

System 700579900

**Zalety w porównaniu ze starym systemem:**

Alternator/elektroniczny układ zapłonowy pasujący do Simson Vogelserie z wentylatorem i bez wentylatora, a także Simson SR50/1, S51/1, S70/1, SR80/1 (bez rozrusznika elektrycznego), DUO 4/1 z mocowaniem za pomocą zacisków

- Materiał jest przeznaczony do wymiany układów zapłonowych Simson, które były mocowane do silnika za pomocą zacisków.

- Magnesowy układ zapłonowy ze zintegrowanym, w pełni elektronicznym zapłonem. Moc światła 12 V/100 W prąd stały. Zastępuje oryginalny 6-woltowy magnesowy układ zapłonowy. Może być używany całkowicie bez baterii. Impuls zapłonowy jest generowany w pełni elektronicznie i bezkontaktowo. Zastępuje stare alternatory, regulatory i przerywacze. Montowany bez zmian w obudowie silnika na oryginalnym uchwycie alternatora.

- System pojazdu będzie wtedy zasilany wyłącznie prądem stałym, a nie skomplikowaną mieszanką prądu stałego i przemiennego. Światła stopu i tylne nie będą już przełączać się. Informacje na temat różnic w stosunku do instalacji MZA można znaleźć tutaj

- wszystkie części są nowe
- znacznie jaśniejsze światło
- bardzo stabilny zapłon z iskrą o wysokiej energii
- lepszy rozruch i lepsze spalanie
- brak zużycia przerywacza
- dzięki nowemu regulatorowi Możliwość jazdy bez akumulatora i kondensatora



Instrukcja montażu dla systemu 700579900	29.8.2025
- Jeśli potrafisz zamontować i wyregulować oryginalny układ zapłonowy oraz posiadasz ogólną wiedzę z zakresu mechaniki, możesz również zamontować system VAPE. Jeśli nie masz w tym zakresie doświadczenia, lepiej zleć montaż systemu osobie, która się na tym zna.	
- Firma VAPE nie ma możliwości monitorowania przestrzegania niniejszej instrukcji, a także warunków i metod instalacji, eksploatacji, użytkowania i konserwacji tego systemu. Nieprawidłowe wykonanie instalacji może spowodować szkody materialne, a nawet obrażenia ciała. Nie ponosimy żadnej odpowiedzialności za straty, szkody lub koszty wynikające z nieprawidłowej instalacji, nieprawidłowej eksploatacji, nieprawidłowego użytkowania i konserwacji lub w jakikolwiek sposób z nimi związane. Zastrzegamy sobie prawo do wprowadzania zmian dotyczących produktu, danych technicznych lub instrukcji montażu i obsługi bez uprzedniego powiadomienia.	
<u>WAŻNE</u>	
<u>Przed rozpoczęciem montażu należy koniecznie przeczytać uważnie całą instrukcję.</u> Należy pamiętać, że niezgodnione zmiany, w tym próby naprawy, mogą spowodować utratę praw gwarancyjnych. Dotyczy to również odcinania kabli, co bardzo często prowadzi do utraty wtyczek zabezpieczających przed odwróceniem biegunowości, a w konsekwencji do zwarcia lub odwrócenia biegunowości, które powodują zniszczenie materiałów. Należy przestrzegać wskazówek zawartych na stronie informacyjnej dotyczącej systemu. Należy upewnić się, że przedstawiona konfiguracja systemu rzeczywiście odpowiada wymaganiom silnika. Nieprawidłowe wartości zapłonu mogą np. spowodować uszkodzenie silnika i/lub obrażenia podczas uruchamiania (odrzut rozrusznika nożnego). Należy zachować szczególną ostrożność podczas pierwszego uruchomienia po montażu. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowego działania należy sprawdzić i zmienić ustawienia zapłonu! Podczas montażu należy bardzo dokładnie sprawdzić, czy wirnik nie ociera się o cewkę stojana lub inne elementy, co może mieć różne przyczyny i prowadzić do poważnych uszkodzeń.	
<u>Zastosowanie zgodne z przeznaczeniem</u> - Jest to system zamienny, a nie kopia oryginalnego materiału. Części systemu wyglądają zatem inaczej niż części oryginalne, a przede wszystkim cewka zapłonowa i regulator mogą mieć inne punkty mocowania, które wymagają dostosowania przez użytkownika. System ten jest przeznaczony wyłącznie do zastąpienia oryginalnych układów oświetlenia/zapłonu w motocyklach oldtimer i youngtimer, których charakterystyka silnika nie została później zmieniona przez modyfikacje konstrukcyjne. Nie jest to system tuningowy, nie zmienia on oryginalnych właściwości silnika i nie zapewnia znacznie wyższej mocy silnika, ale poprawia przydatność do ruchu drogowego i bezpieczeństwo pojazdu dzięki lepszemu oświetleniu, wyraźniejszym kierunkowskazom, zawsze mocnemu klaksonowi i większej ogólnej niezawodności w porównaniu ze starymi oryginalnymi układami. Ponieważ nasze instalacje nie powodują istotnych zmian charakterystyki silnika, nie pogarsza się również emisja spalin i hałas. W większości przypadków emisja spalin powinna się nawet poprawić, ponieważ następuje pełniejsze spalanie.	
 - VAPE gwarantuje homologowane produkty, które są oznaczone symbolem „E” (specjalnie dla Republiki Czeskiej, E8), co zapewnia stałą zgodność właściwości produktu z odpowiednimi przepisami homologacyjnymi ECE (w szczególności ECE R10.05). Kontrola jest regularnie przeprowadzana przez właściwy organ.	
- System ładowania jest zasadniczo przeznaczony wyłącznie do użytku z akumulatorami kwasowo-ołowiowymi 12 V (6 V w systemach 6 V) z elektrolitem płynnym lub zamkniętymi akumulatorami ołowiowymi, AGM, żelowymi. Nie nadaje się do stosowania z akumulatorami niklowo-kadmowymi, niklowo-metalowo-wodorkowymi, litowo-jonowymi lub innymi rodzajami akumulatorów wielokrotnego ładowania lub jednorazowego użytku.	
- System nie nadaje się do użytku podczas imprez sportowych. W przypadku użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem gwarancja traci ważność. Ponadto może się zdarzyć, że system nie będzie działał zgodnie z oczekiwaniami, a my nie będziemy w stanie udzielić pomocy technicznej, ponieważ nie znamy sytuacji. W najgorszym przypadku użytkowanie niezgodne z przeznaczeniem może nawet doprowadzić do utraty pozwolenia na użytkowanie.	

- **Podczas montażu części należy koniecznie rozpocząć od montażu części po stronie silnika** (adapter, stojan, wirnik), aby sprawdzić, czy ten materiał naprawdę pasuje, zanim zamontuje się części montowane na zewnątrz silnika. Niestety, najczęściej montaż rozpoczyna się od regulatora, cewki zapłonowej, ewentualnie jednostki sterującej, a części te są bardzo często modyfikowane (bez dostosowania!), co uniemożliwia nam ich późniejszą odsprzedaż. Wymiana układów oświetlenia/zapłonu w starych motocyklach nie jest niestety tak prosta, jak zakupy w supermarkecie, ale ze względu na różnorodność typów i ewentualne zmiany materiału od czasu ich produkcji wiele lat temu jest to zawsze złożona sprawa, która niestety może wiązać się z błędami.

- Nasze systemy **NIE** zostały **przetestowane pod kątem współpracy z innymi komponentami elektronicznymi (takimi jak zapłony innych producentów, nawigacje, telefony komórkowe, oświetlenie LED itp.)** i mogą w pewnych okolicznościach spowodować uszkodzenie takich części. System nie obsługuje ewentualnych obrotomierzy. Oferujemy jednak rozwiązanie w postaci obrotomierza. System nie obsługuje również ewentualnych wyłączników zabezpieczających lub układów kontroli spalin sterowanych przez zapłon. Ponadto może się zdarzyć, że oryginalny zapłon posiadał urządzenie ograniczające prędkość z przyczyn prawnych. Nowy system nie posiada takiego urządzenia. Dlatego należy wcześniej sprawdzić sytuację prawną.

- Jeśli nie posiadają Państwo odpowiedniej wiedzy specjalistycznej, prosimy o zlecenie montażu wykwalifikowanemu fachowcowi lub odpowiedniemu warsztatowi. Nieprawidłowy montaż może spowodować uszkodzenie zarówno nowego systemu, jak i motocykla, a nawet obrażenia kierowcy.

- Przed zamówieniem systemu proszę sprawdzić, czy w zestawie znajduje się zalecany przez nas **ściągacz wirnika**. Jeśli nie, najlepiej zamówić go od razu! W przypadku uszkodzenia wirnika w wyniku użycia innych narzędzi i środków pomocniczych wygasa prawo do gwarancji!

- Wirnik jest bardzo wrażliwy na uderzenia (np. również podczas transportu). Przed montażem należy koniecznie sprawdzić wirnik pod kątem ewentualnych uszkodzeń. Jeśli jest to wirnik, w którym magnesy nie są zalane, należy sprawdzić ich mocne osadzenie, próbując przesunąć je palcami w bok. W wyniku uderzenia niektóre z przyklejonych magnesów mogły się poluzować i utrzymywać się wyłącznie dzięki sile magnetycznej. Mogłoby to spowodować poważne uszkodzenia urządzenia podczas pracy. Jednocześnie należy sprawdzić, czy na magnesach wirnika nie ma ciał obcych (np. śrub lub innych metalowych przedmiotów).

- **Jeśli masz dostęp do Internetu, lepiej zapoznaj się z tą dokumentacją online.** Dzięki temu możesz powiększyć większość zdjęć poprzez kliknięcie i uzyskać więcej, a być może także aktualniejsze informacje. Lista systemów pod adresem: <http://www.powerdynamo.biz>



Powinieneś otrzymać następujące części:

- Płyta podstawowa z cewką stojaną
- Wirnik (koło zamachowe)
- Elektroniczna cewka zapłonowa (CDI)
- Regulator/prostownik z wbudowanym kondensatorem
- i przewód akumulatora (w razie potrzeby)
- Kabel zapłonowy, opaska zaciskowa



- Aby zdjąć nowy wirnik, potrzebny jest ściągacz M27x1,25 (nr zamówienia: 99 99 799 00 - **nie wchodzi w skład dostawy!**).

UWAGA: podczas używania ściągacza pazurów magnesów w wirniku ulegają poluzowaniu!

- **Należy pamiętać,** że po zamontowaniu VAPE w Simsonie w instalacji elektrycznej będzie płynął **tylko prąd stały**, a dotychczasowe współistnienie prądu stałego i przemiennego zostanie zakończone.



- Należy usunąć wszystkie części starego układu zapłonowego

(w przypadku 6 V również żarówki i kierunkowskazy).

- Proszę również usunąć wpust z wału korbowego. Nie jest on już potrzebny i przeszkadza w dalszym montażu.

- (**Uwaga:** Klin nie pełni funkcji mocującej, a jedynie funkcję prowadzącą, umożliwiającą ustawienie wirnika w odpowiednim momencie zapłonu. Wirnik był utrzymywany przez stożek).



- Zamocować nową płytę stojaną w miejscu poprzedniego układu zapłonowego na skrzyni korbowej - tak jak stary układ - za pomocą zacisków mocujących.

(Jeśli posiadają Państwo jeden z pierwszych silników mocowanych za pomocą śrub, dostarczymy płytę z otworami na śruby).

- Nie dokręcaj jeszcze całkowicie zacisków mocujących, ponieważ musisz jeszcze wyregulować położenie płyty.

- Wiązka przewodów jest skierowana w stronę wyjścia kabla, a gruba czarna cewka znajduje się w pozycji około godziny 12.

Regulacja zapłonu:



- Spójrz na swój nowy wirnik, na jego zewnętrznej krawędzi znajduje się mała wytłoczona linia. (Na zdjęciu zaznaczona na białą dla lepszej widoczności). Jest to znak regulacji zapłonu. Jest on trwały dzięki wytłoczeniu, ale po zamontowaniu nie zawsze jest dobrze widoczny. Dlatego dobrym pomysłem jest zaznaczenie go flamastrem.

- Aby zapewnić maksymalną elastyczność, w wirniku nie wyfrezowano rowka. Moment zapłonu jest teraz ustalany za pomocą oznaczeń.



- Proszę spojrzeć na nowy zespół stojana. Na płycie podstawowej, na wysokości godziny 10-11, po lewej stronie grubej czarnej cewki znajduje się czerwone oznaczenie zapłonu, które powinno być zgodne z oznaczeniem momentu zapłonu na obudowie silnika. Teraz należy dokręcić zaciski mocujące.

- **Uwaga:** Jeśli kiedykolwiek zdejmiesz stojan całkowicie z płyty podstawowej, koniecznie zapamiętaj jego położenie. Zmiana położenia powoduje nieuchronną zmianę ustawienia zapłonu o 120° i tym samym unieważnienie oznaczenia.

- Ponownie sprawdź wnętrze wirnika pod kątem obecności ciał obcych (śrub lub innych metalowych części), które podczas pracy mogłyby uszkodzić wirnik i stojan.

- Luźno nasadź wirnik na wał korbowy i sprawdź, czy może się swobodnie obracać nad podstawą stojana.

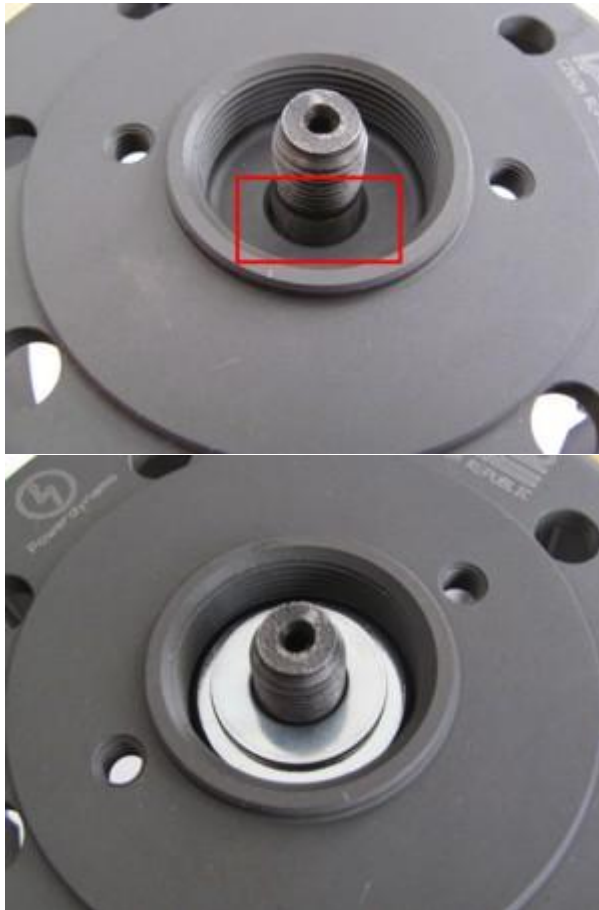


- Wyjmij świecę zapłonową i wkręć miernik czasu zapłonu (miernik zegarowy) w gwint świecy pokrywy cylindra. Ustaw tłok w pozycji „czas zapłonu” (zgodnie z instrukcją obsługi danego typu pojazdu, np. 1,4 lub 1,8 mm przed górnym martwym punktem). Ponieważ cała operacja jest skomplikowana ze względu na rozrusznik nożny, należy użyć nowego wirnika do obrócenia wału korbowego.



Zdejmij wirnik i ponownie umieść go na wale korbowym tak, aby oznaczenia zapłonu na zespole stojana i wirnika znalazły się nad sobą.

Informacja: Zapłon następuje, gdy znak kreskowy (wirnik) znajduje się dokładnie na czerwonym znaku zapłonowym (płyta podstawowa) dla punktu zapłonu.



- Załóż podkładkę (podkładki) i przykręć wirlnik za pomocą oryginalnej nakrętki mocującej. Aby ponownie odkręcić wirlnik, użyj tego samego ściągacza M27x1,25, co w przypadku oryginalnego silnika.

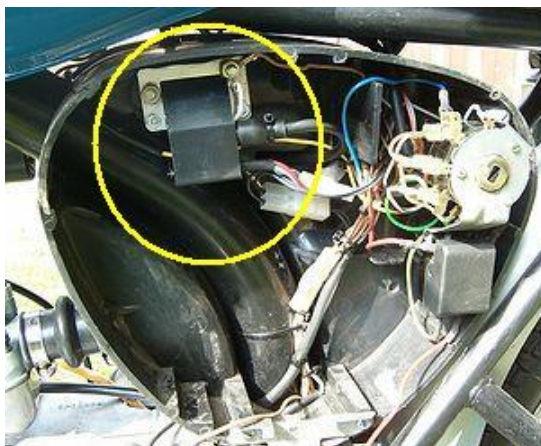
Wskazówka: Aby zapewnić stabilne osadzenie wirlnika, dołączono dwie podkładki. W przypadku niektórych wałów korbowych gwint nie jest wystarczająco długi, aby nakrętka wirlnika mogła mocno dokręcić wirlnik przy użyciu tylko jednej podkładki.



- Tym samym prace przy silniku zostały zakończone!



- Zamocuj nową cewkę zapłonową w tym samym miejscu, w którym była zamocowana cewka oryginalna. Najpierw podkręć przewód zapłonowy do cewki zapłonowej. Najpierw pozostaw jedną z dwóch śrub luźną. Tutaj podłącza się przewód uziemiający.



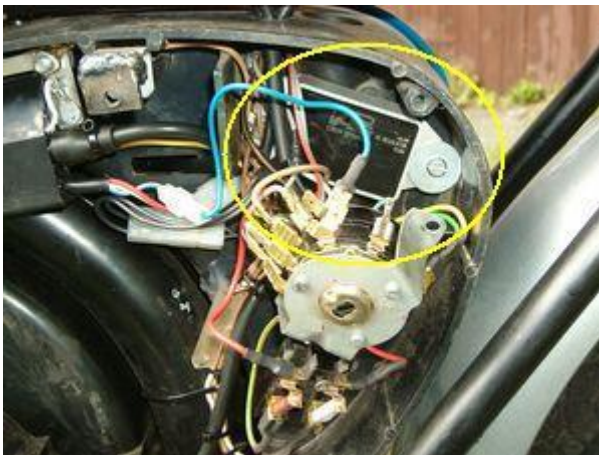
(Zdjęcie przedstawia podobny motocykl)

- Tutaj nowa cewka zapłonowa jest zamontowana w Simson S50 pod lewą pokrywą boczną (komora akumulatora). Stary „śruba uziemiająca” u góry skrzynki została zastąpiona nową śrubą M6x50.



Wskazówka:

Aby zachować oryginalny wygląd, przewód zapłonowy poprowadzono przez oryginalną cewkę zapłonową (jako atrapę) bez rdzenia.



- Montaż elektronicznego prostownika/regulatora:

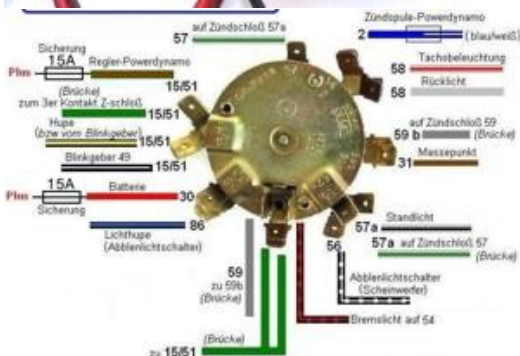
- Zamocować nowy elektroniczny prostownik/regulator w odpowiednim miejscu, np. jak tutaj w komorze akumulatora S51 lub pod siedzeniem lub bocznymi osłonami.

- Za pomocą dołączonych opasek zaciskowych poprowadź nowy przewód alternatora wzdłuż ramy tak, aby wszystkie przewody kończyły się na wysokości regulatora lub cewki zapłonowej. Upewnij się, że nic nie ociera się o przewody.



- Schemat połączeń okablowania do oryginalnego prostownika/dławika i jego przebudowy dla nowego systemu znajduje się w załączniku „Schemat zasadniczy instalacji ładowania”.

- W przypadku SR4-1 wystarczy tylko pomostować dławik świateł tylnych i wymienić klakson prądu przemiennego na klakson prądu stałego.



- Schemat rozmieszczenia okablowania przy stacji zapłonu dla nowego systemu.

Uwaga: jeśli w oryginalnej wiązce przewodów znajduje się „bezpiecznik ujemny” między biegunem ujemnym akumulatora a masą ramy (zwykle bezpiecznik 4 A), należy go usunąć i pomostować lub zastąpić bezpiecznikiem 15 A!

(Kliknij zdjęcie, aby powiększyć!)

Podłącz przewody zgodnie ze schematem 71ik_102, czyli:

- Aby ułatwić lub w ogóle umożliwić przepuszczenie kabla przez wąskie otwory, wtyczka kabla prowadzącego do nowej cewki zapłonowej nie została jeszcze podłączona do końcówek stykowych na końcu kabla. Wtyczkę należy podłączyć dopiero po ostatecznym przepuszczeniu kabla przez otwór silnika. W tym celu...



... należy wziąć wtyczkę żeńską cewki zapłonowej z czerwonym i białym przewodem.

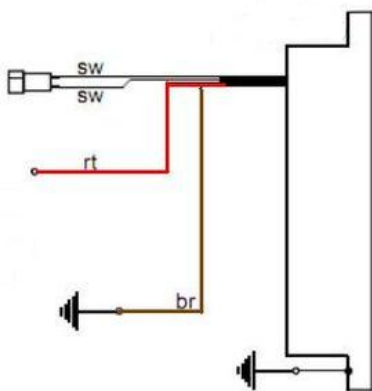
- Podłącz do tego wtyku dostarczoną luźno wtyczkę z 2 końcówkami i wprowadź luźne przewody alternatora (czerwony i biały) z końcówkami stykowymi z tyłu do wtyku. Upewnij się, że końcówki stykowe zatrzasknęły się w obudowie wtyku. Należy zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe położenie tych przewodów we wtyku:

- biały do białego
- czerwony do czerwonego

- Jeśli chcesz (lub musisz) wyjąć przewody z obudowy wtyczki, najlepiej użyj wygiętego spinacza biurowego i naciśnij nim zaczepty styków, aby można było odłączyć wtyczki.

- Brązowy kabel z alternatora z pierścieniem oczkowym jest przykręcony do cewki zapłonowej na jej masie (uchwycie mocującym).

- Uwaga, nieprzestrzeganie tej zasady jest najczęstszą przyczyną problemów z zapłonem! Bez tego bezpośredniego połączenia instalacja nie będzie działać lub nie będzie działać bezawaryjnie przez dłuższy czas, jeśli polega się wyłącznie na ramie jako przewodniku.



Nowy regulator/prostownik ma 4 kable:

- dwa czarne przewody z plastikową wtyczką są wejściem napięcia przemiennego
- czerwony kabel z plastikową wtyczką dostarcza plus
- brązowy kabel z plastikową wtyczką jest stykiem uziemienia

Dwa czarne kable z regulatora ...

... należy podłączyć do dwóch czarnych przewodów alternatora. W tym celu należy wprowadzić dwa czarne przewody alternatora do dostarczonej w zestawie tulei z dwoma wtykami. Nie ma znaczenia, który przewód zostanie podłączony do którego zacisku, ponieważ zasilanie jest tutaj prądem przemiennym.

Brązowy przewód z regulatora ...

... należy podłączyć do **ujemnego** bieguna akumulatora lub, w przypadku jazdy bez akumulatora, do **masy**.

Czerwony przewód od regulatora ... Uwaga: Nieprawidłowa polaryzacja może spowodować uszkodzenie układów elektronicznych!	... należy podłączyć albo do biegunu dodatniego akumulatora 12 V, albo, w przypadku jazdy bez akumulatora, do przewodu prowadzącego do odbiorników (zwykle jest to zacisk wejściowy na głównym wyłączniku).
W przypadku jazdy z akumulatorem należy upewnić się, że między akumulatorem a instalacją pokładową zastosowano bezpiecznik 15 A.	
Nie ma możliwości podłączenia lampki kontrolnej ładowania, ponieważ podczas jazdy bez akumulatora i tak nie spełniałaby ona żadnej funkcji. Regulator posiada wbudowany kondensator, który wygładza pulsujące napięcie stałe. Dzięki temu ewentualne kierunkowskazy i klakson działają prawidłowo nawet bez akumulatora.	
- Pozostaje niebiesko-biały przewód cewki zapłonowej - przewód wyłączający. - Wskazówka: W przypadku awarii zapłonu należy najpierw odłączyć ten przewód (wyciągnąć wtyczkę). W większości przypadków jazda może być kontynuowana	- Po podłączeniu do masy zapłon wyłącza się! - Ten wariant obwodu stosujemy w pojazdach, które pierwotnie były wyposażone w zapłon magnetyczny (koło biegunowe) i dzięki temu wyłączały się również poprzez zwarcie do masy. - Pojazdy te posiadają zacisk przy stacyjce (w pojazdach niemieckich: zacisk 2), który w pozycji „WYŁ.” jest podłączony do masy. Do tego zacisku podłącza się niebieski (/biały) przewód. Wyłączenie zapłonu odbywa się tak samo jak poprzednio.
- Kabel wysokiego napięcia (kabel zapłonowy) ... Proszę nie używać „superkabli Nology” („hot wire”). Powodują one zakłócenia w urządzeniach VAPE i mogą prowadzić do uszkodzeń elektroniki.	... wkręć w cewkę zapłonową i załóż gumową nasadkę. Oczywiście łatwiej jest to zrobić przed zamontowaniem cewki w pojeździe. Proszę używać dostarczonego przewodu zapłonowego, a nie starego, nieokreślonego przewodu.
- Dobrze zrobisz, jeśli w tym momencie wymienisz świece zapłonowe i wtyczki świec (najlepiej o wartości 1-2, maksymalnie jednak 5 kiloomów) w swoim motocyklu. Większość zakłóceń wynika z „pozornie dobrych” kabli, świec i wtyczek (w tym zupełnie nowych)! - Nie używaj świec zapłonowych z wewnętrznym rezystorem przeciwzakłóceniovym wraz z przeciwzakłóceniovymi wtyczkami świec (powoduje to podwójny opór). Zawsze stosuj tylko jedną metodę przeciwzakłóceniovą.	
- Na koniec - przed zamontowaniem akumulatora i pierwszym uruchomieniem - proszę spokojnie sprawdzić wszystkie mocowania i okablowanie. Należy pamiętać o wymianie wszystkich żarówek z 6 na 12 V. Należy również pamiętać, że od tej pory potrzebny jest akumulator 12 V. Klakson może pozostać na 6 V.	
- Jeśli system nie działa od razu, proszę zapoznać się z naszą stroną dotyczącą wyszukiwania błędów. Pierwszym krokiem jest odłączenie niebieskiego przewodu między przełącznikiem a cewką zapłonową (odłączenie styku), ponieważ większość błędów kryje się w obszarze wyłączania.	
- WAŻNE: Należy pamiętać, że w przypadku ewentualnej (wcześniejszej) regeneracji wału korbowego jego czoł alternatora został nadmiernie obrócony, przez co stał się krótszy. Powoduje to głębsze osadzenie wirnika i może dojść do kontaktu między wirnikiem (nitki są najgłębszym punktem) a cewką stojana. Skutkiem tego jest zniszczenie stojana, a tym samym awaria zapłonu.	

Ważne wskazówki dotyczące bezpieczeństwa i obsługi – NALEŻY koniecznie przeczytać i przestrzegać wszystkich wskazówek!

- Należy przestrzegać wskazówek bezpieczeństwa i wymogów określonych przez producenta pojazdu i warsztat samochodowy. Montaż wymaga specjalistycznej wiedzy. Oznaczenia zapłonowe naniesione na materiale służą wyłącznie jako wskazówka podczas montażu. Po montażu należy sprawdzić poprawność ustawienia za pomocą odpowiednich metod (stroboskop), aby wykluczyć uszkodzenie silnika lub zagrożenie dla zdrowia. Za montaż i prawidłowe ustawienie odpowiada wyłącznie użytkownik.

- Uwaga Układy zapłonowe wytwarzają wysokie napięcie, co stanowi zagrożenie dla życia! W przypadku naszych cewek zapłonowych napięcie wynosi do 40 000 voltów! Nieostrożne obchodzenie się z nimi może nie tylko spowodować silny ból, ale przede wszystkim uszkodzić serce! Osoby z rozrusznikami serca nie powinny wykonywać żadnych prac przy układach zapłonowych. Zawsze należy zachować bezpieczną odległość od elektrody i otwartych kabli wysokiego napięcia, a podczas testowania mocno docisnąć wtyczkę świecy do masy za pomocą izolującego przedmiotu, aby bezpiecznie odprowadzić napięcie. W celu zsynchronizowania gaźnika nigdy nie wyciągać wtyczki świecy! Nigdy nie odłączać ani nie dotykać przewodów zapłonowych przy pracującym silniku lub na obrotach rozruchowych. Mycie pojazdu tylko przy wyłączonym silniku.

- Jeśli kabel zapłonowy VAPE został dostarczony z zamocowanymi gumowymi wtyczkami świec (które nie mają wbudowanej rezystancji przeciwzakłóceńowej), należy używać świec z wbudowaną rezystancją (w celu zachowania zgodności z lokalnymi przepisami dotyczącymi wymagań w zakresie kompatybilności elektromagnetycznej). Lub wymień kabel/kable na normalne i użyj ekranowanych wtyczek świec (w żadnym wypadku nie wolno używać jednocześnie świec z tłumieniem zakłóceń ORAZ wtyczek świec z tłumieniem zakłóceń. Doprowadziłoby to do zakłóceń, a przede wszystkim do trudności z uruchomieniem silnika). Całkowita rezystancja kombinacji świeca-wtyczka świecy nie powinna przekraczać 5 kOhm.

- Należy pamiętać, że wtyczki świec starzeją się, zwiększając tym samym swoją rezystancję. Jeśli silnik uruchamia się tylko na zimno, przyczyną jest najprawdopodobniej uszkodzona wtyczka świecy lub uszkodzona świeca. Nie należy stosować tak zwanych kabli wzmacniających zapłon (np. Nology).

- Po montażu należy koniecznie sprawdzić, czy wszystkie śruby mocujące są dobrze dokręcone. Poluzowanie się części prowadzi do ich zniszczenia. Podczas wstępnego montażu śruby dokręcamy tylko luźno!

- Przed rozpoczęciem pomiarów i kontroli należy najpierw dać szansę na uruchomienie nowo zainstalowanego urządzenia. Proszę również zwrócić uwagę na nasze wskazówki dotyczące sprawdzania obecności iskry. Wszystkie nasze części są sprawdzane przed dostawą. Nie ma sensu ich mierzyć. W żadnym wypadku nie należy mierzyć części elektronicznych (w tym cewki zapłonowej, z wyjątkiem jej wyjścia wysokiego napięcia). Ryzykujesz zniszczenie i nie uzyskasz żadnych użytecznych wyników!

Należy pamiętać, że jeśli silnik nie uruchamia się od razu, przyczyną może być często gaźnik, gumowa przepustnica a przede wszystkim wtyczki świec zapłonowych i świece zapłonowe (niestety również zupełnie nowe) (z reguły po zamontowaniu Lima należy również zmienić jego ustawienia). Jeśli instalacja nie działa od razu, należy sprawdzić przede wszystkim połączenia masowe, w szczególności między masą podwozia a blokiem silnika.

Zanim ponownie zdemontują Państwo części i wyślą je do nas do sprawdzenia, proszę sprawdzić w naszej bazie wiedzy, czy nie ma tam już odpowiedzi na Państwa problem. Jeśli nie, proszę skorzystać z naszego systemu zgłoszeń serwisowych, aby poprosić o konkretną pomoc.

- Jeśli masz układ z podwójną cewką zapłonową, zwróć uwagę na kilka szczególnych cech tej cewki. Zapłon działa prawidłowo tylko wtedy, gdy obie świece są podłączone do cewek. Nie można więc odłączyć jednej świecy w celu przetestowania. Każde wyjście pobiera prąd z masy drugiej świecy. Jeśli chcesz przetestować tylko jedną stronę, drugie wyjście cewki musi być podłączone do masy.

- Iskra klasycznych przerywaczy ma tylko około 10 000 voltów, więc jest słaba i wygląda na żółtą i grubą. Iskra w naszych urządzeniach to iskra o dużej energii, nawet do 40 000 voltów, więc jest bardzo skupiona i niebieska, co sprawia, że jest mniej widoczna. Poza tym iskra powstaje dopiero przy prędkościach osiąganych przez kopnięcie rozrusznika. Samo naciśnięcie dźwigni rozrusznika ręcznie nie powoduje powstania iskry.

- Większość naszych urządzeń pełni jednocześnie funkcję zapłonu i generatora strumienia świetlnego. Można to rozpoznać po obecności regulatora. Na regulatorze można zmierzyć jedynie napięcie, które regulator dostarcza. Jeśli nie ma prądu, należy sprawdzić przede wszystkim połączenia masowe i okablowanie od regulatora do stacyjki. Podczas montażu to ważne połączenie jest często odcinane i pomijane! Większość systemów PD posiada regulatory prądu stałego/prostowniki. Istnieją jednak również regulatory prądu przemiennego, w przypadku których należy zwrócić uwagę na pewne szczególne cechy.
- Nigdy nie spawaj elektrycznie pojazdu bez uprzedniego całkowitego odłączenia wszystkich części elektronicznych zawierających półprzewodniki (regulator, cewka zapłonowa i jednostka sterująca). Nie ma potrzeby demontażu stojana i wirnika. Do lutowania należy używać wyłącznie urządzeń lutowniczych zasilanych przez transformatory przedłączające lub przed lutowaniem odłączyć wtyczkę lutownicy od sieci, aby uniknąć uszkodzenia części w wyniku przepięcia. Nigdy nie należy stosować pasty miedzianej na złączach lub świecach zapłonowych.
- Elektronika jest wrażliwa na odwrotną polaryzację. Po ingerencji w system należy zawsze sprawdzić prawidłowe podłączenie akumulatora i okablowanie. Odwrotna polaryzacja i zwarcia powodują natychmiastowe zniszczenie regulatora i cewki zapłonowej! Zasadniczo podczas okablowania zawsze stosuje się połączenie kolor z kolorem (). Wyjątki są wyraźnie wymienione w instrukcji. Uszkodzenia spowodowane odwrotną polaryzacją nie są objęte gwarancją.
- Podczas montażu wirnika należy uważać, aby nie uszkodzić magnesów. Należy unikać bezpośredniego oddziaływania mechanicznego na wirnik. **Podczas transportu alternatora nigdy nie należy umieszczać stojana w wirniku.** Należy przestrzegać naszych wskazówek dotyczących wysyłki (pakowania).
- Lekko nasmaruj zewnętrzną część wirnika, w przeciwnym razie szybko rdzewieje on w agresywnym środowisku (co nie jest szkodliwe, ale wygląda nieestetycznie).
- Do zdejmowania wirnika nigdy nie używaj ściągacza pazurkowego ani młotka. Może to spowodować poluzowanie magnesów. Zawsze używaj tylko ściągacza śrubowego M27x1,25 (patrz instrukcja montażu).
- Jeśli pojazd nie będzie używany przez dłuższy czas, należy odłączyć akumulator (jeśli jest), aby zapobiec powolnemu rozładowywaniu się diod prostownika. Jednak nawet po odłączeniu akumulatora po dłuższym czasie można zauważyć jego rozładowanie, co jest zjawiskiem normalnym.
- Proszę zwrócić uwagę na te wskazówki, ale jednocześnie nie należy się nimi niepokoić. Przed Państwem tysiące klientów z powodzeniem zainstalowało nasze urządzenia.

Życzymy powodzenia i przyjemnej jazdy!

Schaltplan 71k102 (wiring diagram)

