

Σύστημα 7081999017

Σύστημα 7081999020



Σημείωση: ανατρέξτε στις πληροφορίες για τους εκκεντροφόρους R68

Σημείωση: δεν προορίζεται για BMW με ελαφρύ σφόνδυλο



για R50, R51/3, R51S, R60, R67, R67/2, R67/3, R69

- με στροφαλοφόρο άξονα 17 mm (μετρούμενο στο φαρδύ άκρο)

για R50/2, R50S, R50US, R60/2, R60US, R69S, R69US

- με στροφαλοφόρο άξονα 20 mm (μετρούμενο στο φαρδύ άκρο).

- Μαγνητο με ενσωματωμένη ανάφλεξη στερεάς κατάστασης, έξοδος 12V/150W DC. Ανάφλεξη με δική της τροφοδοσία από το σύστημα. Αντικαθιστά την παλιά γεννήτρια L45/60L, τον ρυθμιστή, τη μαγνητική μονάδα, τη φυγοκεντρική μονάδα προώθησης στα παραπάνω μοντέλα BMW με στροφαλοφόρο άξονα 17 ή 20 mm (μετρούμενο στο φαρδύ άκρο).

- Δεν απαιτεί αλλαγές στο στροφαλοθάλαμο. Το σύστημα είναι τεχνικά ικανό να λειτουργεί χωρίς μπαταρία. Όλα τα εξαρτήματα 12v είναι κρυμμένα πίσω από το μπροστινό κάλυμμα του κινητήρα ή κάτω από το ρεζερβουάρ. Δεν υπάρχουν επιπλέον καλώδια προς τον προβολέα - η μοτοσικλέτα φαίνεται εντελώς στάνταρ. Η διαφορά που θα παρατηρήσετε είναι πόσο πιο εύκολα ξεκινά και λειτουργεί η μοτοσικλέτα, καθώς και ένα πολύ βελτιωμένο σύστημα φωτισμού.

- Το σύστημα 70 81 999 διαθέτει ανάφλεξη που ενεργοποιείται στον στροφαλοφόρο άξονα, η οποία όχι μόνο εξαλείφει τη φθορά μεταξύ του στροφάλου και του εκκεντροφόρου που επηρεάζει την ανάφλεξη, αλλά επίσης απελευθερώνει χώρο στον εκκεντροφόρο άξονα για την εγκατάσταση του πηνίου ανάφλεξης εκεί (όπως κάνει αυτό το σύστημα).

Επίσης, ο συγχρονισμός είναι ευκολότερος, καθώς έχετε πλήρεις γωνίες στο επίπεδο του στροφαλοφόρου άξονα.

Πλεονέκτημα σε σχέση με το αρχικό σύστημα:

- όλα τα εξαρτήματα είναι καινούργια
- ανάφλεξη και προώθηση στερεάς κατάστασης
- μεγαλύτερη απόδοση φωτός
- πολύ σταθερή ανάφλεξη με σταθερή σπίθα
- καλύτερη εκκίνηση, καλύτερη καύση καυσίμου
- δεν υπάρχει πλέον φθορά στον συλλέκτη, τον ρυθμιστή και τα σημεία



M7081999020

Οδηγίες συναρμολόγησης για τα συστήματα 7081999017 / 020 και 7081999R68	22.1.2026
- Εάν μπορείτε να εγκαταστήσετε και να ρυθμίσετε χρονικά μια τυπική ανάφλεξη και διαθέτετε βασικές μηχανικές δεξιότητες, μπορείτε να εγκαταστήσετε ένα VAPE! Εάν δεν έχετε ασχοληθεί ποτέ με την ανάφλεξη, καλύτερα να το κάνετε από κάποιον που γνωρίζει.	
- Η VAPE δεν μπορεί να ελέγξει τη συμμόρφωση με αυτές τις οδηγίες, ούτε τις συνθήκες και τις μεθόδους εγκατάστασης, λειτουργίας, χρήσης και συντήρησης του συστήματος. Η ακατάλληλη εγκατάσταση μπορεί να προκαλέσει ζημιά σε περιουσία και ενδεχομένως ακόμη και σωματικές βλάβες. Επομένως, δεν αναλαμβάνουμε καμία ευθύνη για απώλειες, ζημιές ή έξοδα που προκύπτουν από ή σχετίζονται με οποιονδήποτε τρόπο με ακατάλληλη εγκατάσταση, ακατάλληλη λειτουργία ή ακατάλληλη χρήση και συντήρηση. Διατηρούμε το δικαίωμα να προβούμε σε αλλαγές στο προϊόν, στα τεχνικά δεδομένα ή στις οδηγίες συναρμολόγησης και λειτουργίας χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση.	
<u>ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ</u>	
- Διαβάστε προσεκτικά και εξ ολοκλήρου τις παρούσες οδηγίες πριν ξεκινήσετε τις εργασίες στη μοτοσικλέτα σας.	
Λάβετε υπόψη ότι οποιαδήποτε τροποποίηση του υλικού καθώς και οι προσπάθειες επισκευής που δεν έχουν συμφωνηθεί με την VAPE ενδέχεται να οδηγήσουν σε απώλεια της εγγύησης. Μην κόβετε καλώδια. Αυτό οδηγεί σε απώλεια της προστασίας αντίστροφης πολικότητας και συχνά προκαλεί ζημιά στα ηλεκτρονικά συστήματα. Επίσης, λάβετε υπόψη τις πληροφορίες που παρέχονται στη σελίδα πληροφοριών για αυτό το σύστημα. Ελέγξτε ότι αυτό που έχετε αγοράσει αντιστοιχεί πραγματικά στη μοτοσικλέτα που έχετε. Λανθασμένες ρυθμίσεις ανάφλεξης μπορεί να προκαλέσουν ζημιά στον κινητήρα σας και ακόμη και να σας τραυματίσουν κατά την εκκίνηση (βίαιες ανακρούσεις). Να είστε προσεκτικοί κατά τις πρώτες δοκιμαστικές διαδρομές. Εάν χρειάζεται, αλλάξτε τις ρυθμίσεις σε ασφαλέστερες τιμές (λιγότερη πρόωθηση). Κατά τη συναρμολόγηση, ελέγξτε προσεκτικά ότι ο ρότορας (σφόνδυλος) δεν αγγίζει τα πηνία του στάτη ή οτιδήποτε άλλο, κάτι που μπορεί να συμβεί λόγω διαφόρων περιστάσεων και να οδηγήσει σε σοβαρές ζημιές.	
Προοριζόμενη χρήση	
- Το σύστημα αυτό έχει σχεδιαστεί για να αντικαταστήσει τα εργοστασιακά συστήματα δυναμό/εναλλάκτη και ανάφλεξης σε vintage και κλασικές μοτοσικλέτες, των οποίων οι χαρακτηριστικές ιδιότητες του κινητήρα δεν έχουν τροποποιηθεί μετά την πώληση. Το σύστημα αυτό δεν είναι σύστημα ρύθμισης και δεν θα επιφέρει σημαντική αύξηση στην απόδοση του κινητήρα. Ωστόσο, βελτιώνει σημαντικά την οδική ασφάλεια και την άνεση, προσφέροντας καλύτερο φωτισμό, καλύτερη λειτουργία των πλευρικών δεικτών κατεύθυνσης και της κόρνας και, σε σύγκριση με τα παλαιά εργοστασιακά συστήματα, αυξημένη αξιοπιστία. Δεδομένου ότι το σύστημά μας δεν παρεμβαίνει στα χαρακτηριστικά του κινητήρα, δεν αυξάνει τις εκπομπές αερίων ρύπων και θορύβου. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι εκπομπές ρύπων θα πρέπει να μειωθούν λόγω της καλύτερης καύσης. Εάν χρησιμοποιηθεί όπως προορίζεται, το σύστημα δεν θα παραβιάζει κανονικά την υφιστάμενη νομική κατάσταση της μοτοσικλέτας. (Ελέγξτε τους τοπικούς νομικούς κανονισμούς!) Το σύστημα αυτό δεν είναι κατάλληλο για χρήση σε αγώνες. Εάν χρησιμοποιηθεί με τρόπο διαφορετικό από τον προβλεπόμενο, η εγγύησή σας θα ακυρωθεί και είναι πολύ πιθανό να μην επιτύχετε τα επιθυμητά αποτελέσματα ή, στη χειρότερη περίπτωση, να χάσετε την οδική σας ικανότητα.	
 - Η VAPE εγγυάται ομολογαρισμένα προϊόντα που φέρουν το σήμα «E» στον δακτύλιο (E8 ειδικά για την Τσεχική Δημοκρατία), εξασφαλίζοντας έτσι τη συνεπή συμμόρφωση των ιδιοτήτων του προϊόντος με τους σχετικούς κανονισμούς ομολογαρίσματος ECE (ειδικά ECE R10.05). Η επιθεώρηση πραγματοποιείται τακτικά από την αρμόδια αρχή.	
- Το σύστημα φόρτισης είναι κατάλληλο μόνο για χρήση με επαναφορτιζόμενες μπαταρίες μολύβδου-οξέος 12V (6V συστήματα 6V) με υγρό ηλεκτρολύτη ή σφραγισμένες μπαταρίες μολύβδου-οξέος, AGM, Gel. Δεν είναι κατάλληλο για χρήση με μπαταρίες νικελίου-καδμίου, νικελίου-μετάλλου-υδριδίου, ιόντων λιθίου ή οποιουδήποτε άλλου τύπου επαναφορτιζόμενων ή μη επαναφορτιζόμενων μπαταριών.	

- Πρόκειται για ένα **σύστημα αντικατάστασης και όχι για αντίγραφο του αρχικού υλικού**.

Επομένως, τα εξαρτήματα αυτού του συστήματος έχουν διαφορετική εμφάνιση και ενδέχεται να ταιριάζουν διαφορετικά (ιδίως το πηνίο ανάφλεξης και ο ρυθμιστής), απαιτώντας κάποια προσαρμογή από εσάς.

- **Κατά τη συναρμολόγηση, ξεκινήστε οπωσδήποτε με τη συναρμολόγηση των εξαρτημάτων του κινητήρα** για να βεβαιωθείτε ότι ταιριάζουν πραγματικά πριν ξεκινήσετε την τοποθέτηση των εξωτερικών εξαρτημάτων. Σε πολλές περιπτώσεις, οι πελάτες συναρμολογούν πρώτα αυτά τα εξαρτήματα και, ως εκ τούτου, συχνά τα τροποποιούν κατά παράβαση της εγγύησης, γεγονός που τα καθιστά ακατάλληλα για επαναπώληση. Η αντικατάσταση παλαιών συστημάτων ανάφλεξης δεν είναι θέμα απλής αγοράς από το ράφι ενός σουπερ μάρκετ, καθώς υπάρχουν πάρα πολλοί τύποι, εκδόσεις και πιθανώς άγνωστες τροποποιήσεις μετά την πώληση, οι οποίες ενέχουν μεγάλο περιθώριο σφάλματος.

- Τα συστήματά μας **ΔΕΝ** έχουν δοκιμαστεί για χρήση με ηλεκτρονικές συσκευές τρίτων κατασκευαστών (όπως GPS, κινητά τηλέφωνα, φωτισμό LED κ.λπ.) και ενδέχεται να προκαλέσουν ζημιά σε τέτοια εξαρτήματα. Ενδεχομένως, τα υπάρχοντα ηλεκτρονικά ταχύμετρα δεν θα λειτουργούν με το νέο σύστημα. Ενδεχομένως, οι υπάρχοντες διακόπτες ασφαλείας και τα ηλεκτρονικά χειριστήρια βαλβίδων δεν υποστηρίζονται. Είναι πιθανό η μοτοσυκλέτα σας να ήταν αρχικά εξοπλισμένη με ανάφλεξη που περιορίζει την τελική ταχύτητα για νομικούς λόγους. Το νέο σύστημα δεν διαθέτει τέτοια δυνατότητα, οπότε ελέγξτε εκ των προτέρων τη νομική σας κατάσταση.

- Εάν δεν έχετε την απαραίτητη εμπειρία για την εγκατάσταση, αναθέστε την σε έναν ειδικό ή σε ένα εξειδικευμένο συνεργείο. Η ακατάλληλη εγκατάσταση μπορεί να προκαλέσει ζημιά στο νέο σύστημα και στη μοτοσυκλέτα σας, και ενδεχομένως να οδηγήσει σε σωματικές βλάβες.

- Πριν παραγγείλετε ένα σύστημα, ελέγξτε αν το κιτ περιλαμβάνει εργαλείο εξαγωγής για τον νέο ρότορα. Εάν όχι, καλύτερα να το παραγγείλετε ταυτόχρονα. Μην χρησιμοποιείτε ποτέ άλλο εργαλείο εκτός από το συνιστώμενο εργαλείο εξαγωγής για να εξαγάγετε ξανά τον νέο ρότορα. Η ζημιά στον ρότορα που προκύπτει από τη χρήση άλλων εργαλείων ή μεθόδων δεν καλύπτεται από την εγγύηση.

- Ο ρότορας είναι ευαίσθητος σε χτυπήματα (συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς). Πριν από τη συναρμολόγηση, ελέγχετε πάντα για τυχόν ζημιές (σε ρότορα χωρίς πλαστικοποίηση μαγνητών, προσπαθήστε να σπρώξετε τους μαγνήτες στην άκρη με τα δάχτυλά σας). Μετά από κρούση, οι κολλημένοι μαγνήτες ενδέχεται να έχουν αποκολληθεί και να προσκολλώνται στον ρότορα αποκλειστικά με μαγνητική δύναμη, οπότε δεν είναι άμεσα ορατό. Κατά τη λειτουργία του κινητήρα, η ζημιά θα είναι σημαντική. Πριν τοποθετήσετε τον ρότορα στον κινητήρα, βεβαιωθείτε ότι οι μαγνήτες του δεν έχουν συλλέξει μεταλλικά αντικείμενα, όπως μικρές βίδες, παξιμάδια και ροδέλες. Αυτό θα μπορούσε επίσης να προκαλέσει σοβαρές ζημιές.

- **Εάν έχετε πρόσβαση στο Διαδίκτυο, καλύτερα να δείτε αυτές τις οδηγίες online.** Πατώντας πάνω στις εικόνες, θα τις δείτε μεγαλύτερες και καλύτερης ποιότητας και πιθανόν θα βρείτε ενημερωμένες πληροφορίες. Λίστα συστημάτων στη διεύθυνση <http://www.powerdynamo.biz>



Θα πρέπει να έχετε λάβει τα ακόλουθα εξαρτήματα:

1. καλωδίωση
2. στεγανοποιητικό δακτύλιο καμάρα ασφάλισης με βίδα συγκράτησης στην παρακάτω εικόνα αυτό είναι το σετ στερέωσης (βίδα M8 για νέο ρότορα, ροδέλα, βίδες M6 για πλάκα στάτορα)
3. ρότορα (σφόνδυλος)
4. καλώδιο μπαταρίας, καλώδιο διακοπής
5. καλώδιο υψηλής τάσης (καλώδιο ανάφλεξης)
6. ρυθμιστής/ανορθωτής
7. πλάκα προσαρμογέα με προ-τοποθετημένο πηνίο στάτη και αισθητήρα
8. μονάδα προώθησης 7072 σε πλαίσιο στήριξης
9. Διπλό πηνίο ανάφλεξης CDI σε βάση με καλώδιο

- Λάβετε υπόψη ότι το πηνίο στάτορα είναι στερεωμένο χαλαρά στην πλάκα, καθώς θα πρέπει να το σηκώνετε λίγο για τη συναρμολόγηση. Λάβετε επίσης υπόψη ότι ο αισθητήρας είναι στερεωμένος χαλαρά, καθώς θα πρέπει να τον ρυθμίσετε στο σωστό διάκενο.

- Η παρεχόμενη πλάκα στήριξης για τη νέα μονάδα προώθησης και οι συνδεδεμένοι σφινκτήρες ενδέχεται να μην ταιριάζουν σε όλα τα πλαίσια BMW. Σε μεμονωμένες περιπτώσεις, ενδέχεται να χρειαστεί τροποποίηση ή αντικατάσταση.



- Για να αποσυνδέσετε ξανά τον νέο ρότορα, θα χρειαστείτε ένα εξολκέα M27x1,25 (κωδικός εξαρτήματος: 99 99 799 00 **-Δεν παρέχεται!-**).

- **Σημείωση:** Μην χρησιμοποιείτε ποτέ εξολκέα, σφυρί ή οποιοδήποτε άλλο εργαλείο που θα αποσπάσει τους μαγνήτες.



- Για να αποσυνδέσετε τον παλιό σας ρότορα, θα χρειαστείτε μια βίδα εξολκέα M8x120 (κωδικός εξαρτήματος: 70 80 899 90 **-Δεν παρέχεται!-**). Υπάρχουν αναφορές ότι αυτή η βίδα εξολκέα είναι πολύ κοντή για ορισμένα υλικά. Το υλικό που είχαμε εδώ μπορούσε να εξυπηρετηθεί με αυτήν.

- **Σημειώσεις σχετικά με την καλωδίωση:** Η εμπειρία δείχνει ότι με την πάροδο του χρόνου σχεδόν κάθε μοτοσικλέτα υφίσταται αλλαγές στην καλωδίωση της. Επιπλέον, τα περισσότερα καλώδια ενδέχεται να έχουν χάσει τα αρχικά τους χρώματα. Για την ενημέρωσή σας, παρέχουμε τα αρχικά διαγράμματα καλωδίωσης των BMW 51/3 έως 67 στον ιστότοπό μας.

- Βεβαιωθείτε ότι η BMW σας είναι σταθερά τοποθετημένη, κατά προτίμηση σε έναν υπερυψωμένο πάγκο εργασίας, και ότι έχετε καλή πρόσβαση στο μπροστινό μέρος του κινητήρα. Θα πρέπει να γυρίζετε το μπροστινό τροχό από καιρό σε καιρό για καλύτερη πρόσβαση.

- Αποσυνδέστε την μπαταρία και αφαιρέστε την από τη μοτοσικλέτα. Σημειώστε ότι θα εγκαταστήσετε ένα σύστημα 12 βολτ, οπότε θα χρειαστείτε είτε μια μπαταρία 12 βολτ είτε θα χρησιμοποιήσετε την επιλογή οδήγησης χωρίς μπαταρία. Θα πρέπει να αντικαταστήσετε όλες τις λάμπες με λάμπες 12 βολτ. Η κόρνα μπορεί να παραμείνει στα 6 βολτ.

- Αδειάστε το ρεζερβουάρ βενζίνης σε ένα ασφαλές δοχείο. Προσέξτε να μην χυθεί βενζίνη. Αποφύγετε το κάπνισμα. Αποσυνδέστε τον σωλήνα σύνδεσης κάτω από το ρεζερβουάρ βενζίνης (αερίου) και αφαιρέστε το ρεζερβουάρ. Τοποθετήστε το σε ασφαλές μέρος για τη διάρκεια των εργασιών.



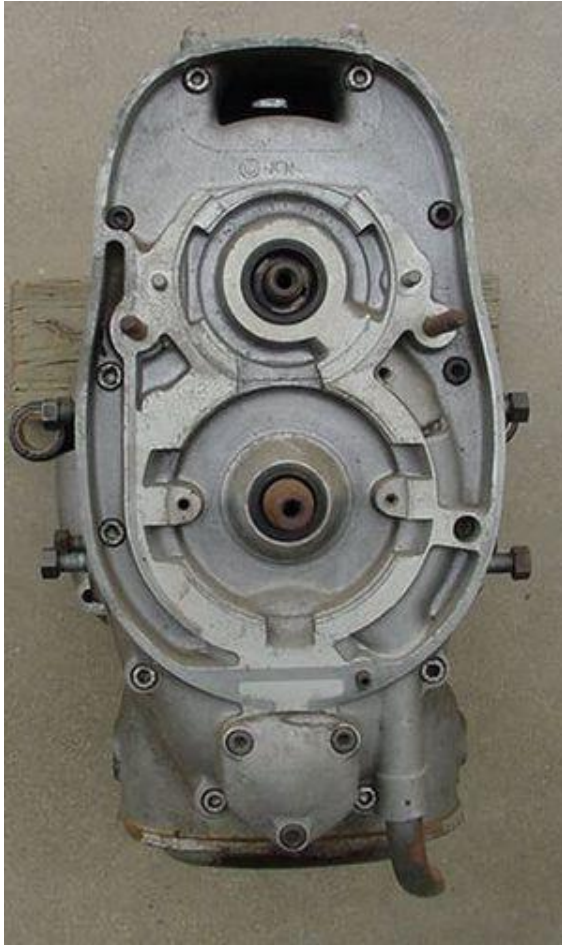
- Εάν η BMW σας (κυρίως R69US) διαθέτει εξισορροπητή στροφάλου (αποσβεστήρα), αυτός δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί πλέον.

- Καθώς ο νέος σφόνδυλος έχει μεγαλύτερη διάμετρο, έχει, σε κάποιο βαθμό, λειτουργία εξισορρόπησης.

- Ξεβιδώστε το κάλυμμα του γεννήτρια και αφαιρέστε το. Αποσυνδέστε τα καλώδια από τον παλιό γεννήτρια, τον ρυθμιστή και τον μαγνήτη. Στο γεννήτρια θα πρέπει να υπάρχουν συνήθως:

- ένα μπλε καλώδιο στον ακροδέκτη 61 της γεννήτριας (που συνδέεται με την ενδεικτική λυχνία φόρτισης),
- ένα βαρύ κόκκινο (μπορεί επίσης να είναι μαύρο) καλώδιο στον ακροδέκτη 30 της γεννήτριας (που συνδέεται με τον θετικό πόλο της μπαταρίας)
- ένα βαρύ κόκκινο (μπορεί επίσης να είναι μαύρο) καλώδιο στον ακροδέκτη 51 της γεννήτριας (που συνδέεται με τον κύριο διακόπτη των προβολέων)
- ένα βαρύ καφέ καλώδιο (γείωση) που είναι συνδεδεμένο στον ακροδέκτη γείωσης δίπλα στην αρνητική (-) βούρτσα
- Στη μονάδα μαγνήτο, θα πρέπει να υπάρχει ένα κόκκινο/μαύρο καλώδιο που συνδέεται με τη θέση OFF του διακόπτη ανάφλεξης.





Χρησιμοποιήστε ένα εξαγωνο κλειδί 5 mm και αφαιρέστε τις δύο βίδες που συγκρατούν το πεδίο του γεννήτρια στο περίβλημα του κινητήρα. Αφαιρέστε το πεδίο. Ίσως χρειαστεί να χτυπήσετε απαλά την πλευρά του με ένα λαστιχένιο σφυρί για να το αποσυνδέσετε.

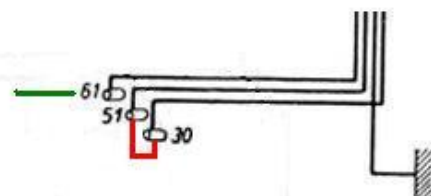
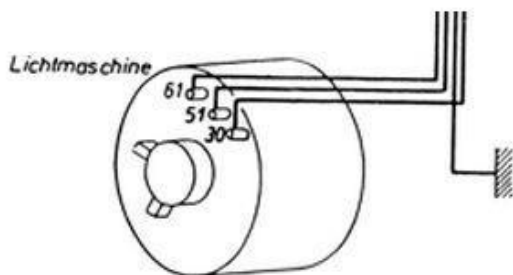
- Χρησιμοποιήστε ένα εξαγωνο κλειδί 6 mm και αφαιρέστε τη βίδα που συγκρατεί τη μονάδα προώθησης και τον μαγνητικό ρότορα στην μύτη του εκκεντροφόρου άξονα. Για να το κάνετε αυτό, θα πρέπει να κρατήσετε το ρότορα του γεννήτρια με το χέρι σας χρησιμοποιώντας ένα κομμάτι ύφασμα για να αποφύγετε τραυματισμούς. Αφαιρέστε τη μονάδα φυγοκεντρικής προώθησης.



- Τώρα αφαιρέστε τα 2 παξιμάδια (κλειδί 10) που συγκρατούν τη μονάδα μαγνήτη και αφαιρέστε το εξάρτημα από το περίβλημα του κινητήρα. Χρησιμοποιήστε ξανά το εξαγωνο κλειδί 6 mm και αφαιρέστε τη βίδα που συγκρατεί τον ρότορα στην μύτη του στροφαλοφόρου άξονα. Στη θέση της βίδας συγκράτησης που αφαιρέσατε, τοποθετήστε το εξολκέα ρότορα BMW και βιδώστε τον μέχρι να βγει ο ρότορας (και πάλι, θα πρέπει να κρατήσετε τον ρότορα με το χέρι σας και ίσως χρειαστεί να ασκήσετε λίγη δύναμη στον εξολκέα).

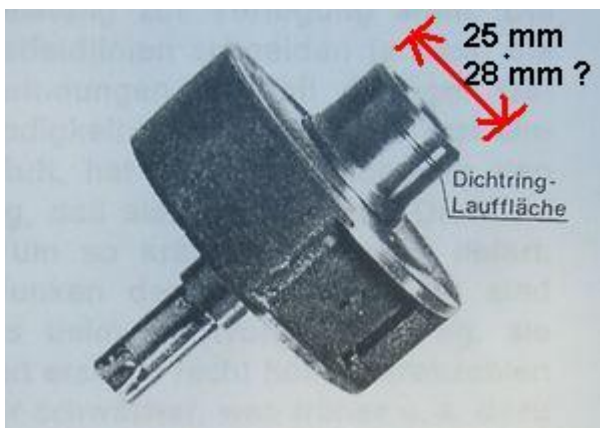


Επανασυνδέστε τα καλώδια ως εξής:



- το μπλε καλώδιο στον ακροδέκτη 61 του γεννήτρια (που συνδέεται με την ενδεικτική λυχνία φόρτισης) συνδέεται με το κόκκινο/πράσινο καλώδιο του νέου ρυθμιστή (εκτός αν θέλετε να οδηγήσετε χωρίς μπαταρία, οπότε μην το συνδέσετε, αφήστε το μονωμένο σε κατάσταση αδράνειας)
- ένα βαρύ κόκκινο (μπορεί επίσης να είναι μαύρο) καλώδιο στον ακροδέκτη 30 της γεννήτριας (που συνδέεται με το θετικό πόλο της μπαταρίας) συνδέεται (γέφυρα) με το βαρύ κόκκινο καλώδιο που προηγουμένως συνδεόνταν με τον ακροδέκτη 51 της στάνταρ δυναμό (βλ. επόμενο στοιχείο).
- ένα βαρύ κόκκινο (μπορεί επίσης να είναι μαύρο) καλώδιο στον ακροδέκτη 51 του γεννήτρια (που συνδέεται με τον κύριο διακόπτη των προβολέων) συνδέεται (γέφυρα) με το βαρύ κόκκινο καλώδιο που προηγουμένως συνδεόνταν με τον ακροδέκτη 30 (βλ. παραπάνω)
- ένα χοντρό καφέ καλώδιο (γείωση) που είναι συνδεδεμένο στον ακροδέκτη γείωσης δίπλα στην αρνητική (-) βούρτσα, στερεωμένο σε κάποιο άλλο σημείο γείωσης.

- Η ενσωμάτωση μεταξύ του αρχικού γενικού ηλεκτρικού συστήματος (φωτισμός, κόρνα κ.λπ.) και του νέου συστήματος γίνεται στη μπαταρία (ή θα πρέπει να οδηγείτε χωρίς τα καλώδια που συνήθως συνδέονται με τη μπαταρία).



- Ελέγξτε τη διάμετρο του σφραγιστικού πείρου στον αρχικό ρότορα μαγνητο. Συνήθως είναι 25 mm. Ωστόσο, στα μοντέλα R68 και σε ορισμένα R69 είναι 28 mm.



- Εάν βρείτε 28 mm εκεί, θα πρέπει να αντικαταστήσετε το υπάρχον στεγανοποιητικό ελαίου 28 mm με ένα 25 mm. Διαφορετικά, δεν θα στεγανοποιήσετε το λάδι εκεί.



- Τοποθετήστε το παρεχόμενο έκκεντρο στεγανοποίησης λαδιού στον εκκεντροφόρο άξονα και στερεώστε το με την ειδική βίδα M8x40. Μην ξεχάσετε να χρησιμοποιήσετε την παρεχόμενη ροδέλα.



- Η νέα μονάδα στάτη είναι προ-συναρμολογημένη, ώστε να μπορείτε να αναγνωρίσετε πιο εύκολα τη δομή της. Για να την εγκαταστήσετε, πρέπει όμως να την αποσυναρμολογήσετε εν μέρει. Προσέξτε να μην καταστρέψετε τη μόνωση βαφής των πηνίων. Ξεβιδώστε το νέο πηνίο στάτη από την πλάκα βάσης (τις 3 εξαγωγικές βίδες) και σηκώστε το λίγο μακριά από αυτήν, ώστε να έχετε πρόσβαση στις οπές στερέωσης στην πλάκα βάσης.

- Τώρα τοποθετήστε την πλάκα βάσης που αποτελείται από

- τον χαλύβδινο δακτύλιο με την πλάκα στήριξης για τον αισθητήρα (pick up) και τη μονάδα pickup
- και την πλάκα βάσης (αλουμίνιο)

- πάνω στον κινητήρα και βιδώστε το με τις 2 βίδες M6 που παρέχονται.

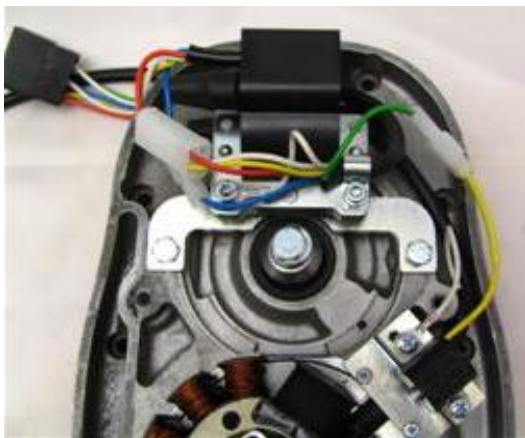
- Η μονάδα ανίχνευσης θα δείχνει προς την κατεύθυνση των 2 η ώρα περίπου. Το πηνίο του στάτη θα εξακολουθεί να κρέμεται χαλαρά από το συγκρότημα.



- Τώρα τοποθετήστε το πηνίο του στάτη πίσω στη θέση του στην πλάκα, προσέχοντας να μην καταστρέψετε τα καλώδια. Βεβαιωθείτε ότι το εσωτερικό άνοιγμα της μονάδας του στάτη ταιριάζει ομοιόμορφα πάνω στο υπερυψωμένο χείλος στερέωσης της πλάκας βάσης - διαφορετικά, το πηνίο θα τοποθετηθεί στραβά και θα αγγίξει τον ρότορα, καταστρέφοντάς τον.

- Βιδώστε το πηνίο με τις 3 εξαγωνες βίδες M6x30 και σφίξτε. Το παχύ μαύρο πηνίο θα είναι τώρα στραμμένο προς τα πάνω, το καλώδιο θα πρέπει να βρίσκεται στη μικρή εσοχή του περιβλήματος του κινητήρα (πάνω μέρος της γεννήτριας).

- Το μονό λευκό καλώδιο θα συνδεθεί στη γείωση στη βίδα του αριστερού συγκρατητήρα αισθητήρα.



- Βιδώστε τα 2 καλώδια υψηλής τάσης (εάν παρέχονται ως ένα, κόψτε το σε 2) στο πηνίο ανάφλεξης.

- Στερεώστε τη προ-συναρμολογημένη μονάδα πηνίου με τις 2 βίδες M5 που παρέχονται στο ύψος του εκκεντροφόρου άξονα - εκεί όπου βρισκόταν προηγουμένως η μονάδα μαγνητο.

- Συνδέστε το βύσμα με τον θηλυκό ακροδέκτη στο κίτρινο καλώδιο από τον αισθητήρα με το βύσμα με τον αρσενικό ακροδέκτη στο πράσινο καλώδιο που βρίσκεται στη μονάδα πηνίου ανάφλεξης.



- Τα μικρά κομμάτια καλωδίων που συνδέουν τη νέα γεννήτρια με τη μονάδα πηνίου θα περάσουν με τα βύσματα τους από το επάνω άνοιγμα στο πίσω επάνω μέρος του χώρου του κινητήρα. Εκεί θα παραμείνουν μέχρι να συνδεθούν με το υπόλοιπο συγκρότημα.

- Το νέο κομμάτι καλωδίωσης διαθέτει ένα ελαστικό δακτύλιο που ταιριάζει στην αρχική έξοδο καλωδίου στην κορυφή του κινητήρα.



- Υπάρχει ένα ελαστικό δακτύλιο στο καλώδιο του στάτη. Πιέστε το στο άνοιγμα εξόδου του καλωδίου και στη συνέχεια κόψτε προσεκτικά το περιττό υλικό.

(Η φωτογραφία δείχνει διαφορετικό κινητήρα!)



- Ρίξτε μια ματιά στον νέο ρότορα. Στην περιφέρεια θα δείτε μια μακριά προεξοχή και μια γραμμή χαραγμένη με λέιζερ που φτάνει μέχρι την κορυφή, όπου φέρει την ένδειξη «0».

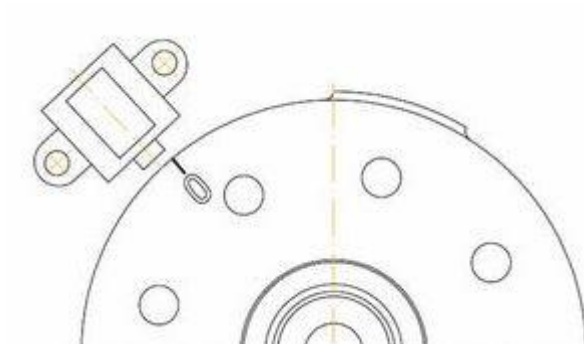
- Το υπερυψωμένο σημάδι υπάρχει για να ενεργοποιεί την ανάφλεξη. Ωστόσο, αυτό δεν συμβαίνει όταν η υπερύψωση φτάσει στον αισθητήρα, αλλά αφού τον έχει περάσει, καθώς το σύστημα πρέπει να υπολογίσει την πρόωθηση με βάση την ταχύτητα του κινητήρα (ο χρόνος που χρειάζεται η προεξοχή για μία διέλευση χρησιμοποιείται ως αναφορά).

Η ανάφλεξη θα συγχρονιστεί με τον στροφαλοφόρο άξονα στο TDC.



- Αφαιρέστε τα μπουζί. Τοποθετήστε προσωρινά τον ρότορα στον στροφαλοφόρο άξονα (χωρίς να τον βιδώσετε) για να τον χρησιμοποιήσετε ως περιστροφικό κουμπί. Φέρτε τον στροφαλοφόρο άξονα στο TDC (στα γερμανικά OT) χρησιμοποιώντας το ματάκι.

- Αφαιρέστε ξανά τον ρότορα (πιθανόν να χρειαστείτε ένα εξολκέα M27x1,25 για αυτό) χωρίς να αλλάξετε τη θέση του στροφαλοφόρου άξονα.



- Στη συνέχεια, τοποθετήστε τον **ρότορα ξανά στον άξονα με τέτοιο τρόπο, ώστε η γραμμή σήμανσης 0 να ευθυγραμμιστεί με την δεξιά άκρη του πείρου του αισθητήρα, όπως φαίνεται στο σχέδιο εδώ.**

- Τώρα στερεώστε τον ρότορα με τη βίδα (και τη ροδέλα) που παρέχονται. Προσέξτε να μην αλλάξετε τη θέση του στροφάλου κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας.

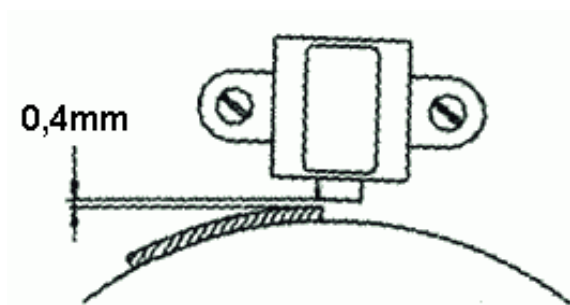
- Μικρές αποκλίσεις 1-2 mm είναι αβλαβείς (ο αρχικός φυγοκεντρικός ρυθμιστής είχε τις ίδιες ανοχές).



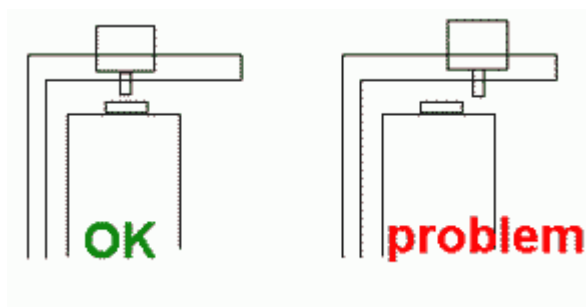
- Εάν ο ρότορας σας δεν έχει ακόμη τη γραμμή 0, μπορείτε να τοποθετήσετε εύκολα αυτή τη σήμανση μόνοι σας ως εξής:

- Κόψτε μια λωρίδα χαρτιού μήκους **37 mm**, τοποθετήστε την στην αριστερή πλευρά της σκανδάλης και σημειώστε το άκρο της και την περιφέρεια με μαρκαδόρο. Έτσι θα έχετε τη σήμανση που χρειάζεστε.

- Στερεώστε τον ρότορα με τη βίδα M8x35 και τη ροδέλα που παρέχονται. Για να αποσυνδέσετε ξανά τον ρότορα, χρησιμοποιήστε ένα εξολκέα M27x1,25 (ποτέ δεν πρέπει να χρησιμοποιείτε εξολκέα με νύχια ή χτυπήματα με σφυρί!).



- Γυρίστε το νέο ρότορα με το χέρι και ελέγξτε το κενό μεταξύ του pick up και της ανυψωμένης μύτης (προεξοχή) στην περιφέρεια του ρότορα. Αυτό πρέπει να ρυθμιστεί στα 0,5 mm. Μπορείτε να ρυθμίσετε το κενό χαλαρώνοντας λίγο τις 2 βίδες συγκράτησης και μετατοπίζοντας τη μονάδα ανάλογα. Αφού ρυθμίσετε το διάκενο, βεβαιωθείτε ότι έχετε σφίξει καλά τις 2 βίδες. Ακόμα και αν τυχαία το διάκενο ήταν σωστό, σφίξτε τις βίδες! Είναι χαλαρές κατά την παράδοση.



- Με το ρότορα ρυθμισμένο, ελέγξτε ότι η προεξοχή κινείται στο ίδιο επίπεδο με τον αισθητήρα και όχι έξω από την τροχιά του.

- Αυτό το πρόβλημα συμβαίνει μόνο αν υπάρχει διαφορετικός στροφαλοφόρος άξονας ή έχει τοποθετηθεί λάθος ρότορας. Αξίζει όμως να το ελέγξετε, καθώς σε μια τέτοια περίπτωση δεν θα έχετε σπινθήρα.

- Ελέγξτε επίσης ότι ο ρότορας περιστρέφεται ελεύθερα πάνω από τη βάση και το στάτορα.

- Τώρα, η μονάδα προώθησης και ο νέος ρυθμιστής/ανορθωτής πρέπει να βρουν θέση στη μοτοσικλέτα. Ο ρυθμιστής έχει τις κατάλληλες διαστάσεις και δεν χρειάζεται άμεση ροή αέρα. Ακολουθεί μια (προδιαμορφωμένη) πρόταση. Φυσικά, μπορείτε να εγκαταστήσετε τις μονάδες σε οποιοδήποτε άλλο βολικό σημείο.



- Η νέα ηλεκτρονική μονάδα προώθησης είναι προ-τοποθετημένη σε μια πλάκα στήριξης, η οποία με τη σειρά της θα στερεωθεί με 3 σφιγκτήρες στο πλαίσιο κάτω από το ρεζερβουάρ βενζίνης (αερίου).

- Η παρεχόμενη πλάκα στήριξης για τη νέα μονάδα προώθησης και οι συνδεδεμένοι σφιγκτήρες δεν ταιριάζουν σε κανένα πλαίσιο BMW. Πρέπει να τροποποιηθεί ή να αντικατασταθεί σε μεμονωμένες περιπτώσεις.

- Ρίξτε μια ματιά στη μονάδα προώθησης (το μαύρο κουτί). Θα παρατηρήσετε ότι στο πλάι υπάρχουν 4 μικρά διακόπτες από τα οποία βγαίνουν καλώδια. Χρησιμοποιούνται για την ενεργοποίηση διαφορετικών καμπυλών προώθησης μέσα στο τόξο.

- Υπάρχουν 2 καμπύλες που λειτουργούν με τη BMW σας. Ενεργοποιούνται ως εξής.



- Για τους κινητήρες BMW χρησιμοποιείται η ακόλουθη καμπύλη:

- όλοι οι διακόπτες είναι στη θέση OFF (αντίθετα από την θέση ON) δίνοντας στην εκκίνηση 8° και στις 3000 στροφές/λεπτό και άνω 38° BTDC.



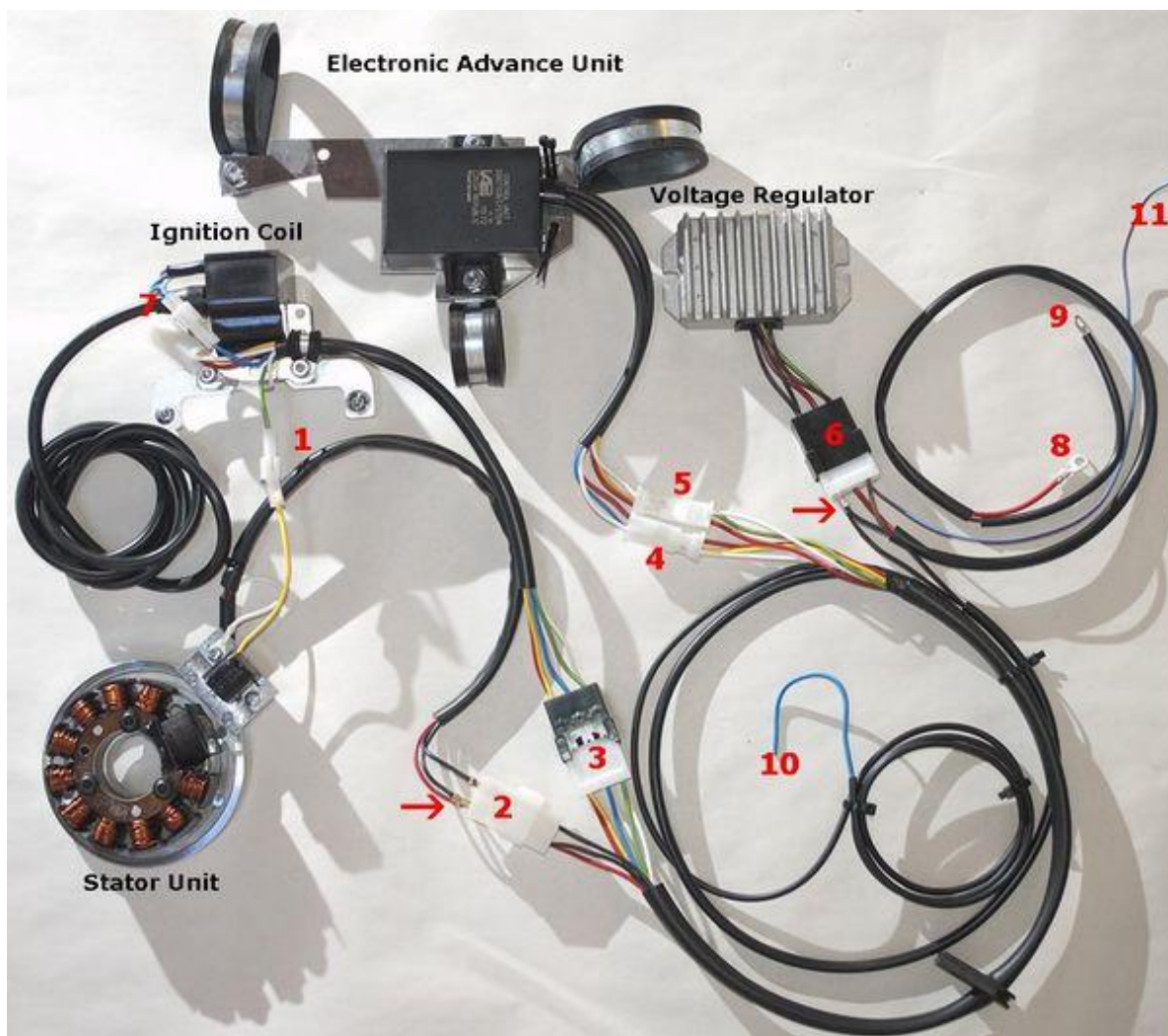
- Ο νέος ρυθμιστής/ανορθωτής μπορεί να τοποθετηθεί κάτω από το πίσω στήριγμα του ρεζερβουάρ βενζίνης. (Σε αυτή την πρόταση, ο πελάτης έχει χρησιμοποιήσει μια αυτοσχέδια πλάκα στήριξης.) Για να το κάνετε αυτό, ξεβιδώστε το παξιμάδι (κλειδί 13) που συγκρατεί το στήριγμα του ρεζερβουάρ της BMW και τοποθετήστε τη νέα πλάκα στήριξης του ρυθμιστή (με τον ρυθμιστή πάνω της) από κάτω. Τα πτερύγια ψύξης του ρυθμιστή θα είναι στραμμένα προς τα πάνω. Βιδώστε ξανά το παξιμάδι και μην ξεχάσετε να τοποθετήσετε ξανά τη ροδέλα.

- Μπορείτε να τοποθετήσετε τον ρυθμιστή/ανορθωτή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο.



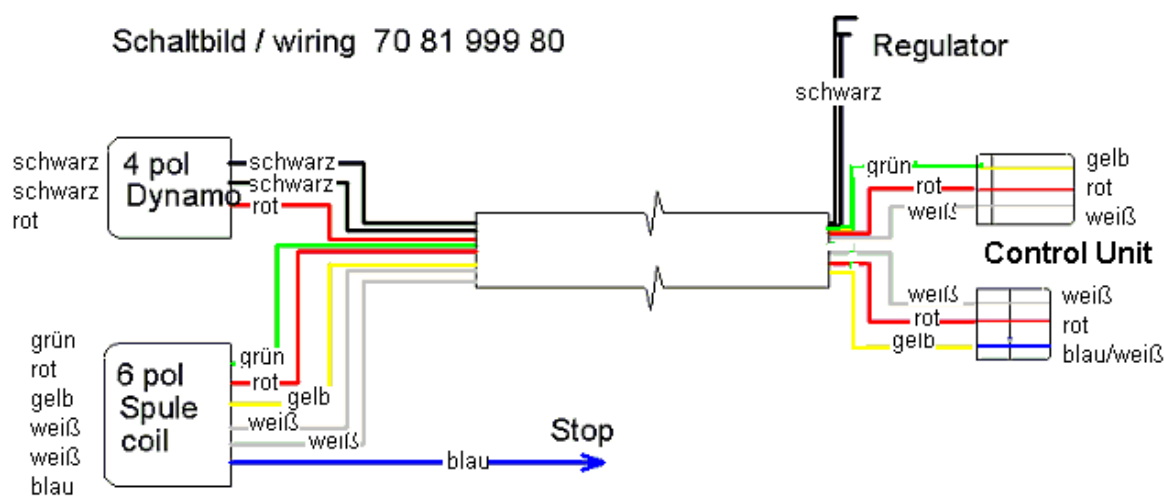
- Όπως δείχνει αυτή η εικόνα, είναι επίσης δυνατό να τοποθετηθεί ο ρυθμιστής στην πλάκα προώθησης. Αυτό θα εξαρτηθεί από τη συγκεκριμένη διαμόρφωση του πλαισίου.

- Έτσι συνδέονται τα εξαρτήματα μεταξύ τους (σε ένα τραπέζι)



1. είναι ένα βύσμα 1 ακίδας που συνδέει το κίτρινο από τον αισθητήρα με το πράσινο στο πλέγμα
2. είναι ένα βύσμα 4 ακίδων που συνδέει το κόκκινο και τα 2 μαύρα από τον στάτορα με το κόκκινο και τα 2 μαύρα στο μακρύ πλέγμα (ανεξάρτητα από το ποιο μαύρο με ποιο μαύρο)
3. είναι ένα βύσμα 6 ακίδων που συνδέει τα καλώδια από το πηνίο ανάφλεξης με το μακρύ πλέγμα. Πράσινο με πράσινο, κόκκινο με κόκκινο, κίτρινο με κίτρινο, μπλε με μπλε και τα 2 λευκά με 2 λευκά (ανεξάρτητα από το πώς)
4. είναι η σύνδεση μεταξύ του αρσενικού βύσματος της μονάδας προώθησης (αναγνωρίσιμο από το μπλε/λευκό χρώμα) και του αντίστοιχου βύσματος στο μακρύ καλώδιο. Εδώ είναι λευκό με λευκό, κόκκινο με κόκκινο και μπλε/λευκό με κίτρινο.
5. Είναι η σύνδεση μεταξύ του θηλυκού βύσματος της μονάδας προώθησης και του αντίστοιχου βύσματος. Εδώ είναι κόκκινο με κόκκινο, λευκό με λευκό και κίτρινο με πράσινο.
6. είναι το βύσμα 6 ακίδων προς τον ρυθμιστή. Εδώ είναι κόκκινο με κόκκινο, καφέ με καφέ και 2x μαύρο με μαύρο (ανεξάρτητα από το πώς). Επίσης, πράσινο/κόκκινο με μπλε/κόκκινο.
7. τοποθετείται στο πηνίο ανάφλεξης. Μπλε με μπλε, κίτρινο με κίτρινο, κόκκινο με κόκκινο και λευκό με λευκό.
8. είναι το θετικό πόλο της μπαταρίας (κόκκινο)
9. είναι το αρνητικό της μπαταρίας (καφέ)
10. είναι το μπλε καλώδιο αποκοπής που συνδέεται με τον ακροδέκτη 2 του κύριου διακόπτη
11. είναι το καλώδιο προς τη λυχνία ένδειξης ελέγχου φόρτισης (μπλε/κόκκινο)

- Σύμφωνα με τα παραπάνω, η νέα πρόσθετη καλωδίωση συνδέεται ως εξής:



- Το τετραπολικό βύσμα στα καλώδια που προέρχονται από τη δυναμό με τα καλώδια 2 x μαύρα και 1 x κόκκινο

... πρέπει να συνδεθεί με το αντίστοιχο εξάρτημα στο νέο καλώδιο με καλώδια των ίδιων χρωμάτων. Λάβετε υπόψη ότι αυτό το καλώδιο ΔΕΝ ΑΝΤΙΚΑΘΙΣΤΑ την αρχική καλωδίωση της μοτοσικλέτας σας, αλλά είναι συμπληρωματικό.

- Το βύσμα 6 πόλων στα καλώδια πράσινο, κόκκινο, κίτρινο, μπλε και 2 x λευκό που προέρχονται από τη νέα μονάδα πηνίου ανάφλεξης

... πρέπει να συνδεθεί με το αντίστοιχο τμήμα του με καλώδια του ίδιου χρώματος στο νέο τμήμα της καλωδίωσης.

- Το νέο τμήμα της καλωδίωσης χωρίζεται μετά την έξοδο από τον κινητήρα. Τα ακροδέκτες του έξω από τον κινητήρα θα συνδεθούν ως εξής:

- Το 4πολο θηλυκό βύσμα με κόκκινα, λευκά και κίτρινα καλώδια (μόνο 3 καλώδια)

... συνδέεται με το αντίστοιχο βύσμα στην μονάδα προώθησης. Εδώ παρατηρείται αλλαγή χρώματος από κίτρινο σε μπλε/λευκό (στη μονάδα προώθησης).

- Το 4πολο αρσενικό βύσμα με καλώδια κόκκινο, λευκό και πράσινο

... συνδέεται με το αντίθετο μέλος του στη μονάδα προώθησης. Εδώ έχουμε και πάλι μια αλλαγή χρωμάτων από πράσινο σε κίτρινο.

- Το μονό μπλε καλώδιο

... είναι το καλώδιο διακοπής. Πρέπει να οδηγηθεί προς την κλειδαριά ανάφλεξης και να συνδεθεί εκεί με τον ακροδέκτη 2 (όπως γινόταν με το παλιό μαγνητικό). Εάν αυτό το καλώδιο συνδεθεί με τη γείωση, η ανάφλεξη απενεργοποιείται.

- Εάν χρειαστεί (ή θελήσετε) να αφαιρέσετε ξανά τους ακροδέκτες από το περίβλημα του βύσματος, εισάγετε ένα συνδετήρα από μπροστά δίπλα στους ακροδέκτες και σπρώξτε το μικρό άγκιστρο στην άκρη. Στη συνέχεια, τραβήξτε το καλώδιο προς τα έξω.

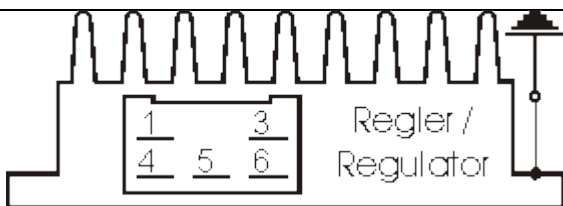
- **Σημαντικό!** Μην τοποθετείτε ποτέ το καλώδιο υψηλής τάσης και το καλώδιο της μονάδας προώθησης παράλληλα (π.χ. σε ένα περίβλημα). Αυτό θα προκαλέσει αντίστροφη σύζευξη που θα διαταράξει την ανάφλεξη και μπορεί ακόμη και να προκαλέσει ζημιά στη μονάδα προώθησης.

Σύνδεση του εναλλάκτη VAPE στο κύκλωμα φωτισμού (μέσω ρυθμιστή):


- Τα 2 μαύρα καλώδια που προέρχονται από το πηνίο του στάτη μεταφέρουν την τάση για τα φώτα, την κόρνα, τα φλας κ.λπ. Δεν έχουν καμία σχέση με την ανάφλεξη.
- Αυτή η τάση (κάπου μεταξύ 10 και 50 βολτ AC) πρέπει ωστόσο να σταθεροποιηθεί (ρυθμιστεί) και για τις περισσότερες χρήσεις να μετατραπεί σε συνεχές ρεύμα (DC), καθώς είναι κυρίως εναλλασσόμενο ρεύμα (AC).



Προσοχή: Οποιαδήποτε **σύγκρουση μεταξύ συν και πλην** (στις εκδόσεις DC) οδηγεί σε **άμεση καταστροφή του ρυθμιστή**. Αυτό δεν αποτελεί περίπτωση εγγύησης, καθώς αποτελεί **αμέλεια!** Ένας καμένος ρυθμιστής αναγνωρίζεται κυρίως από την έντονη μυρωδιά του.



- Ο νέος ρυθμιστής/ανορθωτής διαθέτει ένα συμπαγές βύσμα με 6 θέσεις, εκ των οποίων **η μία** δεν χρησιμοποιείται. Παρέχεται ένα θηλυκό κάλυμμα βύσματος που ταιριάζει σε αυτό το βύσμα. Σε αυτό το θηλυκό βύσμα πρέπει να συνδέσετε τα ακόλουθα καλώδια (τα οποία διαθέτουν ακροδέκτες που κουμπώνουν στο βύσμα):

Τα δύο μαύρα καλώδια που προέρχονται από τη γεννήτρια ...

... συνδέστε τα ακροδέκτες 1/4 του νέου ρυθμιστή (από εκεί τα αντίστοιχα μαύρα καλώδια οδηγούν στο εσωτερικό της μονάδας). Δεν έχει σημασία ποιο καλώδιο συνδέεται με ποιον από τους δύο ακροδέκτες (1/4), καθώς μεταφέρουν εναλλασσόμενο ρεύμα.

Το νέο καφέ καλώδιο με τον στρογγυλό ακροδέκτη ...

... συνδέει τον ακροδέκτη 3 της μονάδας ρυθμιστή (από εκεί ένα αντίστοιχο καφέ καλώδιο οδηγεί στο εσωτερικό της μονάδας) με τον αρνητικό ακροδέκτη της μπαταρίας ή (σε περίπτωση που οδηγείτε χωρίς μπαταρία) με τη γείωση (σασί).

Το νέο κόκκινο καλώδιο με τον στρογγυλό ακροδέκτη ...

... συνδέεται με τον ακροδέκτη 5 του νέου ρυθμιστή (από εκεί ένα κόκκινο καλώδιο εισέρχεται αντίστοιχα στο εσωτερικό της μονάδας). Εδώ η ρυθμισμένη θετική τάση βγαίνει για να συνδεθεί με τον θετικό ακροδέκτη της μπαταρίας ή (σε περίπτωση που οδηγείτε χωρίς μπαταρία) με τον θετικό ακροδέκτη του κύριου διακόπτη (κλειδαριά ανάφλεξης, γερμανικές μοτοσυκλέτες: ακροδέκτης 51/30).

Βεβαιωθείτε ότι έχετε μια **ασφάλεια 16A** μεταξύ της μπαταρίας και του κυκλώματος του οχήματος.

Το πράσινο/κόκκινο καλώδιο στην ακίδα 6 του νέου ρυθμιστή ...

... είναι για το φως φόρτισης. Συνδέετε εκεί το καλώδιο που προηγουμένως έτρεχε από το φως ελέγχου στον αρχικό ρυθμιστή.

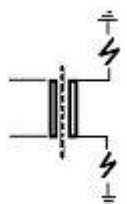
Βεβαιωθείτε ότι αυτός ο έλεγχος λειτουργεί μόνο όταν υπάρχει μπαταρία. Εάν οδηγείτε χωρίς μπαταρία αλλά συνδέσετε το καλώδιο, θα δείτε ότι η λυχνία ανάβει ακόμα και όταν ο γεννήτρια παράγει τάση. Επομένως, χωρίς μπαταρία, μην το συνδέετε.

Βιδώστε τα καλώδια υψηλής τάσης (ανάφλεξης)

... στο πηνίο ανάφλεξης και τραβήξτε τα ελαστικά στεγανοποιητικά πριν τοποθετήσετε το πηνίο (θα είναι πιο εύκολο).
Χρησιμοποιήστε το καλώδιο που παρέχεται με το πακέτο και όχι κάποιο παλιό καλώδιο.

- Θα κάνετε καλό στον εαυτό σας αν αντικαταστήσετε τις μπουζί και τις υποδοχές μπουζί της μοτοσικλέτας σας με καινούργιες (κατά προτίμηση μεταξύ 0-2kOhm). Πολλά προβλήματα οφείλονται σε μπουζί, ακροδέκτες και καλώδια που «φαίνονται εντάξει» (ακόμη και εντελώς «καινούργια»).

- **Μην χρησιμοποιείτε** μπουζί με εσωτερική αντίσταση καταστολής. Η NGK (για παράδειγμα) προσέφερε τέτοια μπουζί με τον κωδικό «R» (για αντίσταση).



- Στα πηνία διπλής εξόδου μας, και τα δύο άκρα του δευτερεύοντος πηνίου συνδέονται με τα μπουζί.

- Η τυπική αντίσταση μεταξύ των δύο εξόδων είναι 6,2 kOhm. Και οι δύο υπάρχουν ταυτόχρονα (όπως συμβαίνει σε πολλά δίδυμα συστήματα). Ωστόσο, οι σπινθήρες θα πολωθούν με διαφορά 180 μοιρών, κάτι που μπορεί να φανεί όταν τα φωτίζετε με στροβοσκόπιο.

- Η ανάφλεξη θα λειτουργεί σωστά μόνο αν και οι δύο ακροδέκτες του μπουζιού είναι συνδεδεμένοι. Δεν μπορείτε να ελέγξετε τη μία πλευρά με την άλλη ανοιχτή (χωρίς να είναι τοποθετημένη στο μπουζί). Αυτό συμβαίνει επειδή (ουσιαστικά) κάθε έξοδος χρησιμοποιεί τη γείωση της άλλης. Αυτό σημαίνει επίσης ότι και τα δύο μπουζί λειτουργούν σε σειρά, προσθέτοντας αντιστάσεις, οπότε είναι προτιμότερο να χρησιμοποιείτε υποδοχές μπουζί χαμηλής αντίστασης (αντιστάτη) και να βεβαιώνετε ότι είναι σε καλή κατάσταση. Σε περίπτωση αμφιβολίας, μετρήστε την αντίσταση σε μια **θερμή** υποδοχή (ζεστάνετε την πριν από τη μέτρηση).

- Εάν η ροή από τη γείωση της μιας πλευράς μέσω του μπουζιού, μέσω του πηνίου, προς το άλλο μπουζί και τη γείωσή του διακοπεί, δεν θα έχετε σπινθήρα - σε καμία από τις δύο πλευρές. Εάν θέλετε πραγματικά να δοκιμάσετε μόνο τη μία πλευρά, συνδέστε το καλώδιο HT της άλλης πλευράς στη γείωση (γείώσέ το) και θα λειτουργήσει. Μερικές φορές, ένα πηνίο που στερείται της γείωσης από την άλλη πλευρά αναζητά ένα υποκατάστατο - με κάποια σταθερά πυροτεχνήματα γύρω του στο σασί.

- Τέλος, **πριν εγκαταστήσετε την μπαταρία και πριν την πρώτη εκκίνηση**, ελέγξτε ξανά προσεκτικά όλες τις συνδέσεις και τα εξαρτήματα σύμφωνα με το διάγραμμα καλωδίωσης. Ελέγξτε ότι η μπαταρία και οι λαμπτήρες έχουν τη σωστή τάση (12V).

- Εάν κάτι δεν λειτουργεί, συμβουλευτείτε τον οδηγό αντιμετώπισης προβλημάτων στην αρχική σελίδα μας. Ως πρώτο βήμα, αποσυνδέστε το μπλε καλώδιο από το πηνίο και δοκιμάστε ξανά.

- **ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ:** Κατά τη διάρκεια της **επισκευής** του **στροφαλοφόρου άξονα**, ο άξονας του δυναμό συχνά υποβάλλεται σε μηχανική κατεργασία και γίνεται πιο κοντός. Το αποτέλεσμα είναι ότι ο ρότορας βρίσκεται σε χαμηλότερη θέση και ενδέχεται να έρχεται σε επαφή με το πηνίο του στάτη. Το αποτέλεσμα είναι η καταστροφή του στάτη και η αστοχία της ανάφλεξης.

Σημαντικές πληροφορίες για την ασφάλεια και τη λειτουργία

- Η ασφάλεια πάνω απ' όλα! Παρακαλούμε να τηρείτε τους γενικούς κανονισμούς υγείας και ασφάλειας για την επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων (MVR), καθώς και τις πληροφορίες και τις υποχρεώσεις ασφάλειας που υποδεικνύει ο κατασκευαστής της μοτοσικλέτας σας.

Τα σημάδια χρονισμού στο υλικό προορίζονται μόνο για γενική καθοδήγηση κατά την πρώτη εγκατάσταση. Μετά τη συναρμολόγηση, ελέγξτε με τα κατάλληλα μέσα (στοροσκόπιο) ότι οι ρυθμίσεις είναι σωστές, προκειμένου να αποφύγετε ζημιές στον κινητήρα ή ακόμη και στην υγεία σας. Είστε αποκλειστικά υπεύθυνοι για την εγκατάσταση και την ορθότητα των ρυθμίσεων.

- Τα συστήματα ανάφλεξης παράγουν υψηλή τάση! Με το υλικό μας έως και 40.000 βολτ! Αυτό μπορεί, αν δεν το χειριστείτε με προσοχή, να είναι όχι μόνο επώδυνο, αλλά και εξαιρετικά επικίνδυνο. Διατηρήστε ασφαλή απόσταση από το ηλεκτρόδιο του μπουζιού σας και τα καλώδια υψηλής τάσης. Εάν πρέπει να ελέγξετε την ανάφλεξη, κρατήστε το καρυδάκι του μπουζιού σταθερά με κάποιο μονωτικό υλικό και πιέστε το σταθερά στο συμπαγές έδαφος του μπλοκ του κινητήρα. Ποτέ μην τραβάτε τα καπάκια των μπουζι όταν ο κινητήρας είναι σε λειτουργία. Πλύνετε το όχημά σας μόνο με τον κινητήρα σε ακινησία και την ανάφλεξη απενεργοποιημένη.

- Θα πρέπει να έχετε λάβει το καλώδιο HT με το σταθερό καπάκι από καουτσούκ (το οποίο δεν περιέχει αντίσταση) ως μέρος του κιτ. Θα πρέπει να χρησιμοποιήσετε μπουζί με ενσωματωμένη αντίσταση (ή να αντικαταστήσετε το καπάκι με ένα που περιέχει αντίσταση) για να συμμορφώσετε με την τοπική νομοθεσία (απαιτήσεις ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας).

- Μην χρησιμοποιείτε ταυτόχρονα καπάκι(α) μπουζιού που περιέχει(ουν) αντίσταση **ME** μπουζί που περιέχει(ουν) αντίσταση. Αυτό θα προκαλέσει προβλήματα, ειδικά δυσκολία στην εκκίνηση του κινητήρα. Η συνολική αντίσταση του καπακιού και του μπουζιού δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5kOhm.

- Να θυμάστε ότι τα μπουζί γερνούν, αυξάνοντας την αντίσταση. Εάν ένας κινητήρας ξεκινά μόνο όταν είναι κρύος, είναι πολύ πιθανό ότι η αιτία είναι ένα ελαττωματικό καλώδιο μπουζί ή ένα ελαττωματικό μπουζί. Μην χρησιμοποιείτε τα λεγόμενα καλώδια ενίσχυσης ανάφλεξης (π.χ. Nology).

- Μετά την εγκατάσταση, ελέγξτε τη σφίξιμο όλων των βιδών, ακόμη και αυτών που είναι προεγκατεστημένες. Εάν τα εξαρτήματα χαλαρώσουν κατά τη λειτουργία, θα προκληθεί αναπόφευκτα ζημιά στο υλικό. Προεγκαθιστούμε τις βίδες μόνο χαλαρά.

- Δώστε στο νέο σύστημα που εγκαταστήσατε την ευκαιρία να λειτουργήσει, προτού αρχίσετε να ελέγχετε και να δοκιμάζετε τις τιμές ή, ακόμα χειρότερα, να κάνετε αλλαγές σε αυτό. Τα εξαρτήματά μας έχουν ελεγχθεί πριν από την παράδοσή τους σε εσάς. Ούτως ή άλλως, δεν θα μπορείτε να ελέγξετε πολλά. **Σε κάθε περίπτωση, αποφύγετε να μετρήσετε τα ηλεκτρονικά εξαρτήματα (όπως το πηνίο ανάφλεξης, τον ρυθμιστή και τη μονάδα προώθησης). Κινδυνεύετε να προκαλέσετε σοβαρή ζημιά στα εσωτερικά ηλεκτρονικά εξαρτήματα. Ούτως ή άλλως, δεν θα έχετε κανένα από αποτέλεσμα από την ενέργεια αυτή.** Λάβετε υπόψη ότι και ο καρμπυρατέρ, τα μπουζί και οι υποδοχές μπουζί (ακόμη και αν είναι εντελώς καινούργια) μπορεί να είναι η αιτία της δυσλειτουργίας. Η γενική εμπειρία με τα συστήματά μας είναι ότι ο καρμπυρατέρ θα πρέπει να ρυθμιστεί εκ νέου σε χαμηλότερες τιμές. Εάν το σύστημα δεν ξεκινήσει μετά τη συναρμολόγηση, αποσυνδέστε πρώτα το μπλε (ή μπλε/λευκό) καλώδιο διακοπής απευθείας στο πηνίο ανάφλεξης (ή σε ορισμένες περιπτώσεις στη μονάδα προώθησης) για να εξαλείψετε οποιαδήποτε δυσλειτουργία στο κύκλωμα διακοπής. Ελέγξτε προσεκτικά τις συνδέσεις γείωσης και βεβαιωθείτε ότι υπάρχει καλή ηλεκτρική σύνδεση μεταξύ του πλαισίου και του μπλοκ του κινητήρα. Σε περίπτωση προβλημάτων, συμβουλευτείτε πρώτα τη Βάση Γνώσεων μας πριν μας στείλετε το υλικό για έλεγχο.

- Η σπίθα των κλασικών συστημάτων ανάφλεξης με βάση τα σημεία έχει σχετικά μικρή ενέργεια, περίπου 10.000 βολτ, και ως εκ τούτου φαίνεται κίτρινη και παχιά (γεγονός που την καθιστά όμως πολύ ορατή). Η σπίθα του συστήματός μας είναι μια σπίθα υψηλής ενέργειας με έως και 40.000 βολτ και, ως εκ τούτου, έχει λεπτή μορφή και μπλε χρώμα, γεγονός που την καθιστά λιγότερο ορατή. Επιπλέον, η σπίθα παράγεται μόνο σε ταχύτητες που λειτουργούν με kick-start και όχι πιέζοντας αργά το μοχλό kick με το χέρι (όπως μπορεί να συμβεί με τις αναφλέξεις με μπαταρία).

- Τα συστήματα που χρησιμοποιούν πηνία ανάφλεξης με διπλή έξοδο έχουν μερικές ιδιαιτερότητες. Παρακαλώ σημειώστε ότι κατά τη διάρκεια των δοκιμών στη μία πλευρά, η άλλη πρέπει είτε να είναι συνδεδεμένη με ένα κατάλληλο μπουζί είτε να είναι καλά γειωμένη. Διαφορετικά, δεν θα υπάρχει σπινθήρας σε καμία από τις δύο πλευρές. Επίσης, με τέτοιες ανοιχτές εξόδους, μακριές και επικίνδυνες σπινθήρες μπορεί να πετάξουν σε όλο το πηνίο.

- Ποτέ μην πραγματοποιείτε συγκόλληση με ηλεκτρικό τόξο στη μοτοσικλέτα χωρίς να αποσυνδέσετε πλήρως όλα τα εξαρτήματα που περιέχουν ημιαγωγούς (πηνίο ανάφλεξης, ρυθμιστή, προωθητήρα). Ο στάτορας και ο ρότορας δεν χρειάζεται να αφαιρεθούν. Το ίδιο ισχύει και για τη συγκόλληση. Πριν αγγίξετε τα ηλεκτρονικά εξαρτήματα, αποσυνδέστε το κολλητήρι από το δίκτυο! Ποτέ μην χρησιμοποιείτε χαλκό για την πλήρωση των μπουζιών.
 - Τα ηλεκτρονικά εξαρτήματα είναι πολύ ευαίσθητα σε λάθος πολικότητα. Μετά την εργασία στο σύστημα, ελέγξτε τη σωστή πολικότητα της μπαταρίας και του ρυθμιστή. Η λάθος πολικότητα προκαλεί βραχυκυκλώματα και καταστρέφει τον ρυθμιστή, το πηνίο ανάφλεξης και τη μονάδα προώθησης. Κατά κανόνα, η καλωδίωση θα είναι πάντα χρώμα με χρώμα. Οι περιπτώσεις όπου το χρώμα αλλάζει μεταξύ των καλωδίων αναφέρονται ρητά στις οδηγίες μας.
 - Όταν χειρίζεστε τον νέο ρότορα, προσέξτε να μην καταστρέψετε τους μαγνήτες του. Αποφύγετε τα άμεσα χτυπήματα στην περιφέρεια του ρότορα. **Κατά τη μεταφορά, μην τοποθετείτε ποτέ τον ρότορα πάνω από τον στάτορα.** Τηρείτε τις πληροφορίες μας σχετικά με τη μεταφορά του υλικού.
 - Μην χρησιμοποιείτε υποδοχές μπουζί με αντίσταση μεγαλύτερη από 5kOhm. Καλύτερα να χρησιμοποιείτε υποδοχές 1 ή 2kOhm. Λάβετε υπόψη ότι οι υποδοχές μπουζί γερνούν και έτσι αυξάνεται η εσωτερική τους αντίσταση. Εάν ένας κινητήρας ξεκινά μόνο όταν είναι κρύος, η αιτία είναι πολύ πιθανόν μια ελαττωματική υποδοχή μπουζί ή/και μπουζί. Σε περίπτωση προβλημάτων, ελέγξτε και τα καλώδια υψηλής τάσης. Μην χρησιμοποιείτε ποτέ καλώδια HT από ανθρακονήματα, μην χρησιμοποιείτε ποτέ τα λεγόμενα «καλώδια υψηλής τάσης» που υπόσχονται αύξηση της σπινθήρας.
 - Είναι καλή ιδέα να καλύψετε τον ρότορα με ένα λεπτό στρώμα λαδιού για να μειώσετε τον κίνδυνο διάβρωσης.
 - Μην χρησιμοποιείτε ποτέ εξολκέα ή σφυρί για να αποσυνδέσετε τον ρότορα. Σε αυτή την περίπτωση, οι μαγνήτες του ενδέχεται να χαλαρώσουν. Προσφέρουμε έναν ειδικό εξολκέα για την αποσύνδεση του νέου ρότορα (βλ. οδηγίες συναρμολόγησης)!
 - Εάν η μοτοσικλέτα δεν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για μεγάλο χρονικό διάστημα, αποσυνδέστε την μπαταρία (εάν υπάρχει) για να αποτρέψετε τη διαρροή ρεύματος μέσω των διόδων του ρυθμιστή. Ωστόσο, ακόμη και μια αποσυνδεδεμένη μπαταρία θα εξαντληθεί μετά από λίγο.
 - Παρακαλούμε να λάβετε υπόψη αυτές τις παρατηρήσεις, αλλά ταυτόχρονα μην φοβάστε τη διαδικασία εγκατάστασης. Να θυμάστε ότι πριν από εσάς, χιλιάδες άλλοι πελάτες έχουν εγκαταστήσει με επιτυχία το σύστημα.
- Απολαύστε την οδήγηση της μοτοσικλέτας σας με τη νέα ηλεκτρική της καρδιά!**

