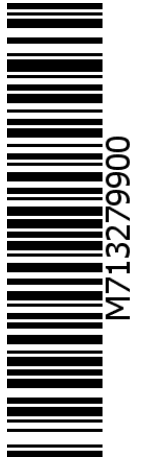



Система 713279900**Предимство пред оригиналната система****Генератор/електронно запалване за ISH 49 (произведен през 1949 г.) и ISH 54,56**

- Магнитен генератор с вградено изцяло електронно запалване. Изходна мощност 12 V/150 W DC. Транзисторно запалване със собствено захранване от системата. Заменя стария динамо, контактите, кондензатора и запалителните бобини. Не се налагат промени по корпуса на двигателя.

- Технически е възможно да работи без акумулатор.

- всички части са нови
- по-голяма светлинна мощност
- много стабилно запалване с силна искра
- по-добро запалване, по-добро изгаряне на горивото
- няма повече износване на контактите



| | |
|--|------------------|
| Инструкции за монтаж на система 713279900 | 29.6.2026 |
| <p>- Ако можете да монтирате и да настроите фабричното запалване и притежавате основни механични умения, можете да монтирате VAPE! Ако никога не сте работили по запалването си, по-добре го оставете на някой, който се разбира от това.</p> | |
| <p>- VAPE не може да контролира спазването на тези инструкции, нито условията и методите за монтаж, експлоатация, употреба и поддръжка на системата. Неправилният монтаж може да доведе до имуществени щети и евентуално дори до телесни наранявания. Поради това не поемаме никаква отговорност за загуби, щети или разходи, които произтичат от или са свързани по какъвто и да е начин с неправилен монтаж, неправилна експлоатация или неправилна употреба и поддръжка. Запазваме си правото да внасяме промени в продукта, техническите данни или инструкциите за монтаж и експлоатация без предварително уведомление</p> | |
| <p style="text-align: center;"><u>ВАЖНО</u></p> | |
| <p>- Моля, прочетете тези инструкции изцяло и внимателно, преди да започнете работа по мотоциклета си</p> <p>Моля, имайте предвид, че всяка промяна на материала, както и самостоятелни опити за ремонт, които не са съгласувани с VAPE, могат да доведат до загуба на гаранцията. Не прекъсвайте кабелите. Това води до загуба на защитата срещу обратна полярност и често причинява повреда на електрониката. Също така, моля, обърнете внимание на информацията, предоставена на информационната страница за тази система. Проверете дали закупеният от вас продукт наистина съответства на мотоциклета, с който разполагате. Неправилните настройки на запалването могат да повредят двигателя ви и дори да ви наранят при стартиране с ритник (силни отскачания). Бъдете внимателни по време на първите пробни пускания. Ако е необходимо, променете настройките на по-безопасни стойности (по-малко изпреварване). По време на монтажа проверете внимателно дали роторът (маховикът) не докосва намотките на статора или нещо друго, което може да се случи поради различни обстоятелства и да доведе до сериозни повреди.</p> | |
| <p>Предназначение</p> <p>- Тази система е предназначена да замени оригиналните динамо/алтернатор и запалителни системи в ретро и класически мотоциклети, чиито характеристики на двигателя не са били модифицирани след продажбата. Тази система не е тунинг система и няма да доведе до значително увеличение на мощността на двигателя. Тя обаче значително подобрява експлоатационната годност и комфорта, като осигурява по-добро осветление, по-добро функциониране на страничните мигачи и клаксона, както и, в сравнение със застаряващите оригинални системи, по-голяма надеждност. Тъй като нашата система не променя характеристиките на двигателя, тя не увеличава емисиите на газообразни замърсители и шума. В повечето случаи емисиите на замърсители дори би трябвало да се намалят благодарение на по-доброто изгаряне. При използване по предназначение системата следователно обикновено няма да наруши съществуващия правен статут на мотоциклета. (Моля, проверете местните законови разпоредби!) Тази система не е подходяща за използване в състезателни събития. Ако се използва по начин, различен от предвидения, гаранцията ви ще бъде анулирана и е възможно да не постигнете желаните резултати или, в най-лошия случай, да загубите правото си на експлоатация по пътищата.</p> | |
| <p> - VAPE гарантира, че продуктите са одобрени и са маркирани със знака „E“ в кръг (E8 – конкретно за Чешката република), като по този начин осигурява постоянното съответствие на характеристиките на продукта със съответните правила за одобрение на ЕКЕ (по-специално ЕКЕ R10.05). Проверките се извършват редовно от компетентния орган.</p> | |
| <p>- Системата за зареждане е подходяща за използване само с презареждаеми 12 V (6 V за 6 V системи) оловно-киселинни акумулатори с течен електролит или запечатани оловно-киселинни акумулатори, AGM, Gel. Тя не е подходяща за използване с никел-кадмиеви, никел-металхидридни, литиево-йонни или други видове презареждаеми или незареждаеми акумулатори.</p> | |
| <p>- Това е система за подмяна, а не копие на оригиналните части. Поради това частите в тази система изглеждат по-различно и може да се монтират по различен начин (по-специално запалителната бобина и регулаторът), което изисква известна адаптация от ваша страна.</p> | |

- При сглобяването задължително започнете с монтажа на частите, свързани с двигателя, за да се уверите, че те наистина пасват, преди да пристъпите към монтирането на външните части. В много случаи клиентите сглобяват първо тези части и по този начин често ги модифицират, което представлява нарушение на гаранцията и ги прави негодни за повторна продажба. Подмяната на старите системи за запалване не е просто въпрос на вземане на нещо от рафта в супермаркета, тъй като съществуват многобройни типове, версии и вероятно неизвестни модификации от пазара на резервни части, което създава голям риск от грешки.

- Нашите системи **НЕ** са тествани за използване с електронни устройства на трети страни (като GPS, мобилни телефони, LED осветление и др.) и могат да причинят повреда на такива компоненти. Възможно е съществуващите електронни тахометри да не работят с новата система. Възможно е съществуващите предпазни прекъсвачи и електронни системи за управление на клапаните да не се поддържат. Възможно е мотоциклетът ви първоначално да е бил оборудван със запалителна система, която ограничаваше максималната скорост по законови причини. Новата система не разполага с такава функция, затова предварително проверете каква е правната ситуация във вашата страна.

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

- Преди да поръчате системата, моля, проверете дали в комплекта е включен инструмент за демантиране на новия ротор. Ако не е, по-добре го поръчайте едновременно с нея. Никога не използвайте нищо друго освен препоръчания инструмент за демантиране, за да демонтирате отново новия ротор. Повредите по ротора, причинени от използването на други инструменти или методи, не се покриват от гаранцията.

- Роторът е чувствителен към удари (включително по време на транспортиране). Преди сглобяването винаги проверявайте за повреди (при ротор без магнитна пластмасова обшивка опитайте да отместите магнитите настрани с пръсти). След удар залепените магнити може да са се отлепили и да се задържат върху ротора единствено чрез магнитна сила, така че това да не се забележи веднага. По време на работата на двигателя повредите биха били значителни. Преди да поставите ротора върху двигателя, моля, уверете се, че магнитите му не са привлекли метални предмети като малки винтове, гайки и шайби. Това също би довело до сериозни повреди.

- **Ако имате достъп до интернет, най-добре е да разгледате тези инструкции онлайн.** Като кликнете върху снимките, ще ги видите в по-голям размер и с по-добро качество, а може би и с актуализирана информация. Списъкът със системите е на адрес <http://www.powerdynamo.biz>



За сглобяването ще ви са необходими следните инструменти:

- Отвертка „Phillips“, накрайник № 1
- Отвертка „Phillips“, накрайник № 2
- Шестограмен ключ 4 мм
- Шестограмен ключ 5 мм
- Гаечен ключ 8
- гаечен ключ с кривошип или гаечен ключ с гнездо 11



- За да извадите стария ротор, ще ви е необходим изваждащ инструмент M10x90 (част № 89 99 026).



- За да демонтирате отново новия ротор, ще ви е необходим изваждач M27x1,25 (част 99 99 799 00 – не е включен в комплекта!).

- Забележка: Никога не използвайте изваждач с клещи, чук или друго приспособление, което може да разклати магнитите и да ги откъсне.

Забележки относно окабеляването:

- Опитът показва, че с течение на времето почти всеки мотоциклет претърпява промени в кабелната си система. В резултат на това цветовете на кабелите и самите кабели на вашия мотоциклет може да се различават от описаните от нас. В случай на съмнение, моля, консултирайте се с оригиналните електрически схеми.



- Трябва да сте получили следните части

Моля, обърнете внимание:

- Статорът не е затегнат здраво към опорната пластина. Трябва да демонтирате статора, за да монтирате опорната пластина към картера.

- Уверете се, че вашият ISH стои стабилно на стойката си, за предпочитане върху повдигнат работен тезгях, и че имате добър достъп до генераторната страна на двигателя.

- Изключете акумулатора и го извадете от мотоциклета. Имайте предвид, че по-нататък системата ще работи с 12 волта, така че ще ви е необходим 12-волтов акумулатор или ще трябва да се възползвате от възможността да карате без него. В този случай обаче ще трябва да замените всички крушки с 12-волтови. Клаксонът може да остане на 6 волта. За каране без акумулатор, моля, спазвайте нашите указания за каране без акумулатор.

- Трябва да решите какъв метод за прекъсване на запалването ще използвате. Има различни начини, като всеки от тях има своите предимства и недостатъци. Ние сме монтирали предварително варианта с реле.

Вариант с реле (доставя се като стандартно оборудване)

- предимство: Можете да използвате ключалката за запалване както преди. Няма промени в управлението на мотоциклета.

- Недостатък: Не можете да използвате новата система без акумулатор (но в случай на спешност можете да карате без него, само че прекъсването на запалването няма да функционира).

Метод „Позиция 5“

- плюс: Мотоциклетът ще се задвижва изцяло без акумулатор. Това е голямо предимство за ретро мотоциклетите, тъй като те се карат рядко.

- Недостатък: Не можете да изключите запалването с положението ON/OFF на ключалката за запалване, а трябва да превключите ключалката за кратко време в положение 5 (предишното положение за стартиране с тласък). Освен това мотоциклетът може да бъде стартиран с ритник без ключ за запалване.

Метод с прекъсвач

- Предимство: Велосипедът ще се задвижва изцяло без акумулатор. Няма реле, което да се повреди.

- Недостатък: Трябва да монтирате допълнителен прекъсвач, за предпочитане на кормилото.

За позиционирането на новата запалителна бобина имате няколко варианта:



- **Най-простото решение:**

- Закрепете запалителната бобина с скоби или кабелни превръзки към рамката под резервоара.

- За да изглежда колкото се може по-реалистично, прокарайте фалшив кабел за запалване от кутията с превключватели под резервоара (където той завършва в нищото, което обикновено никой няма да забележи). От запалителната бобина оттук истинският кабел за високо напрежение се спуска обратно към свещта.

(На снимката е показан подобен мотоциклет)



- **По-умното решение:**

- Поставете новата запалителна бобина в корпуса за бобината. Ще трябва да модифицирате вътрешността на корпуса и новата запалителна бобина. (нейната опорна пластина трябва да бъде отрязана)

- (На снимката е показано решението без ключалка за запалване, но ключалката може да бъде запазена!)



- Разкачете всички кабели към генератора, регулатора и запалителната бобина, след което демонтирайте генератора заедно с регулатора и запалителната бобина.



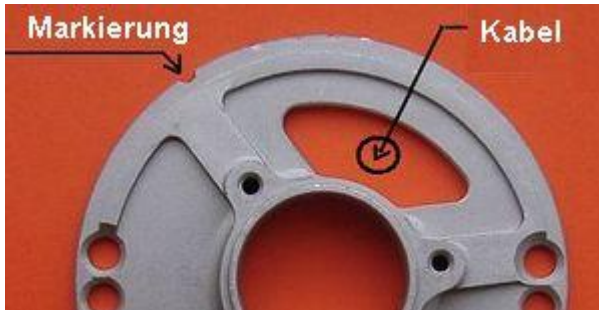
- Извадете шпонката от колянвия вал. Тя вече няма да ви е необходима. Моля, не забравяйте да го направите, в противен случай по-късно ще имате проблеми при сглобяването.

- (Забележка: Този ключ „Woodruff“ всъщност не фиксира ротора върху вала – това се постига чрез конуса. Той просто насочва към правилната настройка, която вече ще се постигне по друг начин.)

- (на снимката е показан подобен двигател)



- Извадете малкия фиксиращ щифт, който е бил там, за да настрои правилно оригиналния динамо. Ако го пропуснете, новата основна пластина няма да се позиционира правилно, което може да доведе до сериозни повреди на статора/ротора.



- Погледнете основната пластина на статора (от алуминий). Там, вляво от кабелния канал („Kabel“), ще видите малък прорез („Markierung“) по периферията.

- Това е маркировка на запалването.

- **Внимание: Уверете се**, че кабелът на статора минава през този отвор, който в нашия чертеж е обозначен с „Kabel“. В противен случай точката на запалване няма да бъде правилна и двигателят няма да работи.



- Отвийте трите фиксиращи винта, които задържат намотката на статора към основата ѝ. Сега можете да повдигнете намотката леко от опорната пластина (около 1 см), за да станат достъпни монтажните отвори върху нея. Внимавайте да не повредите изолационното покритие!
- Монтирайте новата пластина на статора (външен стоманен и вътрешен алуминиев пръстен) върху картера. Намотката на статора виси свободно, закрепена само за кабела си. Сега я закрепете с двата болта с потайна глава М5. Няма значение кои отвори за закрепване използвате или по какъв начин поставяте статора, стига да се спази показаното по-горе разположение между маркировката и проводника на статора (проводникът трябва да минава през отвора в близост до маркировката).



- След като плочата е закрепена, поставете отново статорната бобина върху нея. Тук се уверете два пъти, че не сте притиснали никакви кабели отдолу. Тъй като бобината се намира доста ниско в двигателя, това е трудно да се види.

- Най-добре е да натиснете леко бобината надолу и едновременно с това да дръпнете кабела отзад (отворът на запалителната бобина) – малко по малко, докато устройството се позиционира правилно. Накрая бобината ще се закрепи рязко, дори с чуваемо щракване. Ако се позиционира доста меко, можете да сте сигурни, че под нея има кабел.

- Закрепете бобината с трите винта М4.

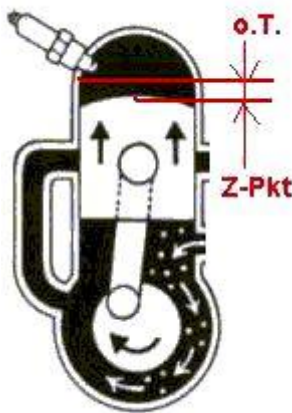


- Моля, не извършвайте никакви механични промени по корпуса на двигателя, мислейки, че само с някои модификации там ще можете да монтирате системата. Тя със сигурност ще се побере без физически промени.

- Стоманеният адаптер на системата ще се разположи в горното вдлъбнато място за динамото, както е показано тук на снимката (а не някъде по-надолу по двигателя, както може би първоначално бихте си помислили).



- Разгледайте новия ротор. По неговата обиколка ще забележите малка втисната линия. Това също е маркировка за запалване. Тя е устойчива, но не се вижда добре, затова е по-добре да я подчертаете с маркер.



- Z-Pkz = момент на запалване, тук около 3,5 мм преди горната мъртва точка (BTDC)!

- Извадете свещта за запалване и приведете буталото в положение за запалване. Това трябва да е около 3,5 мм BTDC.

- За по-добър контрол при завъртането на двигателя превключете скоростната кутия на четвърта предавка и използвайте задното колело, за да завъртите двигателя. Като алтернатива можете да използвате новия ротор, като го закрепите към колянвия вал и го завъртите, докато буталото не достигне положението за запалване.

- Задръжте внимателно колянвия вал в това положение и отново откачете ротора.



- Ако сте използвали новия ротор за завъртане на двигателя, внимателно го демонтирайте, **без да промените положението на колянвия вал!** Докато двигателят все още е в положение за запалване, внимателно поставете ротора обратно на колянвия вал, като съгласувате маркировката за синхронизация на ротора с тази на статорната пластина. Внимателно затегнете болта за закрепване на ротора, като се уверите, че нито роторът, нито колянвият вал се движат по време на затягането. Ако роторът или колянвият вал се преместят, синхронизацията ще бъде неправилна и ще се наложи да монтирате ротора отново.



- Когато роторът е монтиран правилно, поставете обратно запалителната свещ. Ако сте използвали задното колело, за да завъртите двигателя, превключете скоростната кутия обратно в неутрално положение.

- За да извадите отново новия ротор, ще ви е необходим изваждащ инструмент M27x1,25.

- Съвети за монтажа на запалителната бобина в корпуса на бобината:

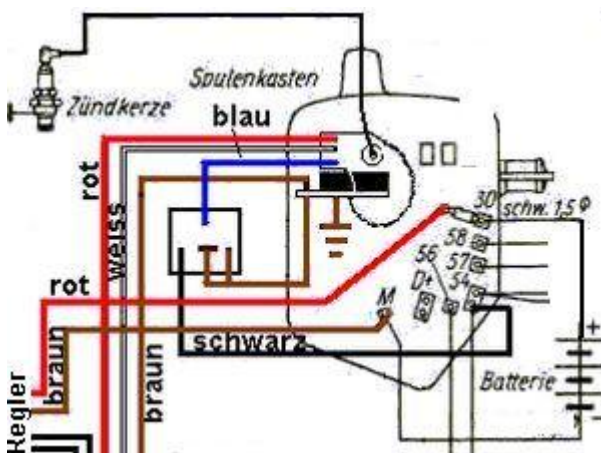
- Имате избор (в зависимост от качеството на материала на кутията на бобината и желанието и възможностите ви да отделите време):

- да изчистите целия корпус и да монтирате само запалителната бобина, или
- да извадите от корпуса само старата запалителна бобина и регулатора, а превключвателя да оставите вътре

- За монтирането на запалителната бобина в корпуса трябва да демонтирате оригиналната запалителна бобина и ключалката за запалване. Внимавайте: цилиндърът на ключалката е под напрежение от пружина и ще бъде трудно да го преместите. След това демонтирайте корпуса на запалването и разширете оригиналните отвори за кабелите за високоволтовото запалване. Поставете на място корпуса на бобината и отрежете клемната кутия на ключалката за запалване (но оставете отвора за монтажния винт).

- Сега трябва да модифицирате новата запалителна бобина. Свалете монтажната пластина на бобината. След това трябва да подготвите (с помощта на пластина и винтове) магнитно закрепване на бобината в корпуса.

- Монтирайте новия изправител/регулатор на удобно място. Можете да го поставите в страничния корпус (няма проблеми с охлаждането). Завийте новия кабел за високоволтовата система към новата запалителна бобина и закрепете бобината. Оставете един от винтовете незатегнат – тук трябва да завиете един заземителен кабел. Ако използвате варианта с реле, трябва да намерите удобно място и за релето. Прокарайте новия кабел на генератора по рамката така, че всички кабели да завършват в близост до регулатора съответно до запалителната бобина (използвайте приложените фиксатори за кабели). Обърнете внимание да не се прищипе нищо.



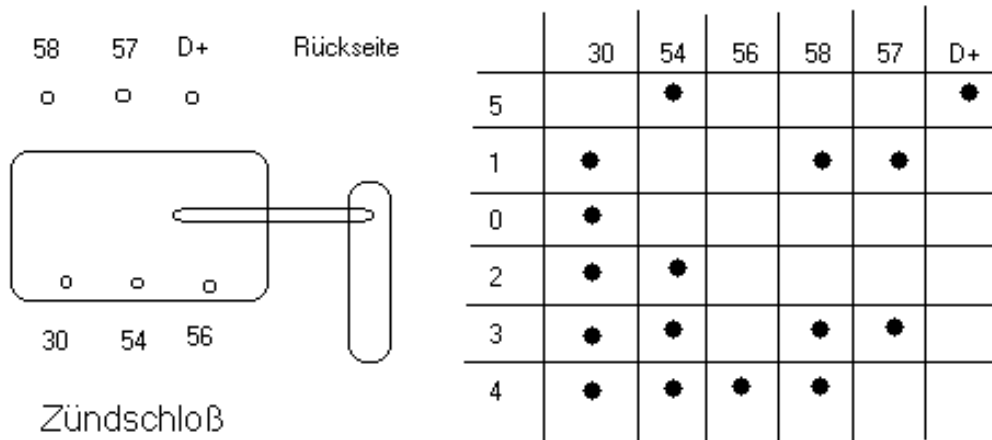
- Свържете червения, белия и кафявия заземителен кабел (от новия генератор) и синия кабел за прекъсване към новата запалителна бобина.

- Плюът на акумулатора остава на извод 30. Към този извод (или директно към акумулатора) се свързва червеният кабел на новия регулатор.

- Към твърда заземяваща точка се свързва или кабелът на регулатора, или кабелът на отрицателния полюс на акумулатора (в такъв случай кабелът на регулатора трябва да се свърже директно към отрицателния полюс на акумулатора).

Следващите стъпки варират в зависимост от метода на прекъсване.

Първо, проверете разположението на клемите на оригиналния главен прекъсвач в корпуса на бобината.



Метод с реле и аварийен прекъсвач

- D+: изводът остава празен, към тази точка не се свързва кабел
- 30: акумулатор и свързване към новия регулатор (червен кабел)
- 54: стоп-светлина, клаксон, плюс за индикатора за контрол на зареждането и индикатора за неутрална предавка, както и реле (ако е монтирано)
- 56: основно осветление
- 58: паркинг светлина, предна и задна
- 57: празен

Метод за позиция 5

- D+: синият кабел на новата запалителна бобина
- 30: акумулатор и свързване към новия регулатор (червен кабел)
- 54: стоп-светлина, клаксон, плюс за индикатора за контрол на зареждането и индикатора за неутрална предавка
- 56: основно осветление
- 58: паркинг светлини, предни и задни
- 57: празно

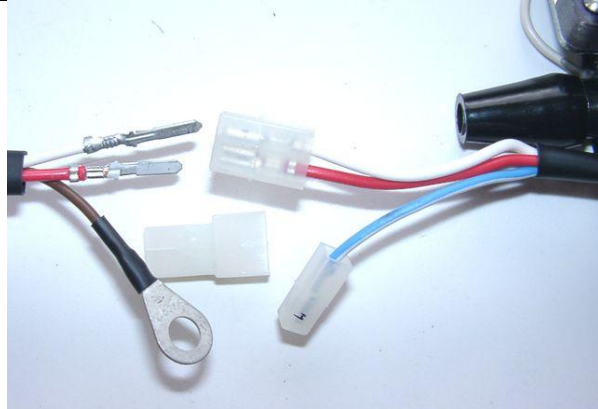
- **Внимание:** Ако лампата на индикатора за неутрална предавка е дефектна, прекъсващата верига не функционира. Можете да си помогнете, като задействате едновременно спирачката на задните колела.

Свържете частите, както е показано в съответната електрическа схема!

- За нашия стандартен регулатор за постоянен ток (95 22 699 06) използвайте електрическата схема **71ir12**.

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

- За да се улесни извеждането на кабелите през често малките отвори в корпуса на двигателя, пластмасовият капач на кабела на генератора, който води към запалителната бобина, не е поставен върху кабелния терминал. Трябва да поставите капача там едва след като всичко е правилно монтирано от страна на двигателя.



- Намерете запалителната бобина с женския ѝ конектор и двата кабела (червен и бял).

- Поставете предоставения 2-позиционен конектор върху този конектор и включете двата кабела (червен и бял) от генератора. Уверете се, че клемите са здраво закрепени в конектора и че сте свързали:

- бялото към бялото
- червения към червения

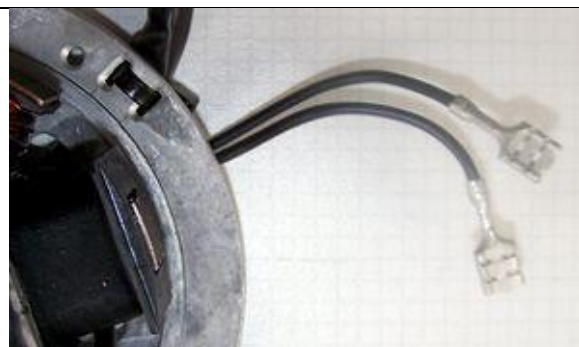
- Ако се наложи (или пожелаете) да извадите клемите отново от корпуса на щепсела, вкарайте кламер отпред до клемите и отместете настрани малката изпъкналост. След това издърпайте кабела навън.

- Кафявият проводник от новия генератор с кръглата клема трябва да се завие директно към носещата рамка на запалителната бобина (заземяване).

Внимание! Неспазването на това изискване е най-честата причина за проблеми със запалването!!

Без тази пряка връзка системата не работи или не работи дълго време без проблеми.

Моля, не разчитайте на шасито за заземяване. Боята, маслото и мръсотията често пречат на добрия контакт!

Свързване на алтернатора Powerdynamo към веригата за осветление (чрез регулатор):

- Два черни кабела, идващи от статорната бобина, пренасят напрежението за фаровете, клаксона, мигачите и т.н. Те нямат нищо общо със запалването.

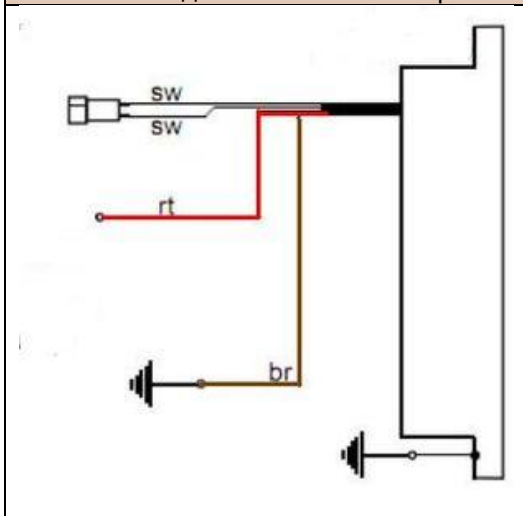
- Това напрежение (между 10 и 50 волта променлив ток) обаче трябва да бъде стабилизирано (регулирано) и за повечето приложения да бъде преобразувано в постоянен ток (DC), тъй като по принцип е променлив ток (AC).

- За тази цел предлагаме 2 различни регулатора:

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

| | |
|---|---|
| Регулатор тип 1: със стандартен DC регулатор (95 22 699 06), използвайте схемата на свързване 71ir12 : | |
| | <p>-Новият регулатор/изправител разполага с компактен щекер с 6 позиции, от които <u>една</u> не се използва. В комплекта е включен капак за женски щекер, който пасва на този щекер. В този женски щекер трябва да включите следните кабели (които имат клеми, които се закрепват в щекера):</p> |
| Двата черни кабела, двайца от генератора ... | ... свържете към изводите 1/4 на новия регулатор (оттам две еднакви черни жици водят към вътрешността на уреда). Няма значение коя жица се свързва с коя от двете клеми (1/4), тъй като те пренасят променлив ток. |
| Новият кафяв кабел с кръгла клема. | ... свързва извод 3 на регулатора (оттам също тръгва кафяв проводник към вътрешността на устройството) с отрицателния полюс на акумулатора или (ако карате без акумулатор) към масата (шасито). |
| Новият червен кабел с кръгла клема ... <p style="text-align: center;">Внимание: Неправилната полярност ще повреди електрониката!</p> | ... се свързва към извод 5 на новия регулатор (оттам също така червен проводник влиза в устройството). Този проводник е основната точка на свързване между старата и новата система. Оттук излиза регулираното положително напрежение, което се свързва с положителния полюс на акумулатора или (ако карате без акумулатор) с входния терминал за напрежение на главния прекъсвач (ключалка за запалване, при немските мотоциклети: пин 51/30). |
| Уверете се, че имате предпазител 15A между акумулатора и електрическата верига на мотоциклета. | |
| Зелено-червеният проводник на извод 6 на новия регулатор ... | ... е за индикаторната лампа за регулиране на заряда. Там се свързва кабелът, който преди е свързвал индикаторната лампа с оригиналния регулатор. - Уверете се, че този контрол функционира само при наличие на акумулатор. Ако карате без акумулатор, но все пак свържете кабела, ще видите, че индикаторът свети, дори когато генераторът генерира напрежение. Затова, ако нямате акумулатор, не го свързвайте. |
| - Функцията за управление на индикатора за заряд се основава на транзисторен превключвател и представлява допълнителна функция. Дори и тя да не работи, регулаторът може все пак да е в изправно състояние. Проста проверка: при работещ двигател включете фаровете и изключете акумулатора. Ако фаровете светят ярко, устройството е изправно. | |

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



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

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

- Ако е свързан към заземяването, ще прекъсне запалването!

Забележка:

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

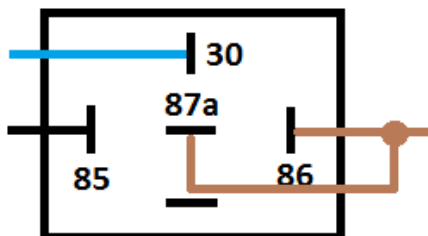
- Изключване чрез отделен прекъсвач (при каране без акумулатор):

Релето няма да бъде монтирано. Синьо-белият кабел на запалителната бобина ще бъде свързан към прекъсвач, който се затваря към маса (бутон на кормилото). Или можете да монтирате ключалка за запалване, която има възможност да се свърже към маса, когато е в положение „OFF“.

- Метод с акумулатор:

Свържете кафявия проводник на релето към надеждно заземяване. Прокарайте по-дългия черен проводник от релето към проводника, който преди това е бил свързан към извод, носещ напрежение, когато превключвателят е включен (при немските мотоциклети: извод 15), и го свържете там. Свържете синия проводник от пин 30 на релето към синия (бял) проводник на новата запалителна бобина. Ако акумулаторът ви се развали по пътя, просто откачете този син проводник и мотоциклетът ви ще заработи отново (сега просто няма да спира при изключване).

Свързване на релето (ако се използва):



- Кафявият проводник с пръстеновиден терминал от изводите 87а и 86 се свързва със заземяването.

- Черният проводник от извод 85 се свързва с клемата на главния прекъсвач, която е под напрежение, когато прекъсвачът е включен.

| | |
|---|--|
| <p>Завийте кабела за високо напрежение (запалване)...</p> <p>- Моля, не използвайте кабели за усилване на искрата, като например „Nology supercables“ или „hot wire“. Това ще наруши работата на системата и е възможно да я повреди.</p> | <p>... към запалителната бобина и нахлузете гуменото уплътнение, преди да монтирате бобината (така ще ви е по-лесно).</p> <p>- Моля, използвайте кабела, който е включен в комплекта, а не някакъв стар кабел.</p> |
| <p>- Ще си направите услуга, ако подмените свещите и клемите за свещите на мотоциклета си с нови (за предпочитане с съпротивление между 0 и 2 kOhm). Много проблеми се дължат на „на пръв поглед добри“ (дори напълно „нови“) свещи, клеми и кабели.</p> <p>- Не използвайте свещи с вграден резистор за потискане на искрите. NGK (например) предлага такива свещи, обозначени с буквата „R“ (за резистор).</p> | |
| <p>- Накрая – преди да монтирате акумулатора и преди първото стартиране с ритник – моля, проверете отново внимателно всички връзки и монтажни елементи, като ги съпоставите със схемата на свързване. Проверете дали напрежението на акумулатора и лампите е правилно (12 V).</p> <p>- Ако нещо не работи, моля, консултирайте се с нашето ръководство за отстраняване на неизправности на нашата начална страница. Като първа стъпка откачете синия проводник от бобината и проверете отново.</p> | |
| <p>- ВАЖНО: При ремонт на колянвия вал валът на динамото често се подлага на механична обработка и се скъсява. В резултат на това роторът се спуска по-ниско и е възможно нитовете му да докосват намотката на статора. Това води до повреда на статора и отказ на запалването.</p> | |

Важна информация за безопасността и експлоатацията

| |
|--|
| <p>- Безопасността е на първо място! Моля, спазвайте общите правила за здраве и безопасност при ремонт на моторни превозни средства (MVR), както и указанията за безопасност и задълженията, посочени от производителя на вашия мотоциклет.</p> <p>Маркировките за синхронизация върху материала служат само като обща ориентация при първоначалния монтаж. Моля, след сглобяването проверете с подходящи средства (стробоскоп), че настройките са правилни, за да предотвратите повреда на двигателя или дори риск за вашето здраве. Вие носите изцяло отговорността за монтажа и правилността на настройките.</p> |
| <p>- Системите за запалване генерират високо напрежение! При нашите материали то достига до 40 000 волта! При небрежно боравене това може не само да бъде болезнено, но и изключително <u>опасно</u>. Моля, поддържайте безопасно разстояние от електрода на свещта за запалване и от откритите кабели за високо напрежение. Ако се наложи да проверите дали се образува искра, хванете здраво ключа за свещта с добре изолиращ материал и го притиснете силно към твърда повърхност на блока на двигателя.</p> <p>Никога не издърпвайте капачките на свещите, докато двигателят работи. Мийте автомобила си само при спрян двигател и изключено запалване.</p> |
| <p>- Като част от комплекта би трябвало да сте получили НТ кабел с фиксирана гумена капачка (която не съдържа резистор); за да спазите местното законодателство (<i>изискванията за електромагнитна съвместимост</i>), трябва да използвате запалителна свещ с вграден резистор (или да замените капачката с такава, която съдържа резистор).</p> <p>- Не използвайте капачки на запалителни свещи, съдържащи резистор, заедно със запалителни свещи, съдържащи резистор. Това би довело до проблеми, особено до затруднено стартиране на двигателя. Общото съпротивление на капачката и запалителната свещ заедно не трябва да надвишава 5 kOhm.</p> <p>- Имайте предвид, че свещите за запалване остаряват, което увеличава съпротивлението им. Ако двигателят запалва само когато е студен, много вероятно причината да е дефектен конектор на свещта за запалване или дефектна свещ за запалване. Не използвайте т.нар. кабели за усилване на запалването (например Nology).</p> |

- След монтажа, моля, проверете стегнатостта на всички винтове, дори и на предварително монтираните. Ако частите се разхлабят по време на работа, неизбежно ще настъпи повреда на материала. Ние предварително монтираме винтовете само леко затегнати.

- Дайте възможност на новоинсталираната система да заработи, преди да започнете да проверявате и тествате показателите или, което е още по-лошо, да внасяте промени в нея. Нашите части са проверени преди доставката до вас. И без това няма да можете да проверите много. **В никакъв случай не измервайте електронните компоненти (като запалителна бобина, регулатор и блок за предварение). Рискувате да нанесете сериозни повреди на вътрешната електроника там. И без това няма да получите никакви осезаеми резултати от тази операция.** Имайте предвид, че също така вашият карбуратор, свещите и гнездата за свещи (дори и да са напълно нови) могат да бъдат причина за неизправността. Общият опит с нашите системи показва, че карбураторът ще трябва да бъде пренастроен към по-ниски настройки. Ако системата не запали след монтажа, първо откачете синия (или синьо-бял) прекъсващ проводник директно от запалителната бобина (или в някои случаи от модула за предварение), за да елиминирате евентуална неизправност в прекъсващата верига. Проверете внимателно заземяващите връзки и се уверете, че има добро електрическо свързване между шасито и блока на двигателя.
В случай на проблеми, моля, първо се консултирайте с нашата база от знания, преди да ни изпратите материала за проверка.

- Искрата при класическите системи за запалване с контакти има сравнително малка енергия – около 10 000 волта – и затова изглежда жълта и дебела (което обаче я прави много забележима). Искрата от нашата система е високоенергийна, с напрежение до 40 000 волта, поради което е с форма на тънка игла и е със син цвят, което я прави не толкова забележима. Освен това искрата се получава само при скорости, при които се задейства кикстартът, а не при бавно натискане на лоста за кикстарт с ръка (както може да се получи при запалвания, задвижвани от акумулатор).

- Системите, използващи запалителни бобини с два изхода, имат няколко особености. Моля, имайте предвид, че по време на тестове от едната страна, другата страна трябва да бъде свързана към монтирана запалителна свещ или надеждно заземена. В противен случай няма да има искра от нито една от двете страни. Освен това при такива отворени изходи по цялата повърхност на бобината могат да изхвърчат дълги и опасни искри.

- Никога не извършвайте електродугово заваряване на мотоциклета, без да сте изключили напълно всички части, съдържащи полупроводници (запалителна бобина, регулатор, устройство за ускоряване на запалването); не е необходимо да сваляте статора и ротора. Същото важи и за запояване. Преди да докоснете електронните компоненти, изключете поялника от електрическата мрежа! Никога не използвайте медна замазка върху свещите за запалване.

- Електронните устройства са много чувствителни към неправилна полярност. След извършване на работа по системата, проверете дали полярността на акумулатора и регулатора е правилна. Неправилната полярност води до късо съединение и ще повреди регулатора, запалителната бобина и модула за регулиране на запалването. По правило свързването на кабелите винаги се извършва по принципа „цветът към цветът“. Случаите, в които цветовете на кабелите се различават, са изрично посочени в нашите инструкции.

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

- Не използвайте ключове за свещи с съпротивление над 5 kOhm. По-добре използвайте такива с 1 или 2 kOhm. Имайте предвид, че гнездата за свещи с времето се износват и по този начин вътрешното им съпротивление се увеличава. Ако двигателят стартира само когато е студен, най-вероятно причината е дефектно гнездо за свещ и/или дефектна свещ. При проблеми проверете и кабелите за високо напрежение. Никога не използвайте кабели за високо напрежение от въглеродни влакна, никога не използвайте т.нар. „горещи жици“, които обещават да увеличат искрата.

- Препоръчително е роторът да се покрие с тънък слой масло, за да се намали рискът от корозия.

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

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

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

Насладете се на карането на мотоциклета си с новото му електрическо сърце!

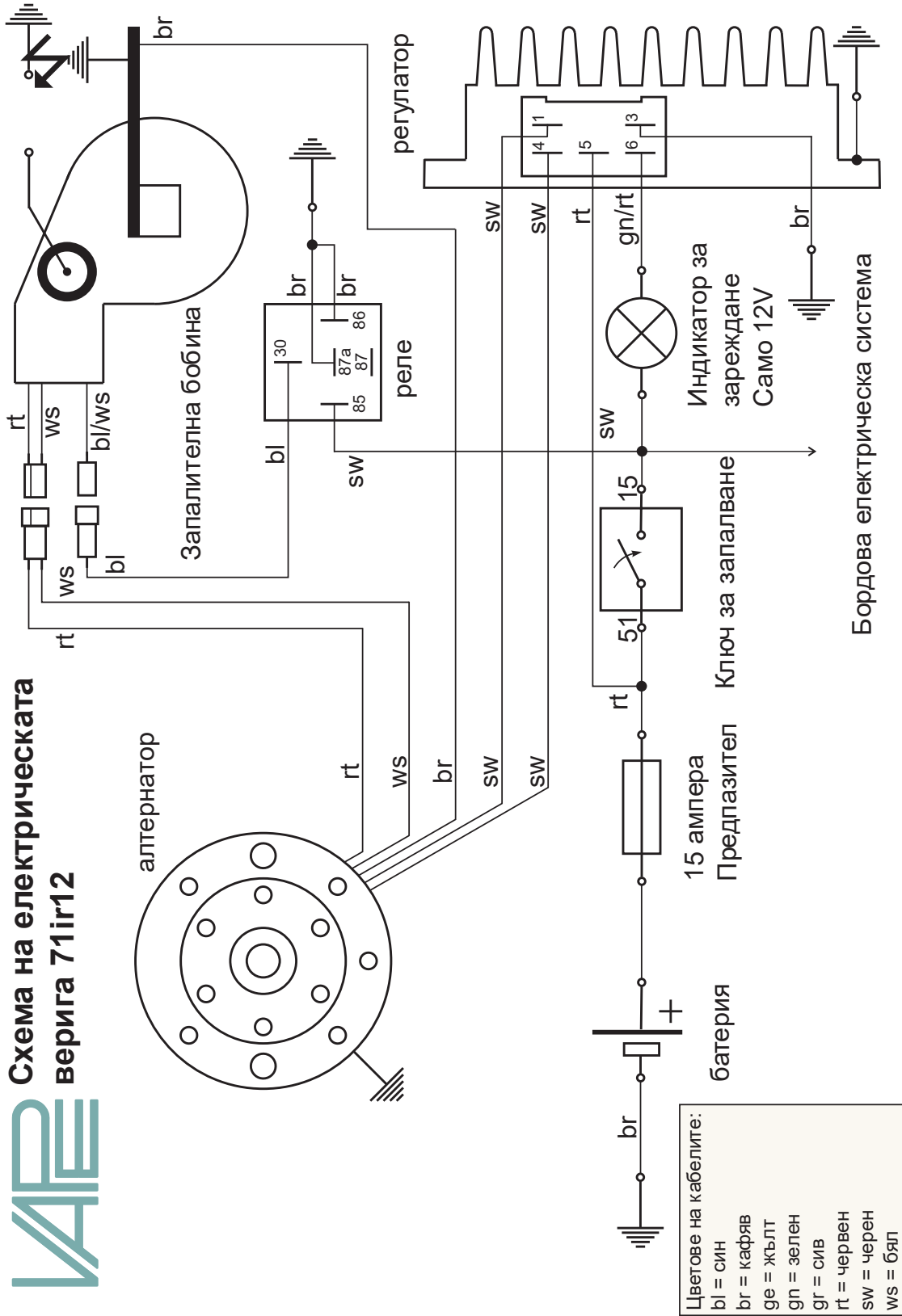


Схема на електрическата верига на контролер 102

