

System 810679900**Zalety w porównaniu z oryginalnym układem:****Generator/elektroniczny układ zapłonowy do WSK 125**

- Generator magnetyczny ze zintegrowanym, w pełni elektronicznym zapłonem. Wyjście 12 V/100 W DC. Zapłon półprzewodnikowy z własnym zasilaniem wewnątrz systemu. Zastępuje stary iskrownik, czujnik, regulator i cewkę zapłonową.

- Nie wymaga zmian w obudowie silnika.

- wszystkie części są nowe
- bardzo dobra moc światła
- bardzo stabilny zapłon z mocną iskrą
- lepszy rozruch, lepsze spalanie paliwa



Instrukcja montażu systemu 810679900	17.3.2026
- 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. System ten nie jest układem tuningowym i nie powoduje 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 następujące części:

- wstępnie zmontowany zespół stojana
- wirnik i nakrętka wirnika
- regulator/prostownik
- elektroniczna cewka zapłonowa
- przekaźnik z kablami
- przewód wysokiego napięcia
- różne elementy

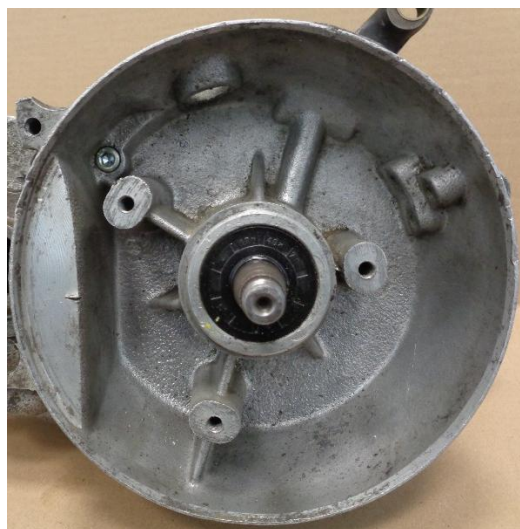
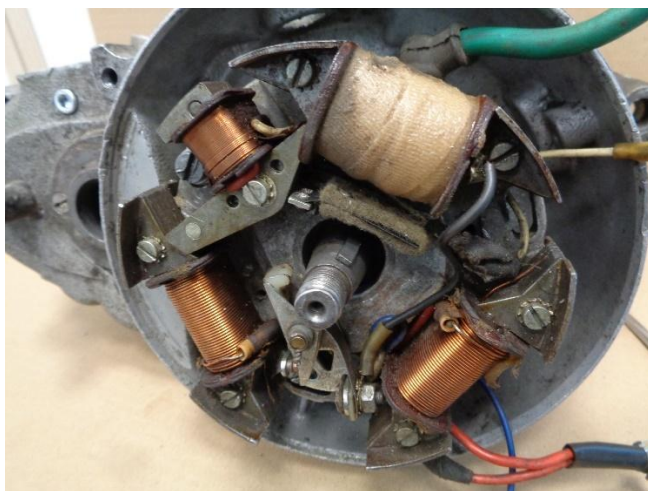


- Aby ponownie zdjąć nowy wirnik, potrzebny będzie ściągacz M27x1,25 (nr kat.: 99 99 799 00 – **nie wchodzi w skład zestawu!**).

Uwaga: Nigdy nie używaj ściągacza z pazurami, młotka ani żadnego innego narzędzia, które mogłoby wytrząsnąć magnesy.

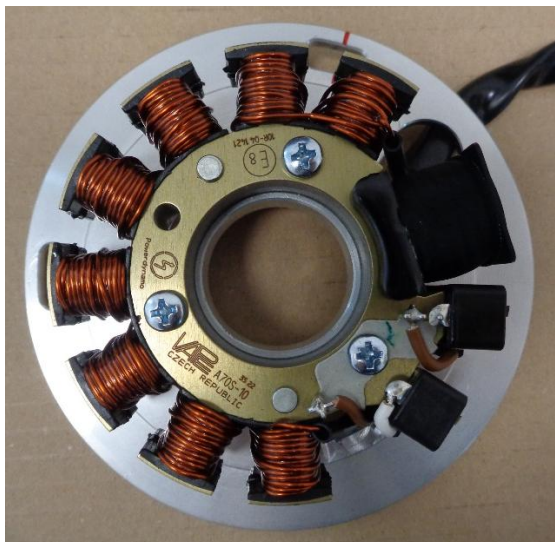
- Upewnij się, że motocykl stoi stabilnie, najlepiej na podwyższonym stole warsztatowym, oraz że masz swobodny dostęp do strony silnika z iskrownikiem.

- Odkręć nakrętkę wirnika i zdejmij stary wirnik z wału korbowego. Do tego potrzebny będzie ściągacz.
- Odłącz wszystkie przewody od starego iskrownika i czujnika, a następnie zdejmij te części. Nie będą już potrzebne. Istnieją różne wersje fabrycznego układu zapłonowego

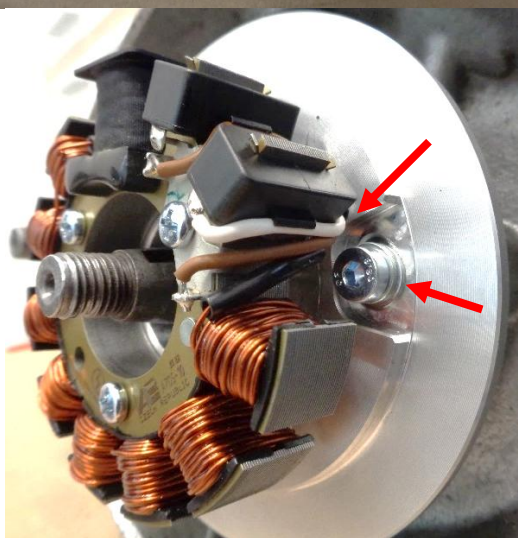


- Wyjmij wpust Woodruffa z czopu korbowodu. Nie będzie już potrzebny i utrudni montaż. Jeśli zapomnisz o tym na samym początku, będziesz musiał ponownie zdemontować cały nowy zespół, aby uzyskać dostęp do wpustu.

- Uwaga: Klucz Woodruffa w rzeczywistości nie utrzymuje wirnika na wale – za to odpowiada stożek. Służy on jedynie do ustawienia we właściwym położeniu, które teraz zostanie osiągnięte w inny sposób.



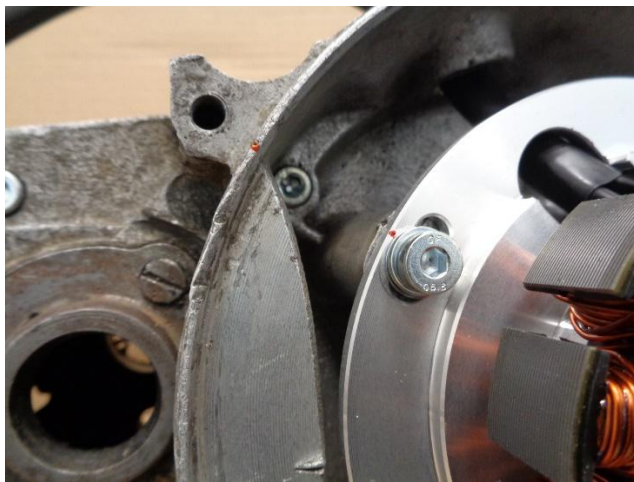
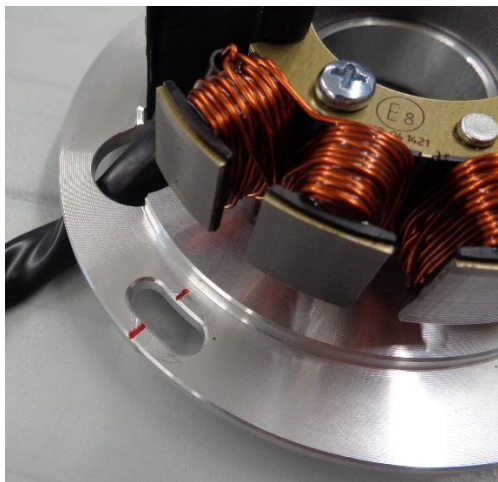
- Umieść nową płytę podstawową wraz ze stojanem w miejscu starego stojana i zamocuj ją za pomocą trzech dołączonych śrub M6, nie zapominając o podkładkach. (Proszę nie używać innych śrub, ponieważ mogą one być zbyt wysokie i porysować wirnik).



- Podczas mocowania zespołu stojana należy zwrócić szczególną uwagę na śrubę znajdującą się między czarną a jasną cewką. Tę śrubę należy wkręcić jako pierwszą!

- Przyjrzyj się nowemu zespołowi stojana. Na płycie adaptera znajdziesz małą czerwoną linię – jest to oznaczenie zapłonu.

- Ten znak zapłonu nie będzie już widoczny po zamontowaniu wirnika. Dlatego należy go przenieść na obudowę silnika.



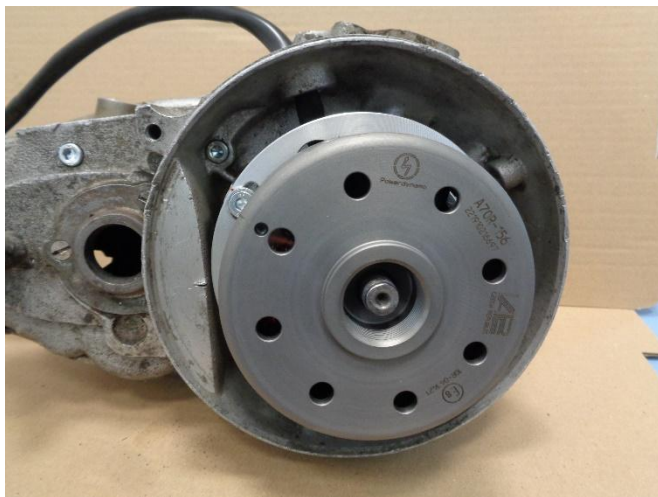
- Czas zapłonu: Aby zapewnić maksymalną elastyczność, w wirniku nie umieszczono rowka na wpust. Nie musisz się martwić o zagubiony wpust Woodruffa. Nie pełnił on funkcji blokującej, a jedynie służył jako punkt odniesienia do prawidłowego ustawienia zapłonu. Teraz masz do dyspozycji oznaczenia i znacznie większą elastyczność.



- Przyjrzyj się nowemu wirnikowi. Na jego obwodzie znajdziesz niewielką wytłoczoną linię. To znak zapłonu. Jest trwały, ale słabo widoczny, więc lepiej go zaznaczyć markerem.

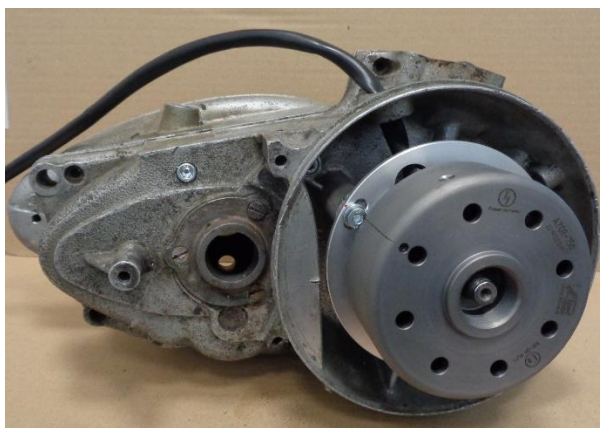
- Aby zapewnić maksymalną elastyczność regulacji zapłonu, nie wykonaliśmy nacięcia w stożku wirnika przeznaczonego na wpust Woodruffa. Czas zapłonu reguluje się za pomocą oznaczeń.

- Należy sprawdzić wewnątrz wirnika pod kątem obecności ciał obcych (śrub lub innych elementów metalowych), które mogłyby uszkodzić wirnik i stojan podczas pracy.



- Wyjmij świecę zapłonową, aby ułatwić obracanie wałem korbowym i ustaw tłok w pozycji zapłonu (nałóż luźno wirnik na wał korbowy i użyj go jako uchwytu do obracania). Zapoznaj się z instrukcją obsługi motocykla.

- BARDZO WAŻNE: ... należy od razu sprawdzić, czy wirnik może swobodnie poruszać się nad podstawą stojana. Jeśli (z jakiegokolwiek powodu) wirnik/koło zamachowe znajdzie się zbyt nisko (np. w wyniku regeneracji wału korbowego), dotknie i zniszczy cewkę stojana znajdującą się pod nim.



- Ostrożnie zdejmij ponownie wirnik z wału korbowego (najlepiej używając do tego ściągacza) i zamontuj go tak, aby oznaczenie na wirniku pokrywało się z (przeniesionym) oznaczeniem na stojanie. Jeśli nastąpiła jakakolwiek zmiana położenia wału korbowego (położenia zapłonu), należy zacząć od nowa.



- W tej pozycji ostrożnie przykręć wirnik za pomocą dołączonej śruby.

- Pamiętaj, że do ponownego zdemontowania nowego wirnika potrzebny będzie ściągacz M27x1,25 (nr kat.: 99 99 799 00 – **nie wchodzi w skład zestawu!**).

- **Uwaga:** Nigdy nie używaj ściągacza z pazurami, młotka ani żadnego innego narzędzia, które mogłoby spowodować wypadnięcie magnesów.

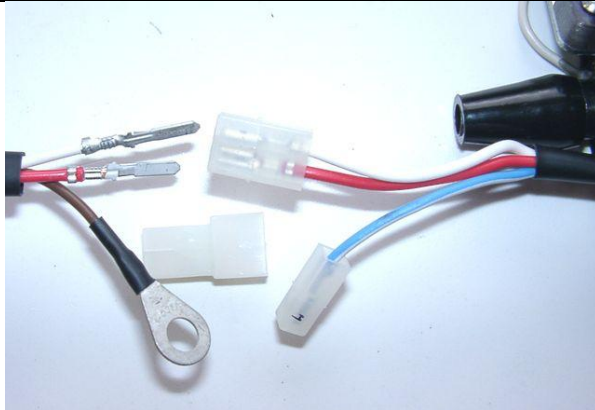
- Załóż z powrotem pokrywę silnika. Sprawdź, czy nic nie przeszkadza w jej zamontowaniu.

- Zamocuj nowy elektroniczny prostownik/regulator oraz cewkę zapłonową w dogodnym miejscu. Przed zamocowaniem cewki podłącz przewody wysokiego napięcia. Poprowadź nowe przewody alternatora wzdłuż ramy (używając dołączonych opasek zaciskowych) tak, aby kończyły się w pobliżu regulatora lub cewki zapłonowej. Upewnij się, że nic nie jest przygniecione.

Podłącz elementy zgodnie z odpowiednim schematem elektrycznym!

- W przypadku naszego standardowego regulatora prądu stałego (95 22 699 06) należy skorzystać ze schematu połączeń **71ir12**:

W przypadku naszego regulatora prądu stałego z wbudowanym kondensatorem wygładzającym (73 00 799 50) należy dodatkowo skorzystać ze schematu połączeń **reg_102**:



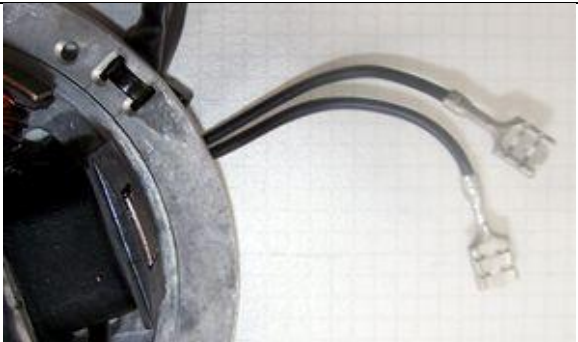
- Znajdź cewkę zapłonową z gniazdem i dwoma przewodami (czerwonym i białym).

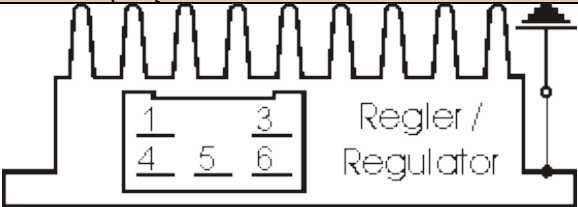
- Załóż dostarczoną 2-pozycyjną obudowę wtyczki na tę wtyczkę i podłącz dwa przewody (czerwony i biały) z generatora. Upewnij się, że zaciski są dobrze osadzone w obudowie i że podłączasz:

- biały do białego
- czerwony do czerwonego

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

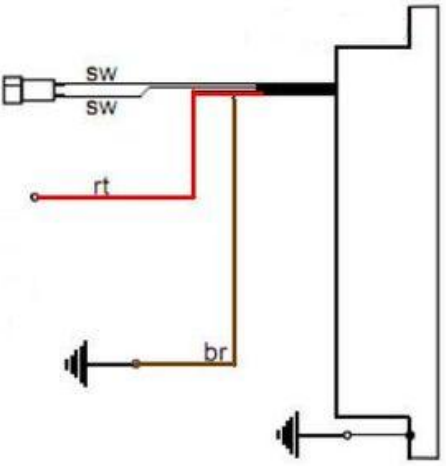
- Brązowy przewód z nowego generatora z okrągłą końcówką oczkową należy przykręcić do ramy mocującej cewki zapłonowej (masa). To połączenie jest bardzo ważne. Proszę nie polegać na ramie jako połączeniu uziemiającym. Lakier, olej i brud często uniemożliwiają dobry kontakt!

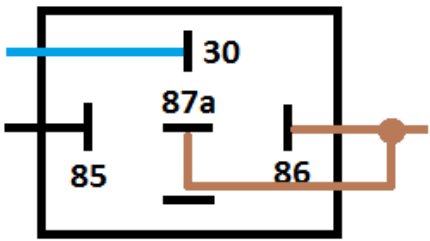
Podłączenie alternatora Powerdynamo do obwodu oświetlenia (przez regulator):	
	- Dwa czarne przewody wychodzące z cewki stojana przenoszą napięcie zasilające światła, klakson, kierunkowskazy itp. Nie mają one nic wspólnego z zapłonem.
	- Napięcie to (od 10 do 50 V prądu przemiennego) musi jednak zostać ustabilizowane (wyregulowane), a w większości zastosowań przekształcone na prąd stały (DC), ponieważ jest to przede wszystkim prąd przemienny (AC).
	- W tym celu oferujemy 2 różne regulatory:
Uwaga: Jakiegokolwiek pomylenie biegunów dodatniego i ujemnego (w wersjach prądu stałego) prowadzi do natychmiastowego uszkodzenia regulatora. Nie będzie to stanowiło podstawy do skorzystania z gwarancji, ponieważ jest to wynikiem zaniedbania! Spalony regulator można rozpoznać głównie po ostrym zapachu.	

Regulator typu 1: w przypadku standardowego regulatora DC (95 22 699 06) należy stosować schemat połączeń 71ir12:	
	- Nowy regulator/prostownik jest wyposażony w kompaktową wtyczkę z 6 gniazdami, z których <u>jedno</u> pozostaje niewykorzystane. W zestawie znajduje się nasadka gniazdowa pasująca do tej wtyczki. Do tego gniazda należy podłączyć następujące przewody (wyposażone w końcówki zatrzaskowe):
Dwa czarne przewody wychodzące z generatora ...	... podłącz do styków 1 i 4 nowego regulatora (stamtąd do wnętrza urządzenia biegną dwa identyczne czarne przewody). Nie ma znaczenia, który przewód zostanie podłączony do którego z tych dwóch styków (1 i 4), ponieważ przewodzą one prąd przemienny.
Nowy brązowy przewód z okrągłą końcówką oczkową.	... łączy pin 3 modułu regulatora (stamtąd również brązowy przewód biegnie do wnętrza urządzenia) z biegunem ujemnym akumulatora lub (w przypadku jazdy bez akumulatora) z masą (podwoziem).
Nowy czerwony przewód z okrągłą końcówką oczkową... Uwaga: Nieprawidłowa polaryzacja spowoduje uszkodzenie układów elektronicznych!	... podłącza się do styku 5 nowego regulatora (stamtąd również czerwony przewód biegnie do wnętrza urządzenia). Ten przewód stanowi główny punkt integracji między starym a nowym systemem. Tutaj wychodzi regulowane napięcie dodatnie, które należy podłączyć do bieguna dodatniego akumulatora lub (w przypadku jazdy bez akumulatora) do zacisku wejściowego napięcia głównego wyłącznika (stacyjka, motocykle niemieckie: pin 51/30).
Upewnij się, że między akumulatorem a obwodami pojazdu znajduje się bezpiecznik 15 A.	

Zielono-czerwony przewód przy pinie 6 nowego regulatora ...	... służy do podłączenia lampki kontrolnej ładowania. Podłączasz tam przewód, który wcześniej biegł od lampki kontrolnej do oryginalnego regulatora. - Należy pamiętać, że ta kontrola działa tylko przy podłączonym akumulatorze. Jeśli będziesz jeździć bez akumulatora, ale nadal będziesz mieć podłączony przewód, zauważysz, że lampka świeci się nawet wtedy, gdy alternator wytwarza napięcie. Dlatego bez akumulatora nie należy go podłączać.
- Funkcja sterowania światłami drogowymi opiera się na przełączniku tranzystorowym i stanowi funkcję dodatkową. Nawet jeśli ulegnie ona awarii, regulator może nadal działać prawidłowo. Prosta kontrola: uruchom silnik, włącz światła, odłącz akumulator. Jeśli światła świecą jasno, urządzenie działa prawidłowo.	

Regulator typu 2: z regulatorem prądu stałego z wbudowanym kondensatorem wygładzającym (73 00 799 50), dodatkowo należy skorzystać ze schematu połączeń **reg_102**:

	2 czarne przewody (sw) to wejście prądu przemiennego z alternatora (ponieważ jest to prąd przemienny, nie ma znaczenia, który czarny przewód do którego czarnego) - czerwony przewód (rt) to wyjście 12 V DC oraz - brązowy (br) przewód to masa, połączona wewnętrznie z obudową
- Pozostaje niebieski (czasem niebiesko-biały) przewód przy cewce zapłonowej. To jest przewód wyłączający (cut-off). - Podłączony do masy – spowoduje wyłączenie zapłonu! <u>Uwaga:</u> - W przypadku awarii zapłonu, jako pierwszy krok odłącz ten niebieski przewód. W wielu przypadkach pozwoli to na ponowne uruchomienie pojazdu	- <u>Wyłączanie za pomocą oddzielnego wyłącznika awaryjnego</u> (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. - <u>Sposób podłączenia akumulatora:</u> Podłącz brązowy przewód przełącznika do dobrego uziemienia. Poprowadź dłuższy czarny przewód od przełącznika do przewodu, który wcześniej był podłączony do styku przewodzącego napięcie przy włączonym zapłonie (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 klucze do świece (najlepiej o rezystancji między 0 a 2 kΩ). Wiele problemów wynika z „pozornie dobrych” (nawet zupełnie „nowych”) świece zapłonowych, końcówek i przewodów. - Nie używaj świece zapłonowych z wewnętrznym rezystorem tłumiącym. Firma NGK (np.) oferowała takie świece oznaczone literą „R” (od rezystora).	
- Na koniec – przed zamontowaniem akumulatora i 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 voltów! Nieostrożne obchodzenie się z nimi może być nie tylko bolesne, ale wręcz <u>niebezpieczne</u>. 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 świece 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 wyjściem 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 wyjściach mogą powstawać długie i niebezpieczne iskry, rozpryskujące się po całej powierzchni cewki.
- 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.

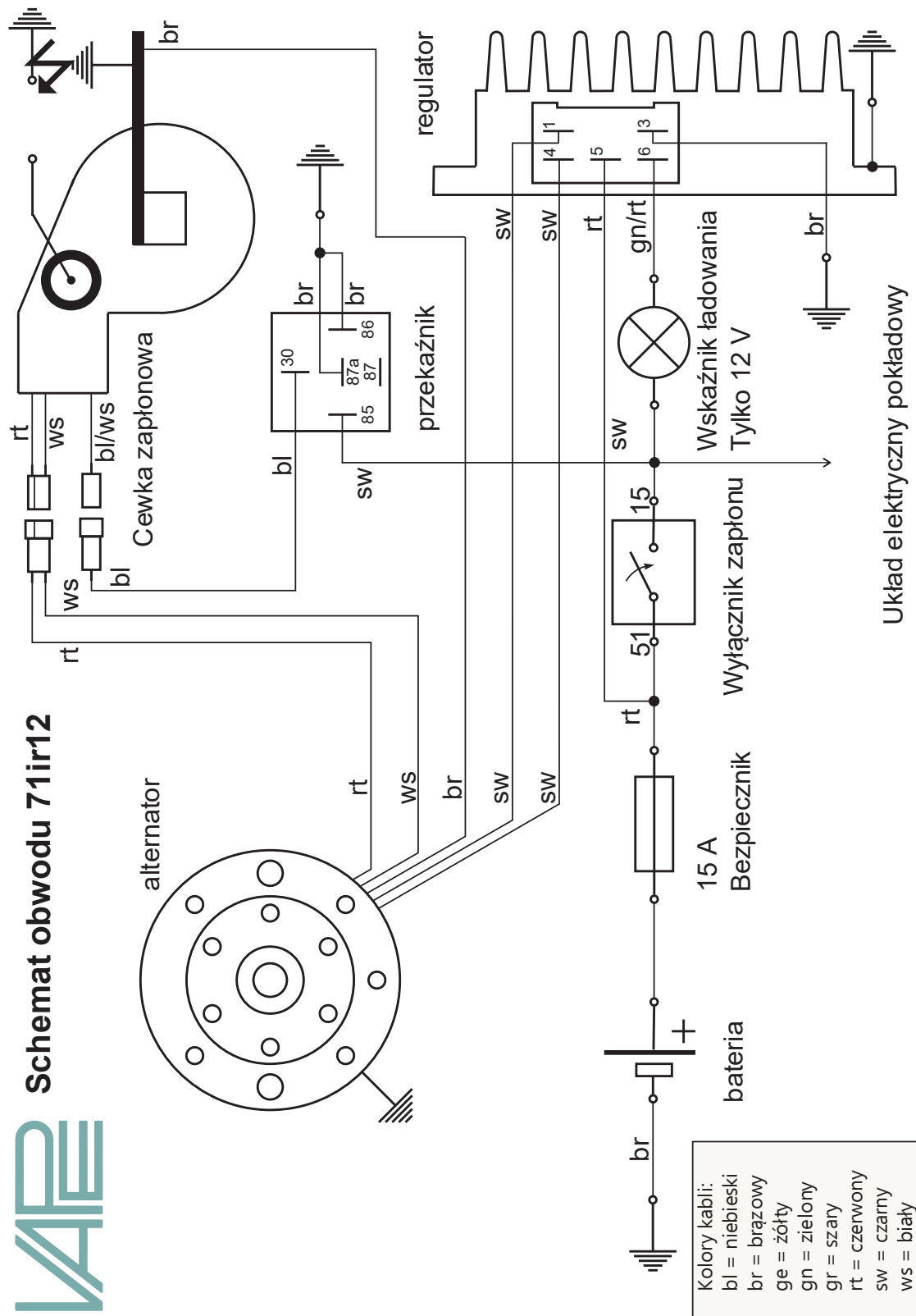
- Nigdy nie używaj ściągacza z pazurami ani młotka do wyjmowania wirnika. W takim przypadku magnesy mogą się poluzować. Oferujemy specjalny ściągacz do ponownego wyjmowania nowego wirnika (patrz instrukcja montażu)!

- 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 zapoznanie się z tymi wskazówkami, 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!

Schemat obwodu 71r12



NAE

Schemat obwodu sterownika

102

