, mogą skutkować utratą gwarancji. Nie należy odcinać przewodów. Prowadzi to do utraty zabezpieczenia przed odwróceniem biegunowości i często powoduje uszkodzenie elektroniki. Należy również zapoznać się z informacjami zawartymi na stronie informacyjnej dotyczącej tego systemu. Sprawdź, czy zakupiony produkt rzeczywiście pasuje do posiadanego motocykla. Niewłaściwe ustawienia zapłonu mogą uszkodzić silnik, a nawet spowodować obrażenia podczas rozruchu nożnego (gwałtowne odrzuty). Zachowaj ostrożność podczas pierwszych próbnych uruchomień. W razie potrzeby zmień ustawienia na bezpieczniejsze wartości (mniejsze wyprzedzenie). Podczas montażu dokładnie sprawdź, czy wirnik (koło zamachowe) nie dotyka cewek stojana ani żadnych innych elementów, co może się zdarzyć z różnych przyczyn i doprowadzić do poważnych uszkodzeń.	
Przeznaczenie - System ten jest przeznaczony do zastąpienia fabrycznych układów prądowców i zapłonowych w motocyklach zabytkowych i klasycznych, których charakterystyka silnika nie została zmodyfikowana w ramach modyfikacji posprzedażowych. Nie jest to układ tuningowy i nie powoduje on znaczącego wzrostu mocy silnika. Znacząco poprawia jednak sprawność techniczną i komfort jazdy, zapewniając lepsze oświetlenie, lepsze działanie kierunkowskazów i klaksonu oraz, w porównaniu ze starszymi układami fabrycznymi, większą niezawodność. Ponieważ nasz system nie ingeruje w charakterystykę silnika, nie powoduje wzrostu emisji zanieczyszczeń gazowych ani hałasu. W większości przypadków emisja zanieczyszczeń powinna nawet ulec zmniejszeniu dzięki lepszemu spalaniu. Jeśli system jest używany zgodnie z przeznaczeniem, nie narusza on zazwyczaj obowiązujących przepisów dotyczących motocykli. (Proszę sprawdzić lokalne przepisy prawne!) System ten nie nadaje się do stosowania podczas zawodów. W przypadku użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem gwarancja zostanie unieważniona i może się zdarzyć, że nie uzyskasz pożądanych rezultatów lub, w najgorszym przypadku, utracisz dopuszczenie do ruchu drogowego.	
 - Firma VAPE gwarantuje, że jej produkty posiadają homologację oznaczoną symbolem „E” w okręgu (w przypadku Czech konkretnie E8), zapewniając tym samym stałą zgodność właściwości produktu z odpowiednimi przepisami homologacyjnymi (zwłaszcza ECE R10.05). Kontrole są regularnie przeprowadzane przez właściwy organ.	
- System ładowania nadaje się wyłącznie do stosowania z akumulatorami kwasowo-ołowiowymi 12 V (6 V w systemach 6 V) z elektrolitem płynnym lub akumulatorami kwasowo-ołowiowymi zamkniętymi, AGM, żelowymi. Nie nadaje się do stosowania z akumulatorami niklowo-kadmowymi, niklowo-wodorkowymi, litowo-jonowymi ani żadnymi innymi typami akumulatorów, zarówno ładowalnych, jak i nieładowalnych.	
- Jest to zestaw zamienny, a nie kopia oryginalnych części. Elementy tego zestawu wyglądają zatem inaczej i mogą pasować inaczej (zwłaszcza cewka zapłonowa i regulator), co może wymagać pewnego dostosowania z Państwa strony.	

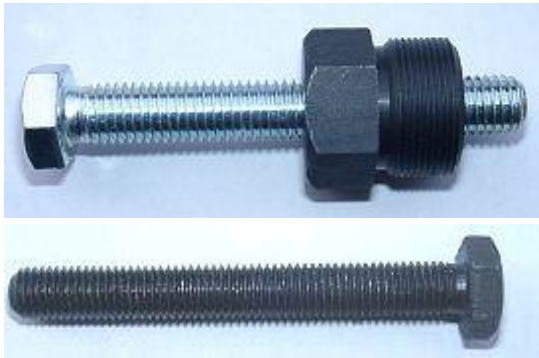
- Podczas montażu należy **bezwzględnie zacząć od złożenia elementów silnika**, aby upewnić się, że pasują one do siebie, zanim przystąpi się do montażu elementów zewnętrznych. W wielu przypadkach klienci montują je jako pierwsze, co często prowadzi do ich modyfikacji z naruszeniem warunków gwarancji, przez co nie nadają się one do ponownej sprzedaży. Wymiana starych układów zapłonowych nie polega na tym, by po prostu wziąć coś z półki w supermarkecie, ponieważ istnieje bardzo wiele typów i wersji tych układów, a także potencjalnie nieznane modyfikacje z rynku wtórnego, co stwarza duże pole do popełnienia błędu.
- Nasze systemy **NIE** zostały **przetestowane pod kątem współpracy z urządzeniami elektronicznymi innych producentów (takimi jak GPS, telefony komórkowe, oświetlenie LED itp.) i mogą spowodować uszkodzenie tych elementów**. Istniejące liczniki prędkości mogą nie działać z nowym systemem. Istniejące wyłączniki bezpieczeństwa i elektroniczne sterowniki zaworów mogą nie być obsługiwane. Być może Twój motocykl był pierwotnie wyposażony w układ zapłonowy, który z przyczyn prawnych ograniczał prędkość maksymalną. Nowy system nie posiada takiej funkcji, dlatego należy wcześniej sprawdzić obowiązujące przepisy.
- Jeśli nie masz doświadczenia w zakresie montażu, zleć go fachowcowi lub warsztatowi specjalistycznemu. Nieprawidłowy montaż może spowodować uszkodzenie nowego układu oraz motocykla, a nawet doprowadzić do obrażeń ciała.
- Przed złożeniem zamówienia na zestaw należy sprawdzić, czy w zestawie znajduje się ściągacz do nowego wirnika. Jeśli nie, lepiej zamówić go jednocześnie. Do demontażu nowego wirnika nie wolno używać żadnych innych narzędzi poza zalecanym ściągaczem. Uszkodzenia wirnika spowodowane użyciem innych narzędzi lub metod nie są objęte gwarancją.
- Wirnik jest wrażliwy na uderzenia (w tym podczas transportu). Przed montażem należy zawsze sprawdzić, czy nie jest uszkodzony (w przypadku wirnika bez powłoki z tworzywa sztucznego na magnesach należy spróbować odsunąć magnesy palcami). Po uderzeniu wklejone magnesy mogły się poluzować i trzymać się wirnika wyłącznie dzięki sile magnetycznej, przez co nie da się tego od razu zauważyć. Podczas pracy silnika uszkodzenia mogłyby być poważne. Przed umieszczeniem wirnika na silniku należy upewnić się, że jego magnesy nie przyciągnęły żadnych metalowych przedmiotów, takich jak małe śrubki, nakrętki i podkładki. To również mogłoby doprowadzić do poważnych uszkodzeń.
- **Jeśli masz dostęp do Internetu, najlepiej zapoznaj się z instrukcjami online**. Klikając na zdjęcia, uzyskasz ich powiększone i lepszej jakości wersje, a także ewentualne aktualizacje informacji. Lista systemów dostępna jest pod adresem <http://www.powerdynamo.biz>



Powinieneś otrzymać te części

- płyta podstawy z cewką stojaną
- wirnik (koło zamachowe)
- regulator/prostownik
- przełącznik wyłączający z okablowaniem
- elektroniczna podwójna cewka zapłonowa (CDI) (na życzenie również pojedyncza cewka)
- śruba wirnika M7, podkładka, śruby mocujące M5

- Należy pamiętać, że cewka stojana jest w momencie dostawy zamocowana do płyty podstawy jedynie luźno, ponieważ podczas montażu trzeba ją odłączyć (w przeciwnym razie nie będzie można wkręcić śrub mocujących do skrzyni korbowej).



- Aby ponownie odłączyć nowy wirnik, potrzebny będzie ściągacz M27x1,25 (część 99 99 799 00 – nie wchodzi w skład zestawu!).

- Uwaga: Nigdy nie używaj ściągacza pazurkowego, młotka ani żadnego innego urządzenia, które mogłoby wytrząsnąć magnesy.

- Aby odłączyć stary wirnik, potrzebna będzie śruba ściągająca M10x90 (nr części: 89 99 026 00 – nie wchodzi w skład zestawu).

- Upewnij się, że motocykl stoi stabilnie na podpórcie, najlepiej na podwyższonym stole warsztatowym, oraz że masz swobodny dostęp do strony generatora silnika.

- Odłącz akumulator i wyjmij go z motocykla. Pamiętaj, że jeśli montujesz układ 12-woltowy, będziesz potrzebować akumulatora 12-woltowego lub będziesz musiał jeździć bez niego. Jednak nawet w tym przypadku konieczne będzie wymiana wszystkich żarówek na 12-woltowe. Klakson może pozostać 6-woltowy (będzie brzmiał jak puzony z Jerycha!). Jeśli chcesz jeździć bez akumulatora, zapoznaj się z naszymi informacjami na ten temat.



- Odłącz przewody od starego prądnicy i zdejmij elementy.
Aby wyciągnąć fabryczny wirnik, potrzebna jest śruba ściągająca M10.



- Odkręć nową cewkę stojana od płyty podstawy i unieś ją nieco, aby uzyskać dostęp do otworów montażowych. Uważaj, aby nie uszkodzić izolacji lakierowej cewki.

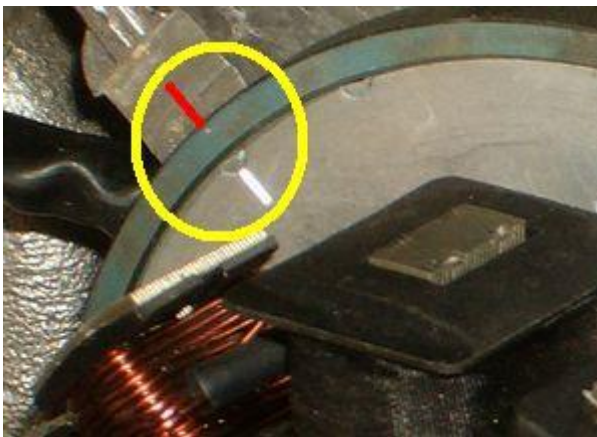
- Umieść płytę podstawową (składającą się z zewnętrznego pierścienia stalowego i wewnętrznej płyty aluminiowej) ze stojanem swobodnie zwisającym z zespołu w miejscu starego generatora.

- Większa czarna cewka powinna znajdować się mniej więcej w pozycji godziny pierwszej.

- Należy upewnić się, że używany jest właściwy zestaw otworów mocujących, a następnie przykręcić płytkę za pomocą 2 śrub z łbem stożkowym M5.



- Zdjęcia pokazują, w jaki sposób należy umieścić zewnętrzny pierścień stalowy na starym generatorze.
- Pod żadnym pozorem nie należy wprowadzać zmian mechanicznych w obudowie silnika w celu zamontowania systemu (z wyjątkiem wyciągnięcia lub złamania sworznia u podstawy stojana). Nie należy próbować montować nowego stojana bez stalowego pierścienia, nawet jeśli chwilowo wydaje się, że tylko w ten sposób można go zamontować.



- Na podstawie stojana (wewnętrznej części aluminiowej) znajduje się oznaczenie liniowe. Jest to oznaczenie zapłonu.
- Jednak po zamontowaniu wirnika oznaczenie to nie będzie już widoczne, ponieważ zostanie zasłonięte przez wirnik.
- Ponieważ oznaczenie wskazuje w kierunku obszaru mocowania, można to wykorzystać i nieco przedłużyć oznaczenie (tak jak pokazano na zdjęciu tutaj na czerwono)
- Przymocuj podstawę stojana za pomocą 2 dostarczonych śrub M5.



- Umieść cewkę stojana z powrotem na płycie, uważając, aby nie uszkodzić przewodów. Stojan musi zaskoczyć dość mocno. Jeśli osadza się zbyt luźno, prawdopodobnie przegniesz przewód pod spodem! Należy upewnić się, że wewnętrzny otwór zespołu stojana równomiernie nakłada się na podwyższoną krawędź mocującą płyty podstawy – w przeciwnym razie cewka będzie osadzona krzywo i dotknie wirnika, powodując jego uszkodzenie. Przymocuj cewkę za pomocą 3 śrub M4 i dokręć je.



- Umieść bęben wirnika na wale korbowym, zwracając uwagę na dopasowanie szczeliny do sworznia rolkowego korby. Sprawdź, czy wirnik dobrze osadza się na wale.

- Sprawdź również, czy wirnik obraca się swobodnie nad płytą podstawy oraz czy oznaczenia na wirniku (wygrawerowana tam linia) znajdują się mniej więcej na wysokości linii, którą przedłużyłeś od płyty podstawy.

- JEŚLI jest to całkowicie nieprawidłowe, należy wyjąć wpust Woodruffa z wału korbowego i pracować bez niego. Nie stanowi to żadnego problemu przy mocowaniu i zapewnia większą elastyczność w zakresie rozrzędu.



- Teraz ustaw tłok w pozycji zapłonu (w tym silniku może to być około 2 mm przed górnym martwym punktem).

- Sprawdź, jak zaznaczenia są względem siebie ustawione.

- Jeśli różnica jest niewielka, należy ponownie zdjąć wirnik i odpowiednio wyregulować położenie płyty podstawy w dwóch długich otworach.

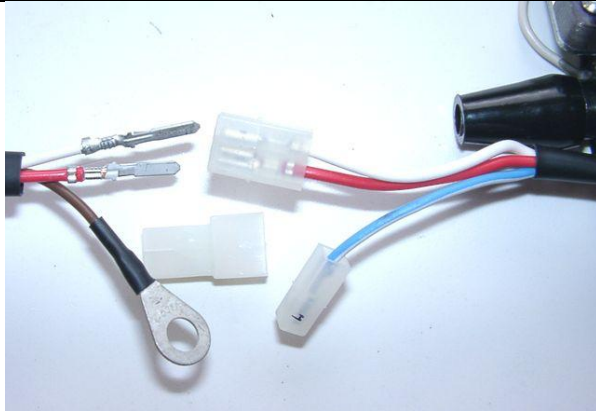
- Jeśli rozbieżność jest większa, wyjmij pierścień Woodruffa zgodnie z powyższym opisem i umieść bęben wirnika na wale korbowym (nadal znajdującym się w położeniu zapłonowym) w taki sposób, aby oznaczenia były wyrównane.

- Dokręć wirnik śrubą M7x50, nie zapominając o 2 dostarczonych podkładkach. Do odkręcenia wirnika używaj wyłącznie ściągacza M27x1,25.

- Zamontuj zespół regulatora/prostownika oraz elektroniczną cewkę zapłonową w dogodnym miejscu (np. obok akumulatora).

Podłącz elementy zgodnie ze schematem elektrycznym 72ir_102:

- Aby ułatwić wyprowadzenie przewodów przez często niewielkie otwory w obudowie silnika, plastikowa wtyczka przewodu generatora prowadzącego do cewki zapłonowej nie została założona na końcówkę przewodu. Należy ją założyć dopiero po prawidłowym zamontowaniu wszystkich elementów po stronie silnika.

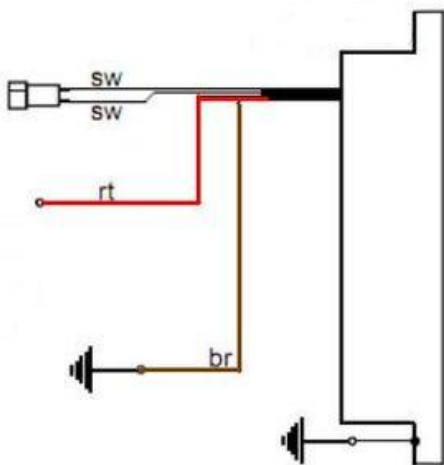


- Znajdź cewkę zapłonową z gniazdem i dwoma przewodami (czerwonym i białym).
- Załóż na tę wtyczkę dołączoną 2-pozycyjną obudowę wtyczki i podłącz do niej dwa przewody (czerwony i biały) z generatora. Upewnij się, że zaciski są dobrze osadzone w obudowie oraz że podłączyłeś:

- biały do białego
- czerwony do czerwonego

- Jeśli zajdzie potrzeba (lub chęć) ponownego wyjęcia zacisków z obudowy wtyczki, należy włożyć spinacz biurowy od przodu obok zacisków i odsunąć na bok małą wypustkę. Następnie wyciągnąć przewód.

- Brązowy przewód z nowego generatora, zakończony okrągłą końcówką oczkową, należy przykręcić do ramy mocującej cewkę zapłonową (masa). To połączenie jest bardzo ważne. Proszę nie polegać na samej ramie jako uziemieniu. Lakier, olej i brud często uniemożliwiają dobry kontakt!



Nowy regulator/prostownik ma 4 przewody

- 2 czarne zakończone plastikową wtyczką do wejścia prądu przemiennego z 2 czarnych przewodów generatora
- 1 czerwony z plastikową wtyczką który stanowi wyjście plus
- 1 brązowy z plastikową wtyczką będący uziemieniem (minus)

- Dwa czarne przewody wychodzące z generatora...

... należy najpierw wprowadzić do dostarczonej podwójnej obudowy wtyczki z tworzywa sztucznego. Obudowa ta łączy się z wtyczką z tworzywa sztucznego na końcu dwóch czarnych przewodów na regulatorze. Nie ma znaczenia, który czarny przewód znajduje się po której stronie, ponieważ jest to prąd przemienny.

- Brązowy przewód z regulatora...

... należy podłączyć do ujemnego bieguna akumulatora lub do dobrego uziemienia, jeśli nie ma akumulatora.

- Czerwony przewód z regulatora...

Uwaga:

Nieprawidłowa polaryzacja spowoduje uszkodzenie układów elektronicznych!

... należy podłączyć do bieguna PLUS akumulatora 12 V lub, jeśli nie ma akumulatora, do przewodu, który biegnie do odbiorników (zwykle do styku wejściowego głównego wyłącznika).

- Jeśli korzystasz z akumulatora, upewnij się, że między akumulatorem a obwodami pojazdu znajduje się bezpiecznik 10 A.

- Nie ma możliwości podłączenia lampki kontrolnej ładowania bez akumulatora – i tak nie zadziała. Regulator posiada wbudowany kondensator o dużej pojemności, który stabilizuje napięcie. Dzięki temu kierunkowskazy i klakson będą działać prawidłowo nawet bez akumulatora.

- Pozostaw niebieski (czasem niebiesko-biały) przewód przy cewce zapłonowej. Jest to przewód wyłączający (odcinający).

- Podłączony do masy - spowoduje to wyłączenie zapłonu!

Uwaga:

- W przypadku awarii zapłonu, jako pierwszy krok odłącz ten niebieski przewód. W wielu przypadkach pozwoli to na ponowne uruchomienie pojazdu

- Wyłączenie za pomocą oddzielnego wyłącznika awaryjnego

(podczas jazdy bez akumulatora):

Przełącznik nie zostanie zamontowany. Niebieski (/biały) przewód cewki zapłonowej zostanie podłączony do wyłącznika awaryjnego, zamykającego obwód względem masy (przycisk na kierownicy). Można też zamontować stacyjkę, która ma możliwość podłączenia do masy, gdy znajduje się w pozycji OFF.

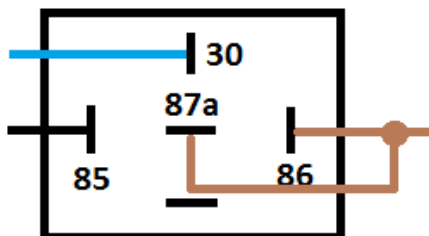
- Sposób podłączenia akumulatora:

Podłącz brązowy przewód przełącznika do dobrego uziemienia. Poprowadź dłuższy czarny przewód od przełącznika do przewodu, który wcześniej był podłączony do styku przewodzącego napięcie, gdy przełącznik jest włączony (w motocyklach niemieckich: styk 15) i podłącz go tam.

Podłącz niebieski przewód z styku 30 przełącznika do niebieskiego (lub białego) przewodu przy nowej cewce zapłonowej.

Jeśli akumulator ulegnie awarii na drodze, wystarczy odłączyć ten niebieski przewód, a motocykl znów będzie działał (nie będzie się jednak zatrzymywał po wyłączeniu).

Okablowanie przełącznika (jeśli jest używany):



- Brązowy przewód z końcówką pierścieniową, wychodzący z pinów 87a i 86, jest podłączony do masy.

- Czarny przewód z styku 85 jest podłączony do zacisku głównego wyłącznika, na którym występuje napięcie, gdy wyłącznik jest włączony.

Przykręć przewód wysokiego napięcia (zapłonowy)...

- Proszę **nie używać** żadnych kabli wzmacniających iskrę, takich jak „Nology supercables” lub „hot wire”. Zakłóci to działanie systemu i może go uszkodzić.

... do cewki zapłonowej i naciągnąć gumową uszczelkę przed zamontowaniem cewki (będzie to łatwiejsze).

- Proszę używać kabla dołączonego do zestawu, a nie jakiegokolwiek innego.

- Zrobisz sobie przysługę, jeśli zaopatrzysz swój motocykl w nowe świece zapłonowe i końcówki świec (najlepiej o rezystancji między 0 a 2 kΩ). Wiele problemów wynika z „pozornie dobrych” (nawet zupełnie „nowych”) świec zapłonowych, końcówek i przewodów.

- Nie używaj świec zapłonowych z wewnętrznym rezystorem tłumiącym. Firma NGK (np.) oferowała takie świece oznaczone literą „R” (od rezystora).

- Na koniec – **przed zamontowaniem akumulatora i przed pierwszym uruchomieniem silnika** – prosimy o dokładne sprawdzenie wszystkich połączeń i elementów montażowych w oparciu o schemat elektryczny. Należy sprawdzić, czy napięcie na akumulatorze i żarówkach jest prawidłowe (12 V).

- Jeśli coś nie działa, zapoznaj się z naszym przewodnikiem dotyczącym rozwiązywania problemów na naszej stronie głównej. W pierwszej kolejności odłącz niebieski przewód od cewki i ponownie przeprowadź test.

- **WAŻNE:** Podczas **naprawy wału korbowego** wał alternatora jest często poddawany obróbce skrawaniem, przez co ulega skróceniu. W rezultacie wirnik znajduje się niżej i może teraz stykać się swoimi nitami z cewką stojana. Skutkiem tego jest uszkodzenie stojana i awaria układu zapłonowego.

Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa i eksploatacji

- Bezpieczeństwo przede wszystkim! Należy przestrzegać ogólnych przepisów BHP dotyczących naprawy pojazdów silnikowych (MVR), a także wskazówek i obowiązków dotyczących bezpieczeństwa określonych przez producenta motocykla.

Znaki synchronizacji na materiale służą wyłącznie jako ogólna wskazówka podczas pierwszego montażu. Po montażu należy sprawdzić za pomocą odpowiednich środków (stroboskopu), czy ustawienia są prawidłowe, aby zapobiec uszkodzeniu silnika, a nawet zagrożeniu dla zdrowia. Wyłącznie użytkownik ponosi odpowiedzialność za montaż i prawidłowość ustawień.

- Układy zapłonowe wytwarzają wysokie napięcie! W przypadku naszych materiałów nawet do 40 000 woltów! Nieostrożne obchodzenie się z nimi może być nie tylko bolesne, ale wręcz niebezpieczne. Prosimy o zachowanie bezpiecznej odległości od elektrody świecy zapłonowej oraz odsłoniętych przewodów wysokiego napięcia. Jeśli konieczne jest sprawdzenie iskry, należy mocno przytrzymać nasadkę świecy zapłonowej za pomocą dobrze izolującego materiału i przycisnąć ją mocno do solidnej powierzchni bloku silnika.

Nigdy nie wydymaj nasadek świec zapłonowych, gdy silnik pracuje. Myj pojazd wyłącznie przy wyłączonym silniku i wyłączonym zapłonie.

- W zestawie powinien znajdować się przewód HT z zamocowaną gumową nasadką (*niezawierającą rezystora*); aby zachować zgodność z lokalnymi przepisami (*wymogami dotyczącymi kompatybilności elektromagnetycznej*), należy używać świecy zapłonowej z wbudowanym rezystorem (*lub wymienić nasadkę na taką, która zawiera rezystor*).

- Nie należy używać jednocześnie nasadek świec zapłonowych zawierających rezystor **wraz** ze świecami zapłonowymi zawierającymi rezystor. Spowodowałoby to problemy, zwłaszcza trudności z uruchomieniem silnika. Łączna rezystancja nasadki i świecy zapłonowej nie powinna przekraczać 5 kΩ.

- Należy pamiętać, że świece zapłonowe starzeją się, co powoduje wzrost ich rezystancji. Jeśli silnik uruchamia się tylko na zimno, bardzo prawdopodobne jest, że przyczyną jest uszkodzony złącze świecy zapłonowej lub wadliwa świeca zapłonowa. Nie należy stosować tzw. przewodów wzmacniających zapłon (np. Nology).

- Po montażu sprawdź, czy wszystkie śruby są dobrze dokręcone, nawet te zamontowane fabrycznie. Jeśli części poluzują się podczas pracy, nie da się uniknąć uszkodzeń. Śruby montujemy fabrycznie tylko luźno.

- Daj nowo zainstalowanemu układowi szansę na prawidłowe działanie, zanim zaczniesz sprawdzać i testować parametry, a co gorsza – wprowadzać w nim zmiany. Nasze części zostały sprawdzone przed wysyłką do Ciebie. I tak nie będziesz w stanie wiele sprawdzić. **W każdym razie powstrzymaj się od mierzenia elementów elektronicznych (takich jak cewka zapłonowa, regulator i moduł wyprzedzenia zapłonu). Ryzykujesz poważne uszkodzenie wewnętrznej elektroniki. I tak nie uzyskasz żadnych konkretnych wyników z tej operacji.** Pamiętaj, że również gaźnik, świece zapłonowe i gniazda świec (nawet jeśli są zupełnie nowe) mogą być przyczyną nieprawidłowego działania. Z ogólnego doświadczenia z naszymi systemami wynika, że gaźnik będzie wymagał ponownego wyregulowania na niższe ustawienia. Jeśli system nie uruchomi się po montażu, najpierw odłącz niebieski (lub niebiesko-biały) przewód odcięcia bezpośrednio przy cewce zapłonowej (lub w niektórych przypadkach przy module wyprzedzenia zapłonu), aby wyeliminować ewentualną awarię obwodu odcięcia. Sprawdź dokładnie połączenia uziemienia, upewnij się, że istnieje dobre połączenie elektryczne między ramą a blokiem silnika.

W razie problemów prosimy najpierw zapoznać się z naszą bazą wiedzy, zanim wyślesz nam materiał do sprawdzenia.

- Iskra w klasycznych układach zapłonowych z przerwą ma napięcie około 10 000 woltów, a więc stosunkowo niewielką energię, przez co ma żółty kolor i jest gruba (co jednak sprawia, że jest bardzo dobrze widoczna). Iskra z naszego systemu jest iskrą o wysokiej energii, sięgającą nawet 40 000 woltów, dlatego ma formę skupioną, cienką jak igła i niebieski kolor, co sprawia, że nie jest tak dobrze widoczna. Co więcej, iskra pojawia się tylko przy prędkościach uruchamianych kopnięciem, a nie przy powolnym naciskaniu dźwigni kopniaka ręką (jak to może mieć miejsce w przypadku zapłonów akumulatorowych).

- Układy wyposażone w cewki zapłonowe z podwójnym wylotem mają kilka specyficznych cech. Należy pamiętać, że podczas przeprowadzania testów po jednej stronie, druga strona musi być podłączona do zamontowanej świecy zapłonowej lub solidnie uziemiona. W przeciwnym razie nie będzie iskry po żadnej ze stron. Ponadto przy tak otwartych wylotach mogą powstawać długie i niebezpieczne iskry, które będą rozpryskiwać się po całej cewce.

- Nigdy nie należy wykonywać spawania łukowego na motocyklu bez całkowitego odłączenia wszystkich elementów zawierających półprzewodniki (cewka zapłonowa, regulator, układ przyspieszenia zapłonu); nie ma potrzeby demontażu stojana ani wirnika. To samo dotyczy lutowania. Przed dotknięciem elementów elektronicznych należy odłączyć lutownicę od zasilania! Nigdy nie należy stosować pasty miedzianej na świecach zapłonowych.

- Urządzenia elektroniczne są bardzo wrażliwe na odwrotną polaryzację. Po zakończeniu prac przy układzie należy sprawdzić, czy polaryzacja akumulatora i regulatora jest prawidłowa. Odwrotna polaryzacja powoduje zwarcia i prowadzi do uszkodzenia regulatora, cewki zapłonowej oraz modułu wyprzedzania zapłonu. Zasadniczo przewody należy łączyć zgodnie z oznaczeniami kolorystycznymi. Przypadki, w których kolory przewodów się nie pokrywają, zostały wyraźnie zaznaczone w naszej instrukcji.

- Podczas obchodzenia się z nowym wirnikiem należy uważać, aby nie uszkodzić jego magnesów. Należy unikać bezpośrednich uderzeń w obrzeże wirnika. **Podczas transportu nie wolno kłaść wirnika na stojanie.** Należy przestrzegać naszych wskazówek dotyczących transportu tego elementu.

- Nie należy używać końcówek do świec zapłonowych o rezystancji większej niż 5 kΩ. Lepiej stosować końcówki o rezystancji 1 lub 2 kΩ. Należy pamiętać, że gniazda świec zapłonowych ulegają starzeniu, co powoduje wzrost ich rezystancji wewnętrznej. Jeśli silnik uruchamia się tylko na zimno, przyczyną jest najprawdopodobniej uszkodzone gniazdo świecy zapłonowej i/lub sama świeca. W razie problemów należy sprawdzić również przewody wysokiego napięcia. Nigdy nie należy używać przewodów HT z włókna węglowego ani tzw. „gorących przewodów”, które rzekomo zwiększają iskrę.

- Dobrym pomysłem jest pokrycie wirnika cienką warstwą oleju, aby zmniejszyć ryzyko korozji.

- Nigdy nie używaj ściągacza z pazurami ani młotka do wyjmowania wirnika. W takim przypadku magnesy mogą się poluzować. Oferujemy specjalny ściągacz do ponownego wyjmowania nowego wirnika (patrz instrukcja montażu)!

- Jeśli motocykl nie będzie używany przez dłuższy czas, należy odłączyć akumulator (jeśli jest), aby zapobiec wyciekaniu prądu przez diody regulatora. Jednak nawet odłączony akumulator po pewnym czasie się rozładuje.

- Prosimy o przestrzeganie tych wskazówek, ale jednocześnie nie należy obawiać się procesu instalacji. Należy pamiętać, że przed Państwem tysiące innych klientów z powodzeniem zainstalowało ten system.

Ciesz się jazdą na rowerze z nowym elektrycznym sercem!

