

Система 35461799**12-волов генератор/електронно запалване за
JAWA и CZ Twins (JAWA 18/354/360/361/362/633)**

- 12-волтовата система поддържа индикатора за контрол на заряда (6-волтовата **система 35462799** не го поддържа)!



**Предимство пред оригиналната
система**

- Магнитен генератор с интегрирано напълно електронно запалване. Изходна мощност 12V/150W DC. Твърдото запалване със собствено захранване от системата. Заменя стария динамо, контакти, кондензатор, запалителни бобини. Можете да карате без акумулатор, ако желаете. Няма нужда от промени по корпуса на двигателя.

- всички части са нови
- по-голяма светлинна мощност
- много стабилно запалване с твърда искра
- по-добро стартиране, по-добро изгаряне на горивото
- няма повече проблеми с настройките



M35461799

Инструкции за монтаж на система 35461799	9.2.2026
- Ако можете да инсталирате и настроите стандартно запалване и притежавате основни механични умения, можете да инсталирате VAPE! Ако никога не сте работили със запалването, по-добре го оставете на някой, който се разбира от това.	
- VAPE не може да контролира спазването на тези инструкции, нито условията и методите на инсталиране, експлоатация, употреба и поддръжка на системата. Неправилната инсталация може да доведе до повреда на имущество и дори до телесни повреди. Поради това не поемаме отговорност за загуби, повреди или разходи, които са резултат от или са свързани по някакъв начин с неправилна инсталация, неправилна експлоатация или неправилна употреба и поддръжка. Запазваме си правото да внасяме промени в продукта, техническите данни или инструкциите за монтаж и експлоатация без предизвестие.	
<u>ВАЖНО</u>	
- Моля, прочетете внимателно и изцяло тези инструкции, преди да започнете работа по мотоциклета си. Моля, имайте предвид, че всякакви модификации на материала, както и опити за ремонт, които не са съгласувани с VAPE, могат да доведат до загуба на гаранцията. Не отрязвайте кабели. Това води до загуба на защита от обратна полярност и често води до повреда на електрониката. Моля, обърнете внимание и на информацията, предоставена на информационната страница за тази система. Проверете дали това, което сте купили, наистина съответства на мотоциклета, който притежавате. Неправилните настройки на запалването могат да повредят двигателя и дори да ви наранят по време на стартиране (силни откати). Бъдете внимателни по време на първите тестови пробези. Ако е необходимо, променете настройките на по-безопасни стойности (по-малко предварение). По време на монтажа проверете внимателно дали роторът (маховикът) не докосва статорните намотки или нещо друго, което може да се случи поради различни обстоятелства и да доведе до сериозни повреди.	
Предназначение - Тази система е предназначена да замени стандартните динамо/алтернаторни и запалителни системи в ретро и класически мотоциклети, чиито двигателни характеристики не са били модифицирани след продажбата. Тази система не е тунинг система и няма да доведе до значително увеличение на мощността на двигателя. Тя обаче значително подобрява пътната годност и комфорта, като предлага по-добро осветление, по-добра функция на страничните мигачи и клаксона и, в сравнение със старите стандартни системи, по-голяма надеждност. Тъй като нашата система не променя характеристиките на двигателя, тя не увеличава емисиите на газове замърсители и шума. В повечето случаи емисиите на замърсители дори трябва да се намалят благодарение на по-доброто изгаряне. Ако се използва по предназначение, системата обикновено няма да наруши съществуващия правен статут на мотоциклета. (Моля, проверете местните законови разпоредби!) Тази система не е подходяща за използване в състезания. Ако се използва по начин, различен от предвидения, гаранцията ви ще бъде анулирана и е възможно да не постигнете желаните резултати или, в най-лошия случай, да загубите техническата годност за движение по пътищата.	
 - VAPE гарантира одобрени продукти, маркирани с маркировката „E“ в кръга (E8 специално за Чешката република), като по този начин осигурява постоянна съответствие на свойствата на продукта с приложимите правила за одобрение на ECE (особено ECE R10.05). Проверката се извършва редовно от компетентния орган.	
- Зарядната система е подходяща само за използване с презареждаеми 12V (6V системи 6V) оловно-киселинни батерии с течен електролит или запечатани оловно-киселинни батерии, AGM, Gel. Не е подходяща за използване с никел-кадмиеви, никел-метал-хидридни, литиево-йонни или други видове презареждаеми или непрезареждаеми батерии.	
- Това е система за подмяна, а не копие на оригиналния материал. Частите в тази система изглеждат по различен начин и може да се наложи да ги адаптирате (особено запалителната бобина и регулатора).	

- По време на сглобяването задължително започнете с монтажа на частите на двигателя, за да се уверите, че те наистина пасват, преди да започнете да монтирате външните части. В много случаи клиентите сглобяват първо тях и по този начин често ги модифицират в нарушение на гаранцията, което ги прави негодни за повторна продажба. Замяната на старите запалителни системи не е като да вземете нещо от рафта в супермаркета, тъй като има много видове, версии и вероятно неизвестни модификации на пазара за резервни части, което създава много възможности за грешки.

- Нашите системи **НЕ** са тествани за използване с електронни устройства на трети страни (като GPS, мобилни телефони, LED осветление и др.) и могат да причинят повреда на такива части. Възможно е съществуващите електронни тахометри да не работят с новата система. Възможно е съществуващите предпазни прекъсвачи и електронни клапани да не се поддържат. Възможно е мотоциклетът Ви да е бил първоначално оборудван със запалване, което ограничава максималната скорост по законни причини. Новата система не разполага с такава функция, затова проверете предварително вашата правна ситуация.

- Ако нямате опит в монтажа, възложете го на експерт или в специализирана работилница. Неправилният монтаж може да повреди новата система и мотоциклета ви, а дори и да доведе до телесни повреди.

- Преди да поръчате система, моля, проверете дали в комплекта е включен инструмент за изваждане на новия ротор. Ако не е, по-добре го поръчайте едновременно с останалото. Никога не използвайте нищо друго освен препоръчания инструмент за изваждане, за да извадите отново новия ротор. Повредата на ротора в резултат на използването на други инструменти или методи не се покрива от гаранцията.

- Роторът е чувствителен към удари (включително по време на транспортиране). Преди монтажа винаги проверявайте за повреди (при ротор без пластмасово покритие на магнитите опитайте да ги отместите с пръсти). След удар залепените магнити може да са се отлепили и да се задържат на ротора само благодарение на магнитната сила, така че това да не се забележи веднага. По време на работа на двигателя повредата би била значителна. Преди да поставите ротора на двигателя, моля, уверете се, че магнитите му не са привлекли метални предмети като малки винтове, гайки и шайби. Това също би довело до сериозни повреди.

- Ако имате достъп до интернет, най-добре е да разгледате тези инструкции онлайн. Можете да видите по-големи и по-качествени снимки, като кликнете върху тях, а също и евентуално актуализирана информация. Списък на системите на <http://www.powerdynamo.biz>



- **Трябва да сте получили тези части!**

- Моля, имайте предвид, че статорната намотка е монтирана само свободно към основната пластина в момента на доставката, тъй като ще трябва да я откачите по време на сглобяването (в противен случай няма да можете да монтирате крепежните винтове към картера).

- Моля, имайте предвид, че сензорът (датчикът) е монтиран от нас само свободно, тъй като трябва да настроите неговия интервал. Затегнете винтовете внимателно след настройката.



- За да извадите отново новия ротор, ще ви е необходим инструмент за изваждане M27x1,25 (номер на частта: 99 99 799 00 - **не е включен в комплекта!**).

- **Забележка:** Никога не използвайте изваждач за нокти, чук или друго устройство, което може да разклати магнитите.



- За да извадите стария ротор, ще ви е необходим инструмент за изваждане M8x90 (номер на частта: 70 80 899 90 - **не е включен в комплекта!**).

- **Забележки относно окабеляването:**

- Опитът показва, че с течение на времето почти всеки мотоциклет претърпява промени в окабеляването си. В резултат на това цветовете на кабелите и самите кабели на вашия мотоциклет може да се различават от описаните от нас. В случай на съмнение, моля, консултирайте се с оригиналните електрически схеми за MZ (например на www.ostmotorrad.de).

- Кабелното свързване на нашата система е почти еднакво за всички JAWA/CZ с предишни 6-волтови динамомашини. Малко по-различно е само за мотоциклетите, които са имали комбинация от амперметър/превключвател в резервоара. За тях вижте специалната информация за Peřak.

- Изключете акумулатора и го извадете от мотоциклета. Имайте предвид, че ако инсталирате 12-волтова система, ще ви е необходим 12-волтов акумулатор или ще трябва да карате без такъв. Въпреки това, и в този случай ще трябва да замените всички крушки с 12-волтови. Клаксонът може да остане 6-волтов. За каране без акумулатор, моля, прочетете информацията ни за каране без акумулатор.

- Решете какъв метод за изключване искате да инсталирате. Има две възможности, всяка от които има своите предимства и недостатъци. Ние сме предварително сглобили опцията с реле.

Релейна опция (доставя се като стандартна)

Предимство: Тази опция ви позволява да използвате ключа за запалване както преди. Нищо не се променя.

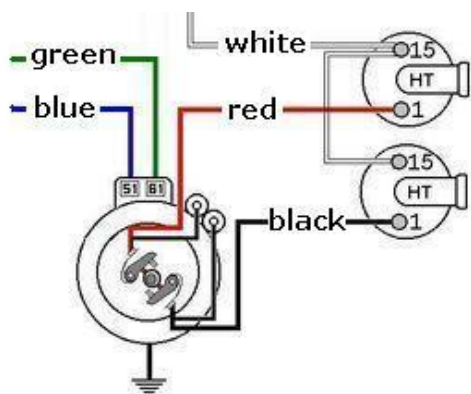
Недостатък: Не можете да карате без работеща батерия. (Освен ако в спешен случай не издърпате кафявия кабел, свързващ релето със земята, така че то да няма повече контакт със земята.)

метод с прекъсвач

Предимство: Можете да карате без акумулатор, което е плюс за исторически мотоциклети, които се карат само от време на време.

Недостатък: Трябва да купите прекъсвача и да го монтирате на кормилото. Ние предлагаме такъв прекъсвач.

Съвет: Можете да пренастроите прекъсвача на фара, за да изпълнява тази функция.

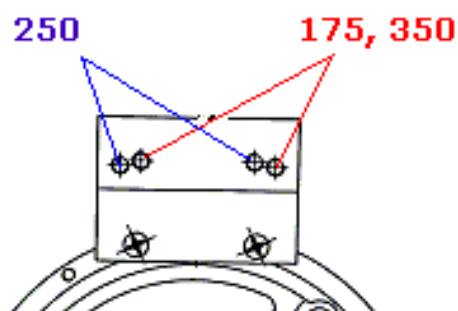


- Изключете всички кабели от стария генератор, регулатора и запалителните бобини и демонтирайте тези части. Можете да извадите стария ротор от колянвия вал с помощта на винт M8x90.

- Проверете дали кабелът на неутралната предавка е преминал през частите от кабелния сноп, които ще премахнете. Ако е така, той ще бъде премахнат и ще трябва да инсталирате нов.

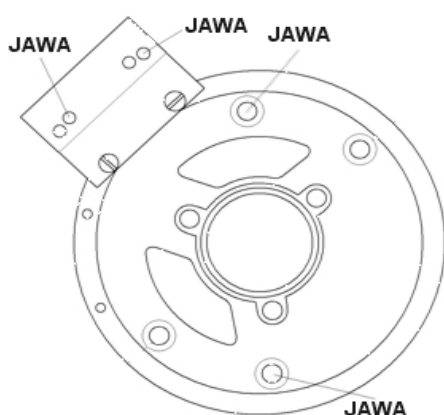
Обърнете внимание:

- Синият кабел, който е минавал от пин 30 на главния прекъсвач до пин 51 на стария динамо, ще ви е необходим отново.
- Зеленият кабел, който е свързан с пин 61 (или D) на стария регулатор, ще бъде използван от нашите 12-волтови системи.
- Бялата жица, която е минавала към старите запалителни бобини, също ще бъде използвана.
- Премахнете черния и червения проводник, които водят от прекъсвачите до старите запалителни бобини. Те вече няма да са необходими.



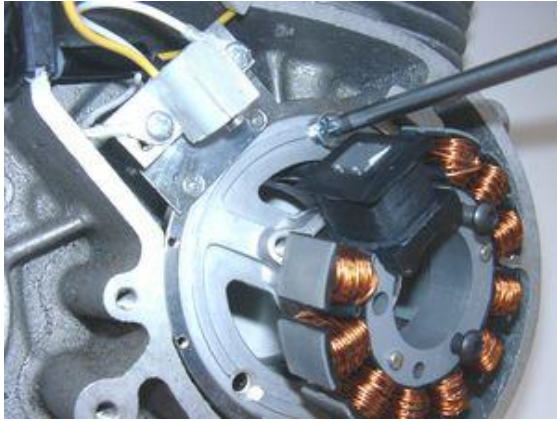
- Проверете на новата основа позицията на сензора (датчик) на правоъгълната пластина. Има 2 възможни позиции за монтаж.

- За **350cc** сензорът ще бъде позициониран от дясната страна (ние го монтираме предварително по подразбиране).



- Развийте статорната бобина от основната пластина и я повдигнете леко, за да имате достъп до монтажните отвори. Внимавайте да не повредите изолацията на бобината.

- Намерете правилните монтажни отвори на основната пластина, както е показано тук. Има 2 комплекта от тях, единият се използва за всички модели JAWA.



- Поставете основната пластина (състояща се от външния стоманен пръстен и вътрешната алуминиева пластина) на мястото на стария генератор.

- Сензорът трябва да сочи в положение 10 часа, а статорната намотка да виси свободно.

- Уверете се, че използвате правилния набор от отвори за закрепване и завийте плочата с помощта на 2 винта с фрезована глава M6x30 (CZ и Perak M6x40).



- Поставете статорната намотка обратно върху плочата, като внимавате да не повредите кабелите.

- Уверете се, че вътрешният отвор на статорния блок се побира равномерно върху повдигнатия фиксиращ ръб на основната пластина - в противен случай намотката ще седи накриво и ще докосва ротора, като го повреди.

- Завийте бобината с 3 шестограмни винта M6x30 и затегнете.



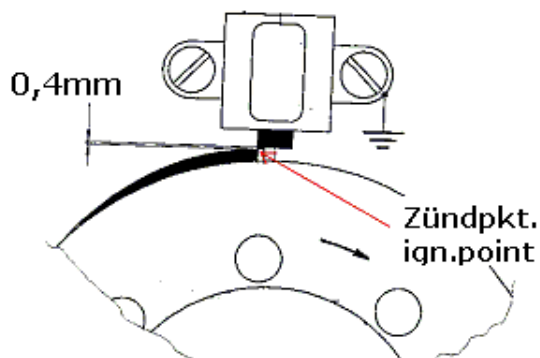
- При никакви обстоятелства не извършвайте механични промени по корпуса на двигателя, за да монтирате системата (с изключение на издърпване или счупване на щифта в основата на статора). Не се опитвайте да монтирате новия статор без стоманения пръстен, дори ако временно смятате, че монтажът може да се осъществи само по този начин. Това произтича от погрешното предположение, че статорът трябва да се монтира точно в долната част на корпуса на двигателя. Новата система ще седи, както и старата, в вдлъбнатините малко по-нагоре.



- Поставете барабана на ротора върху колянвия вал, като внимавате да се побере слотът върху ролковия щифт на колянвия вал. Проверете дали роторът седи добре върху вала. Понякога ролковият щифт е малко по-висок и пречи на доброто побиране. В такъв случай отстранете малко материал от ролката.

- Проверете още веднъж дали роторът се движи свободно над основната плоча.

- Затегнете ротора с винт M6x40, без да забравяте да поставите предоставената шайба. За да разхлаете ротора, използвайте изваждач M27x1,25.



- Завъртете ротора бавно с ръка и проверете разстоянието между сензора и един от носовете на ротора. То трябва да бъде около 0,4 mm. Можете да регулирате разстоянието, като разхлаете 2-те винта на държача на сензора и го преместите леко.

- Не забравяйте да затегнете внимателно 2-те винта на държача на сензора. Ако са разхлаети, сензорът ще влезе в контакт с ротора и ще се повреди. Препоръчително е от време на време да проверявате дали монтажът е сигурен.



- Монтирайте регулатора/изправителя на вашия MZ-B-Tronics на удобно място (например от вътрешната страна на кутията за инструменти).

- Закрепете релето (така че да използвате тази опция). Предложението е до акумулатора.



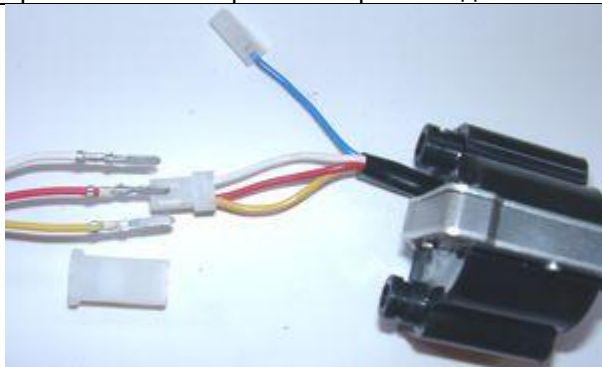
- Закрепете новата запалителна бобина на мястото, където са били старите бобини. Ние предоставяме държач с винтове, който трябва да ви позволи да монтирате бобината там. За да го използвате, монтирайте бобината с изходите НТ обърнати назад (към седалката). За съжаление, отворът за закрепване на оригиналната бобина в рамката изглежда е пробит на случаен принцип, така че нашият държач не винаги ще пасва без модификация, въпреки че сме предоставили продълговати отвори.

Свържете частите, както е показано в съответната електрическа схема!

- За нашия стандартен DC регулатор (95 22 699 06) използвайте електрическата схема **72xr12**.

- За нашия DC регулатор с вграден изглаждащ кондензатор (73 00 799 50) използвайте допълнително електрическата схема **reg_102**

- За да се улесни излизането на кабела през често малките отвори в корпуса на двигателя, пластмасовият щекер на кабела на генератора, който води до запалващата бобина, не е поставен на кабелния терминал. Трябва да поставите щекера там едва след като всичко е правилно инсталирано от страна на двигателя.



- Намерете запалителната бобина с женския ѝ щекер и трите кабела (червен, жълт и бял).

- Поставете предоставения 4-позиционен корпус на щепсела върху този щепсел и вкарайте трите кабела (червен, жълт и бял) от генератора. Уверете се, че клемите са здраво закрепени в корпуса и че сте свързали:

- червения към червения
- жълтия към жълтия
- бял към бял

- Ако се наложи (или желаете) да извадите клемите от корпуса на щепсела, вкарайте кламер отпред до клемите и избутайте малкия издатък настрани. След това издърпайте кабела.

Свързване на алтернатора Powerdynamo към осветителната верига (чрез регулатор):



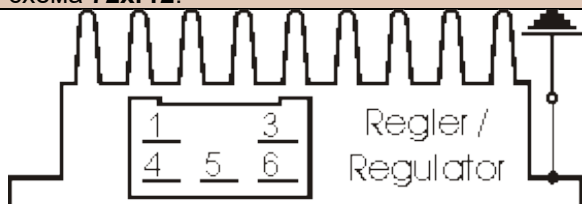
- Двата черни кабела, излизащи от статорната бобина, пренасят напрежението за светлинните, клаксона, мигачите и т.н. Те нямат нищо общо със запалването.

- Това напрежение (между 10 и 50 волта променлив ток) обаче трябва да бъде стабилизирано (регулирано) и за повечето приложения да бъде преобразувано в постоянен ток (DC), тъй като основно е променлив ток (AC).

- За тази цел предлагаме 2 различни регулатора:

Внимание: Всяко объркване между плюс и минус (при версиите с постоянен ток) води до незабавно унищожаване на регулатора. Това не представлява гаранционен случай, тъй като се счита за небрежност! Изгорял регулатор може да се разпознае най-вече по острата му миризма.

Регулатор тип 1: със стандартен DC регулатор (95 22 699 06), използвайте електрическата схема 72xr12:



-Новият регулатор/изправител има компактен щекер с 6 позиции, от които една не се използва. Към този щекер се доставя капачка за женски щекер. В този женски щекер трябва да вкарате следните кабели (които имат клеми, които се закрепват в щекера):

Двата черни кабела, идващи от генератора ...

... свържете към пинове 1/4 на новия регулатор (оттам еднакво черни кабели водят вътре в устройството). Няма значение кой кабел се свързва към кой от двата терминала (1/4), тъй като те пренасят променлив ток.

Новият кафяв кабел с кръгла клема.

... свързва пин 3 на регулатора (оттам също кафяв проводник води вътре в устройството) с отрицателния полюс на акумулатора или (в случай че карате без акумулатор) към земята (шасито).

Новият червен кабел с кръгла клема ...

**Внимавайте:
Погрешната полярност ще повреди
електрониката!**

... се свързва с пин 5 на новия регулатор (оттам също така червен кабел влиза в устройството). Този проводник е основна точка на интеграция между старата и новата система. Тук регулираното положително напрежение излиза, за да се свърже с плюса на акумулатора или (в случай че карате без акумулатор) с терминала за вход на напрежение на главния прекъсвач (ключалка за запалване, немски мотоциклети: пин 51/30).

Уверете се, че имате **15A предпазител** между акумулатора и веригата на превозното средство.

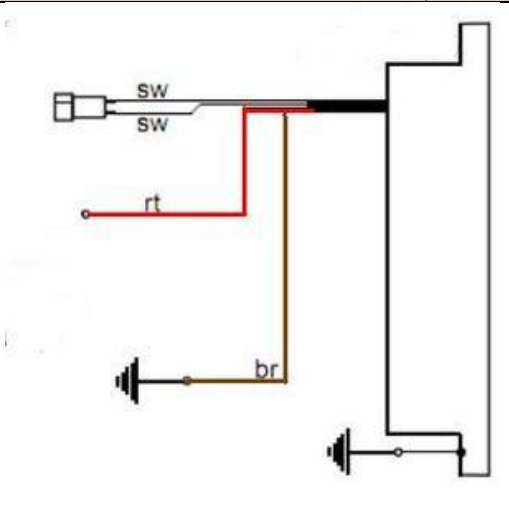
Зелено-червеният проводник на пин 6 на новия регулатор ...

... е за индикатора за контрол на заряда. Към него се свързва кабелът, който преди това е свързвал индикатора за контрол с оригиналния регулатор.

- Уверете се, че този контрол функционира само при наличие на акумулатор. Ако карате без акумулатор, но все пак свържете кабела, ще видите, че индикаторът свети, дори когато генераторът генерира напрежение. Затова, без акумулатор, не го свързвайте.

- Функцията за управление на индикатора за заряд се основава на транзисторен превключвател и е допълнителна функция. Дори ако тя се повреди, регулаторът може да продължи да работи нормално. Проста проверка: стартирайте двигателя, включете фаровете, изключете акумулатора. Ако фаровете светят ярко, устройството е в изправност.

Регулатор тип 2: с DC регулатор с вграден изглаждащ кондензатор (73 00 799 50), използвайте допълнително електрическата схема **reg_102:**



- 2-те черни (sw) кабела са входът за променлив ток от алтернатора (тъй като е променлив ток, няма значение кой черен кабел към кой черен кабел).
- червеният (rt) проводник е изходът 12V DC плюс
- кафявият (br) проводник е заземяване, вътрешно свързан с корпуса

- Остава синият (понякога синьо-бял) проводник на запалващата бобина. Това е проводникът за изключване (прекъсване).

- **Свързан към заземяване - той ще спре запалването!**

Забележка:

- Ако имате проблеми със запалването, като първа мярка изключете този син проводник. В много случаи това ще ви позволи да продължите пътуването си.

- Изключване чрез отделен прекъсвач (при шофиране без акумулатор):

Релето няма да бъде монтирано. Синият (/бял) кабел на запалващата бобина ще бъде свързан с прекъсвач, затварящ се към земята (бутон на кормилото). Или монтирайте ключалка за запалване, която има възможност да се свърже към земята, когато е в положение OFF.

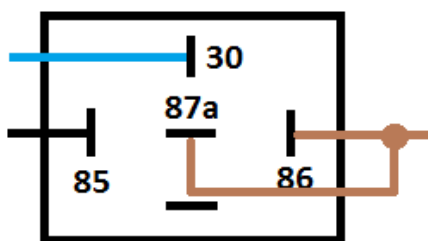
- Метод с батерия:

Свържете кафявия проводник на релето към добро заземяване. Прокарайте по-дългия черен проводник от релето към проводника, който преди това е бил свързан към пин, пренасящ напрежение, когато превключвателят е включен (при германските мотоциклети: пин 15) и го свържете там.

Свържете синия проводник от пин 30 на релето към синия (/бял) проводник на новата запалителна бобина.

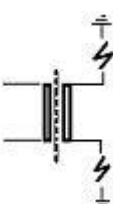
Ако акумулаторът ви се повреди по пътя, просто откачете синия проводник и мотоциклетът ви ще заработи отново (сега той няма да спира само чрез изключване).

Кабели на релето (ако се използва):



- Кафявият проводник с пръстенния терминал от пинове 87a и 86 се свързва към земята.

- Черният проводник от пин 85 се свързва с клемата на главния прекъсвач, която пренася напрежение, ако е включен.

Завийте кабела за високо напрежение (запалване) ... - Моля, не използвайте кабели за усиление на искрата, като „Nology supercables” или „hot wire”. Това ще наруши работата на системата и може да я повреди.	... в запалващата бобина и издърпайте гуменото уплътнение, преди да монтирате бобината (така ще бъде по-лесно). - Моля, използвайте кабела, който е в комплекта, а не някакъв стар кабел.
- Ще си направите услуга, ако си купите нови свещи и свещни конектори (за предпочитане между 0-2kOhm). Много проблеми могат да бъдат проследени до „на пръв поглед добри” (дори напълно „нови”) свещи, клеми и кабели. - Не използвайте свещи с вътрешен резистор за потискане. NGK (например) предлага такива свещи, обозначени с „R” (за резистор).	
 	- В нашите двойни изходни бобини двата края на вторичната верига са свързани със свещите. - Типичното съпротивление между двата изхода е 6,2 kOhm. И двата изхода се запалват едновременно (както при много двойни системи). Искрите обаче ще бъдат поляризирани с разлика от 180 градуса, което може да се прояви, когато ги осветите със светкавица.
- Запалването ще работи правилно само ако и двата терминала на свещите са свързани. Не можете да тествате едната страна, докато другата е отворена (не е поставена върху монтираната свещ). Причината за това е, че (ефективно) всеки изход използва заземяване от другия. Това означава също, че и двете свещи работят последователно, добавяйки съпротивления, така че е по-добре да използвате гнезда за свещи с ниско съпротивление (резистор) и да се уверите, че са в добро състояние. Ако имате съмнения, измерете съпротивлението на горещо гнездо (загрейте го преди измерването). - Ако потокът от земята от едната страна през запалката, през бобината, към другата запалка и нейната земя е прекъснат, няма да има искра - от нито една от страните. Ако наистина искате да тествате само едната страна, поставете HT кабела на другата страна на земята (заземете го) и тогава ще работи. Понякога бобина, лишена от земята си от другата страна, търси заместител - с някои солидни фойерверки около нея към шасито.	
- Накрая - и преди да инсталирате акумулатора и преди първото стартиране - моля, проверете отново внимателно всички връзки и монтажни елементи съгласно електрическата схема. Проверете акумулатора и крушките за правилното напрежение (12V). - Ако нещо не работи, моля, консултирайте се с нашето ръководство за отстраняване на неизправности на нашата начална страница. Като първа стъпка, откачете синия кабел от бобината и проверете отново.	
- ВАЖНО: По време на ремонта на колянния вал, валът на динамото често се обработва и става по-къс. В резултат на това роторът се намира по-ниско и е възможно да докосва статорната намотка с нитовите си. Резултатът е повреден статор и отказ на запалването.	

Важна информация за безопасността и експлоатацията

- Безопасността е на първо място! Моля, спазвайте общите правила за здраве и безопасност при ремонт на моторни превозни средства (MVR), както и информацията за безопасност и задълженията, посочени от производителя на Вашия мотоциклет.

Маркировките за синхронизация върху материала са само за обща ориентация при първата инсталация. Моля, след монтажа проверете с подходящи средства (стробоскоп), че настройките са правилни, за да предотвратите повреда на двигателя или дори на вашето здраве. Вие носите цялата отговорност за инсталацията и правилността на настройките.

- Запалителните системи генерират високо напрежение! С нашите материали до 40 000 волта! При небрежно боравене това може да бъде не само болезнено, но и откровено опасно. Моля, поддържайте безопасно разстояние до електрода на свещта за запалване и отворените кабели за високо напрежение. Ако трябва да тествате запалването, дръжте сокета на свещта за запалване здраво с добре изолиращ материал и го притиснете силно към твърда повърхност на блока на двигателя.

Никога не издърпвайте капачките на свещите, когато двигателят работи. Мийте автомобила си само при спрян двигател и изключено запалване.

- Трябва да сте получили HT кабел с фиксирана гумена капачка (*която не съдържа резистор*) като част от комплекта. Трябва да използвате свещ с вграден резистор (*или да замените капачката с такава, която съдържа резистор*), за да спазите местните закони (*изисквания за електромагнитна съвместимост*).

- Не използвайте капачки за свещи, съдържащи резистор, заедно със свещи, съдържащи резистор. Това може да доведе до проблеми, особено при трудно стартиране на двигателя. Общото съпротивление на капачката и свещта не трябва да надвишава 5 kOhm.

- Не забравяйте, че свещите за запалване стареят, което увеличава съпротивлението. Ако двигателят стартира само когато е студен, много вероятно е причината да е дефектен конектор на свещта за запалване или дефектна свещ за запалване. Не използвайте така наречените кабели за усилване на запалването (например Nology).

- След монтажа, моля, проверете стегнатостта на всички винтове, дори и на предварително монтираните. Ако частите се разхлабят по време на работа, неизбежно ще се повреди материалът. Ние предварително сглобяваме винтовете само леко.

- Дайте възможност на новоинсталираната система да работи, преди да започнете да проверявате и тествате стойностите или, което е още по-лошо, да правите промени в нея. Нашите части са проверени преди доставката до вас. Във всеки случай няма да можете да проверите много. **Във всеки случай се въздържайте от измерване на електронните компоненти (като запалителна бобина, регулатор и уред за предварение). Рискувате да нанесете сериозни повреди на вътрешната електроника. Във всеки случай няма да получите никакви осезаеми резултати от операцията.** Имайте предвид, че карбураторът, свещите и свещните гнезда (дори и да са напълно нови) също могат да бъдат причина за неизправност. Общият опит с нашите системи показва, че карбураторът трябва да бъде пренастроен на по-ниски настройки. Ако системата не стартира след монтажа, първо изключете синия (или синьо-бял) прекъсващ проводник директно от запалващата бобина (или в някои случаи от ускорителя), за да елиминирате всякакви неизправности в прекъсващата верига. Проверете внимателно заземяването и се уверете, че има добро електрическо свързване между шасито и блока на двигателя. В случай на проблеми, моля, първо се консултирайте с нашата база от знания, преди да ни изпратите материала за проверка.

- Искрата на класическите, базирани на точки запалителни системи има сравнително малка енергия от около 10 000 волта и затова изглежда жълта и дебела (което обаче я прави много видима). Искрата от нашата система е високоенергийна, с до 40 000 волта, и затова е с форма на игла и синя на цвят, което я прави по-малко видима. Освен това искрата се получава само при скорости, достигнати при стартиране с ритник, а не при бавно натискане на ритникът с ръка (както може да се получи при запалвания на батерии).

- Системите, използващи двойни запалителни бобини, имат няколко особености. Моля, имайте предвид, че по време на тестовите на едната страна, другата трябва да бъде свързана към монтирана запалителна свещ или да бъде надеждно заземена. В противен случай няма да има искра от нито една от страните. Освен това, при такива отворени изходи, дълги и опасни искри могат да прелитат по цялата бобина.

- Никога не извършвайте електродугово заваряване на мотоциклета, без да сте изключили напълно всички части, съдържащи полупроводници (запалителна бобина, регулатор, предварение). Статорът и роторът не е необходимо да се демонтират. Същото важи и за запояване. Преди да докоснете електрониката, изключете поялника от електрическата мрежа! Никога не използвайте медна замазка върху запалителните свещи.

- Електрониката е много чувствителна към неправилна полярност. След работа по системата, проверете правилната полярност на акумулатора и регулатора. Неправилната полярност създава къси съединения и ще унищожи регулатора на , запалващата бобина и ускорителния блок. Като правило, окабеляването винаги ще бъде цвят към цвят. Случаите, в които цветът преминава от един проводник на друг, са изрично посочени в нашите инструкции.

- Когато боравите с новия ротор, внимавайте да не повредите магнитите му. Избягвайте директни удари по периферията на ротора. **При транспортиране никога не поставяйте ротора върху статора.** Спазвайте нашите указания относно транспортирането на материала.

- Не използвайте свещи с съпротивление над 5 kOhm. По-добре използвайте такива с 1 или 2 kOhm. Имайте предвид, че свещите за запалване се износват и по този начин увеличават вътрешното си съпротивление. Ако двигателят стартира само когато е студен, много вероятно причината е дефектна свещ за запалване и/или свещ за запалване. В случай на проблеми проверете и кабелите за високо напрежение. Никога не използвайте HT-кабели от въглеродни влакна, никога не използвайте така наречените „горещи кабели“, които обещават да увеличат искрата.

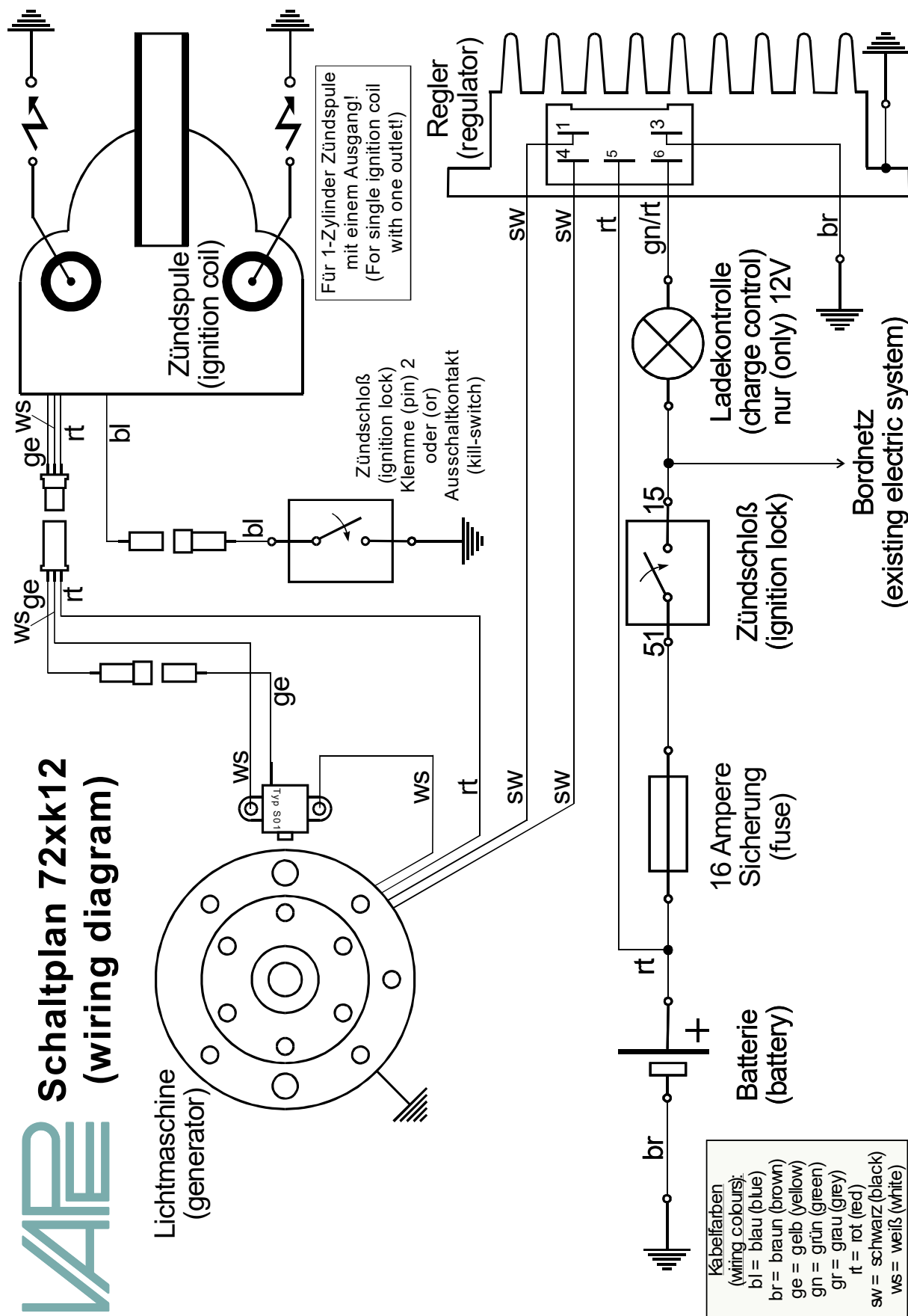
- Добра идея е да покриете ротора с тънък слой масло, за да намалите риска от корозия.

- Никога не използвайте клещи или чук, за да откачите ротора. В такъв случай магнитите му могат да се разхлабят. Ние предлагаме специален изваждач за откачване на новия ротор (вижте инструкциите за монтаж)!

- Ако мотоциклетът не се използва за по-дълъг период от време, моля, изключете акумулатора (ако има такъв), за да предотвратите изтичането на ток през диодите на регулатора. Въпреки това, дори и изключен, акумулаторът ще се разрежи след известно време.

- Моля, спазвайте тези указания, но в същото време не се страхувайте от процеса на инсталиране. Не забравяйте, че преди вас хиляди други клиенти са инсталирали успешно системата.

Наслаждавайте се на карането на велосипеда си с новото му електрическо сърце!



Schaltplan Regler 102 (wiring diagram regulator)

