

System 737779900 (układ oświetlenia prądu stałego)

System 737759900 (tylko zapłon, bez cewek oświetleniowych)



Zalety w porównaniu z oryginalnym układem:

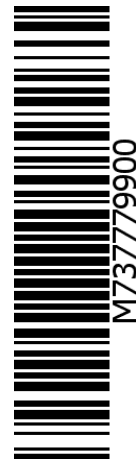
Zapłon magnetyczny / elektroniczny do silników Rotax 406, 244, 280, 281, 282, 366 (Can Am) wykorzystujących duży stożek (nakrętka M18) oraz Aprilia 240 RX (1984)

- Generator na zasadzie iskrownika ze zintegrowanym zapłonem półprzewodnikowym. System specjalnie zaprojektowany do użytku w terenie.

- Moc wyjściowa 12 V/100 W prądu stałego. (System 599 Racing bez obsługi oświetlenia) Zastępuje fabryczny magneto oraz wszystkie elementy układu zapłonowego

- Uwaga: Wirnik waży 1215 g (masa wirników fabrycznych jest różna, jeden ważył 1075 g) większa masa nie jest możliwa ze względu na ograniczenia przestrzenne

- wszystkie części są nowe
- znacznie większa wydajność świetlna (tylko układ oświetleniowy)
- bardzo stabilny zapłon z mocną iskrą
- lepszy rozruch, lepsze spalanie paliwa
- brak zużycia styków rozrządu



Instrukcja montażu systemu 737779900	2.9.2026
– Jeśli potrafisz zamontować i wyregulować fabryczny układ zapłonowy oraz posiadasz podstawowe umiejętności mechaniczne, możesz zamontować układ VAPE! Jeśli nigdy nie zajmowałeś się układem zapłonowym, lepiej zleć to komuś, kto się na tym zna.	
- Firma VAPE nie ma możliwości monitorowania przestrzegania niniejszych instrukcji, ani warunków i sposobów montażu, eksploatacji, użytkowania i konserwacji systemu. Nieprawidłowy montaż może spowodować uszkodzenie mienia, 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	
WAŻNE	
- Przed rozpoczęciem prac przy motocyklu prosimy o dokładne i uważne zapoznanie się z niniejszą instrukcją Należy pamiętać, że wszelkie modyfikacje elementów oraz samodzielne 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 zamieszczonymi 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 jazd próbnych. W razie potrzeby zmień ustawienia na bezpieczniejsze wartości (mniejsze wyprzedzenie). Podczas montażu dokładnie sprawdź, czy wirnik (koło zamachowe) nie styka się z cewkami stojana ani żadnymi innymi elementami, co może się zdarzyć z różnych przyczyn i doprowadzić do poważnych uszkodzeń.	
Przeznaczenie - System ten jest przeznaczony do zastąpienia fabrycznych układów prądotwórczych (dynamo/alternatora) oraz układów 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 pojazdu oraz komfort jazdy, zapewniając lepsze oświetlenie, lepsze działanie kierunkowskazów bocznych i klaksonu, a także – w porównaniu ze starszymi układami fabrycznymi – większą niezawodność. Ponieważ nasz system nie wpływa na charakterystykę silnika, nie powoduje wzrostu emisji zanieczyszczeń gazowych ani hałasu. W większości przypadków emisja zanieczyszczeń powinna nawet ulec zmniejszeniu dzięki lepszemu spalaniu. Jeśli system będzie używany zgodnie z przeznaczeniem, nie narusza to zazwyczaj obowiązujących przepisów dotyczących motocykla. (Proszę sprawdzić lokalne przepisy prawne!) System ten nie nadaje się do stosowania podczas zawodów sportowych. W przypadku użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem gwarancja zostanie unieważniona i może się zdarzyć, że nie osiągniesz pożądanego rezultatu lub, w najgorszym przypadku, utracisz dopuszczenie do ruchu drogowego.	
 - Firma VAPE gwarantuje, że jej produkty posiadają homologację oznaczoną symbolem „E” w okręgu (E8 – konkretnie dla Republiki Czeskiej), zapewniając w ten sposób stałą zgodność właściwości produktu z odpowiednimi przepisami homologacyjnymi ECE (zwłaszcza ECE R10.05). Kontrole są regularnie przeprowadzane przez właściwy organ.	
- System ładowania jest przeznaczony wyłącznie do stosowania z akumulatorami kwasowo-ołowiowymi 12 V (w układach 6 V – 6 V) z elektrolitem płynnym lub akumulatorami kwasowo-ołowiowymi szczelnymi, typu AGM i żelowymi. Nie nadaje się do stosowania z akumulatorami niklowo-kadmowymi, niklowo-wodorkowymi, litowo-jonowymi ani żadnymi innymi typami akumulatorów, zarówno ładowalnych, jak i nieladowalnych.	
- 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 od Ciebie pewnego dostosowania.	

- **Podczas montażu należy bezwzględnie zacząć od złożenia elementów silnika**, aby upewnić się, że rzeczywiście do siebie pasują, zanim przystąpi się do montażu części 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 po prostu wybraniu czegoś z półki w supermarkecie, ponieważ istnieje bardzo wiele typów, wersji i potencjalnie nieznanych modyfikacji 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 takich elementów**. Istniejące już elektroniczne obrotomierze mogą nie działać z nowym systemem. Istniejące już 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 odpowiedniej wiedzy na temat montażu, zleć go fachowcowi lub w specjalistycznym warsztacie. 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. Nigdy nie należy używać do demontażu nowego wirnika żadnych innych narzędzi niż zalecany ściągacz. Uszkodzenia wirnika wynikające z użycia 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 plastyfikacji magnesów należy spróbować odsunąć magnesy palcami). Po uderzeniu wklejone magnesy mogły się poluzować i przylegać do wirnika wyłącznie dzięki sile magnetycznej, przez co nie da się tego od razu zauważyć. Podczas pracy silnika uszkodzenia mogłyby być znaczne. Przed umieszczeniem wirnika na silniku należy upewnić się, że na jego magnesach nie zgromadziły się żadne metalowe przedmioty, takie 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 ewentualnie zaktualizowane informacje. Lista systemów dostępna jest pod adresem <http://www.powerdynamo.biz>

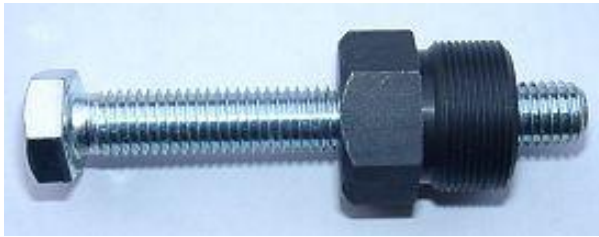
**Wersja DC Lighting:
Powinieneś otrzymać następujące części:**



- wstępnie zmontowany zespół stojana
- wirnik (koło zamachowe)
- elektroniczna (kondensatorowa) cewka zapłonowa
- kabel wysokiego napięcia z końcówkami na wtyczce
- regulator prądu stałego z kondensatorem wygładzającym
- różne elementy
- ściągacz

**Wersja wyścigowa (tylko zapłon):**

- wstępnie zmontowany zespół stojana
- wirnik (koło zamachowe)
- elektroniczna cewka zapłonowa (kondensatorowa)
- kabel wysokiego napięcia z końcówkami na świece
- różne elementy
- ściągacz



- 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 pazurkowego, młotka ani żadnego innego narzędzia, które mogłoby spowodować wypadnięcie magnesów.

- Aby ponownie zdjąć nowy wirnik, należy używać wyłącznie ściągacza z gwintem wewnętrznym M27x1,25 (nr kat.: 72 98 999 99, w zestawie).

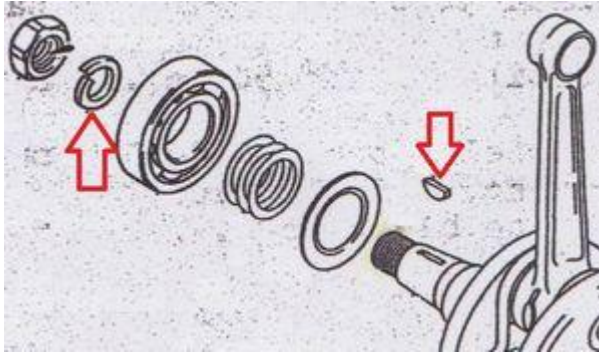
- **Uwaga:** Nigdy nie używaj ściągacza pazurkowego, młotka ani żadnego innego narzędzia, które mogłoby spowodować wypadnięcie magnesów.



- Upewnij się, że motocykl stoi stabilnie na podpórcie, najlepiej na podwyższonym stole warsztatowym, oraz że masz swobodny dostęp do strony silnika, po której znajduje się alternator.

- Zdejmij pokrywę alternatora, a następnie zdejmij z niej fabryczny stojan Motoplát. Odkręć fabryczne koło zamachowe (zachowaj nakrętkę! Będzie jeszcze potrzebna) i zdejmij koło zamachowe.

- Zdejmij cewkę zapłonową i odłącz wszystkie przewody łączące stojan z cewką zapłonową.



- Wyjmij kluczyk Woodruffa z wału korbowego. Nie będzie już potrzebny. Proszę, nie zapomnij tego zrobić, w przeciwnym razie pojawią się problemy w dalszej części montażu.

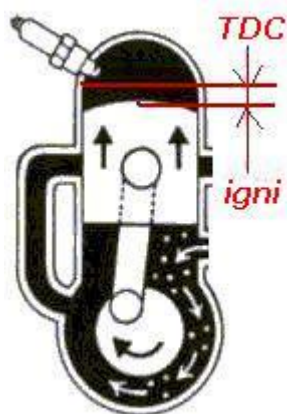
- **Uwaga:** Ten klucz Woodruffa w rzeczywistości nie mocuje wirnika na wale – za to odpowiada stożek. Służy on jedynie do ustawienia wirnika w prawidłowej pozycji, co teraz zostanie osiągnięte w inny sposób.

- Pamiętaj, aby nie używać podkładki sprężynowej z nowym wirnikiem. Może to spowodować problemy z niewystarczającą długością gwintu nakrętki. Nakrętka utrzyma się bez niej.



- Wyjmij świecę zapłonową.

- Załóż nowe koło zamachowe na wał. Nie mocuj go jeszcze. Trzeba je najpierw ustawić w odpowiedniej fazie.



- Ustaw wał korbowy (w razie potrzeby przy pomocy tymczasowo zamontowanego nowego koła zamachowego) w położeniu zapłonu. W przypadku modeli typu 366 (370 cm³) i typu 406 (399 cm³) powinno to być 2,5 mm przed górnym martwym punktem (20 stopni $\pm$ 0,2 stopnia), a w przypadku modeli typu 244 i 280 (248 cm³ i 277 cm³), a także typu 124 (124 cm³) i typu 174 (173 cm³) 1,3 mm (15 stopni $\pm$ 0,1 stopnia).
- Tymczasowo zamontowane nowe koło zamachowe można wykorzystać jako uchwyt do obracania.

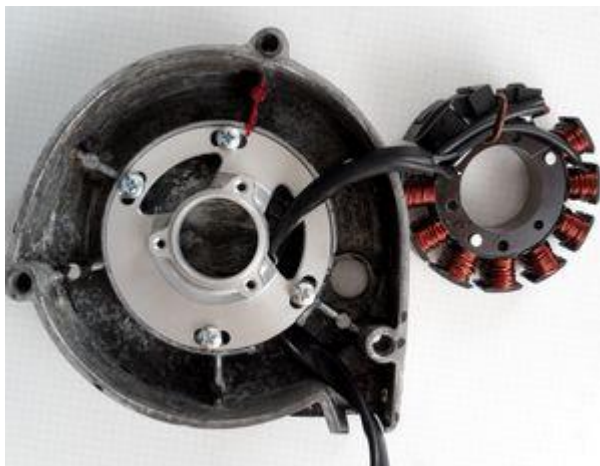


- Przyjrzyj się nowemu wirnikowi. Na jego obwodzie znajdziesz równomiernie rozmieszczone oznaczenia (wyłoczoną lub wygrawerowaną laserowo linię).
- Oba oznaczenia muszą być wyrównane w momencie zapłonu

- Po ustaleniu położenia zapłonu należy ponownie ostrożnie odłączyć koło zamachowe, nie zmieniając położenia korby. Następnie zamontuj nowe koło zamachowe w taki sposób, aby oznaczenie na jego obwodzie pokrywało się ze środkiem otworu mocującego pokrywę skierowanego do przodu (jak pokazano na zdjęciu). Ostrożnie przykręć koło zamachowe za pomocą fabrycznej nakrętki. Uważaj, aby nie zmienić położenia wału korbowego.



- Odkręć nową cewkę stojaną od podstawy (3 śruby M4), aby uzyskać dostęp do otworów na śruby w podstawie. Uważaj, aby nie uszkodzić izolacji lakierowej.
- Umieść płytkę w pokrywie iskrownika (tak samo jak była zamontowana fabryczna płytkę). Upewnij się, że małe czerwone oznaczenie na podstawie jest wyrównane z występnym w pokrywie, który biegnie w kierunku otworu na śrubę pokrywy, skierowanego w stronę kierunku jazdy, jak pokazano poniżej.
- Upewnij się, że płyta jest dobrze zamocowana. Ustaw ponownie cewkę stojaną. Upewnij się, że żadne przewody nie zostały przygniecione między stojanem a płytą (jeśli stojan wsuwa się raczej luźno, to prawdopodobnie przygniotłeś przewód. Jeśli zatrzasnie się z cichym kliknięciem, wszystko jest w porządku).



- Teraz wszystko jest gotowe. Możesz założyć z powrotem pokrywę. Załóż z powrotem świecę zapłonową. Sprawdź jeszcze raz, czy magnesy koła zamachowego nie przyciągnęły żadnych ciał obcych (podkładek, śrub itp.).

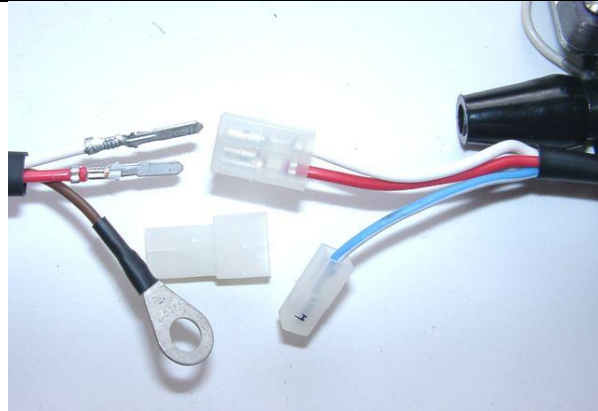
- Teraz należy przymocować cewkę zapłonową i regulator do ramy motocykla. W układzie wyścigowym nie ma regulatora.



- Okablowanie układu wyścigowego jest prostsze, ale zasadniczo takie samo jak w przypadku układu oświetlenia, z tą różnicą, że nie ma regulatora. Nie ma również dwóch czarnych przewodów biegnących od stojana (do regulatora).

Podłącz elementy zgodnie ze schematem elektrycznym 71ik_102:

- Aby ułatwić przeprowadzenie przewodu przez często niewielkie otwory w obudowie silnika, plastikowa zatyczka przewodu generatora prowadzącego do cewki zapłonowej nie została założona na końcówkę przewodu. Zatyczkę tę należy założyć dopiero po prawidłowym zamontowaniu wszystkich elementów po stronie silnika.



- Należy odszukać cewkę zapłonową z gniazdem i dwoma przewodami (czerwonym i białym).
- Załóż na tę wtyczkę dołączoną obudowę wtyczki z dwoma gniazdami i podłącz do niej dwa przewody (czerwony i biały) z generatora. Upewnij się, że zaciski są dobrze osadzone w obudowie oraz że podłączasz:
 - biały z białym
 - czerwony do czerwonego

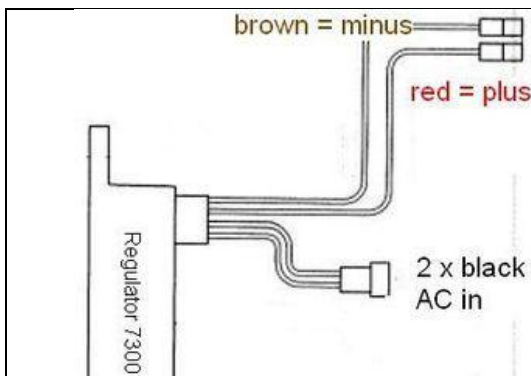
- Jeśli zajdzie potrzeba (lub chęć) ponownego wyjęcia zacisków z obudowy wtyczki, należy wsunąć spinacz biurowy od przodu obok zacisków i odsunąć na bok małą wypustkę. Następnie wyciągnąć przewód.

- Brązowy przewód z nowego generatora, zakończony okrągłą końcówką oczkową, należy przykręcić bezpośrednio do ramy mocującej cewki zapłonowej (masa).

Uwaga! Nieprzestrzeganie tej zasady jest najczęstszą przyczyną problemów z zapłonem!!

Bez tego bezpośredniego połączenia układ nie działa lub nie działa długo bez problemów.

Proszę nie polegać na ramie jako uziemieniu. Farba, olej i brud często uniemożliwiają dobry kontakt!



Nowy regulator/prostownik ma 4 przewody

- 2 czarne przewody zakończone plastikową wtyczką do wejścia prądu przemiennego z 2 czarnych przewodów generatora
- 1 czerwony z plastikową wtyczką który prowadzi na biegun dodatni
- 1 brązowy z plastikową wtyczką będący uziemieniem (minus)

- Dwa czarne przewody wychodzące z generatora...

... należy najpierw wprowadzić do dostarczonej podwójnej obudowy wtyczki z tworzywa sztucznego. Obudowa ta łączy się z wtyczką z tworzywa sztucznego na końcu dwóch czarnych przewodów regulatora. Nie ma znaczenia, który czarny przewód znajduje się po której stronie, ponieważ mamy do czynienia z prądem przemiennym.

- Brązowy przewód z regulatora ...

... powinien być podłączony albo do bieguna ujemnego akumulatora, albo do dobrego uziemienia, jeśli nie ma akumulatora.

- Czerwony przewód z regulatora...

... należy podłączyć albo do **bieguna dodatniego** akumulatora **12 V**, albo – jeśli nie ma akumulatora – do przewodu, który prowadzi do odbiorników (zazwyczaj do styku wlotowego głównego wyłącznika).

Uwaga:

Nieprawidłowa polaryzacja spowoduje uszkodzenie elektroniki!

Upewnij się, że między akumulatorem a obwodami pojazdu znajduje się bezpiecznik 15 A .	
- Nie ma możliwości podłączenia lampki kontrolnej ładowania bez akumulatora – i tak by to nie działało. Regulator posiada wbudowany kondensator o dużej pojemności, który stabilizuje napięcie. Dzięki temu kierunkowskazy i klakson będą działać prawidłowo nawet bez akumulatora. - Pozostaje niebieski (czasami niebiesko-biały) przewód przy cewce zapłonowej. Jest to przewód odcinający zasilanie. <u>Uwaga:</u> - W przypadku awarii zapłonu należy w pierwszej kolejności odłączyć ten niebieski przewód. W wielu przypadkach pozwoli to na ponowne uruchomienie pojazdu	
Przykręć przewód wysokiego napięcia (zapłonowy)... - Proszę nie używać żadnych kabli wzmacniających iskrę, takich jak „Nology supercables” czy „hot wire”. Spowoduje to zakłócenia w działaniu układu i może go uszkodzić.	- Podłączenie do masy – spowoduje to zablokowanie zapłonu! - Ten rodzaj okablowania stosuje się w motocyklach, które pierwotnie były wyposażone w zapłon magnetyczny i w związku z tym wyłączano je poprzez zwarcie do masy. - Pojazdy te są z założenia wyposażone w główny wyłącznik (lub jakiś wyłącznik awaryjny), który w pozycji OFF łączy styk z masą (motocykle niemieckie: styk 2). Niebieski (lub biały) przewód cewki zapłonowej należy podłączyć właśnie w tym miejscu. W ten sposób wyłączanie działa tak samo jak dotychczas.
... do cewki zapłonowej i naciągnij gumową uszczelkę przed zamontowaniem cewki (będzie to łatwiejsze). - Proszę używać kabla dołączonego do zestawu, a nie jakiegokolwiek starego kabla.	
- Zrobisz sobie przysługę, jeśli zaopatrzysz swój motocykl w nowe świece zapłonowe i klucze do śwec (najlepiej o rezystancji w zakresie 0–2 kΩ). Wiele problemów wynika właśnie z „pozornie sprawnych” (a nawet zupełnie „nowych”) świec zapłonowych, końcówek i przewodów. - Nie używaj świec zapłonowych z wbudowanym rezystorem tłumiącym. Firma NGK (np.) oferowała takie świece oznaczone literą „R” (od angielskiego słowa „resistor” – rezystor).	
- Na koniec – przed zamontowaniem akumulatora i przed pierwszym uruchomieniem silnika za pomocą kopniaka – prosimy o dokładne sprawdzenie wszystkich połączeń i elementów montażowych zgodnie ze schematem elektrycznym. Należy sprawdzić, czy napięcie na akumulatorze i żarówkach jest prawidłowe (12 V). - Jeśli coś nie działa, zapoznaj się z naszym przewodnikiem dotyczącym rozwiązywania problemów, dostępnym na naszej stronie głównej. W pierwszej kolejności odłącz niebieski przewód od cewki i przeprowadź ponowny test.	
- WAŻNE: Podczas naprawy wału korbowego wał prądnicy 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 zapłonu.	

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 elemencie służą wyłącznie jako ogólna wskazówka podczas pierwszego montażu. Po zakończeniu 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 poprawność ustawień.

- Układy zapłonowe wytwarzają wysokie napięcie! W przypadku naszych materiałów nawet do 40 000 woltów! Nieostrożne obchodzenie się z nimi może być nie tylko bolesne, ale wręcz niebezpieczne. Prosimy o zachowanie bezpiecznej odległości od elektrody świecy zapłonowej oraz odsłoniętych przewodów wysokiego napięcia. Jeśli konieczne jest sprawdzenie iskry zapłonowej, należy mocno przytrzymać nasadkę świecy zapłonowej za pomocą dobrze izolującego materiału i przycisnąć ją mocno do solidnej powierzchni bloku silnika. Nigdy nie wyjmuj nasadek świec zapłonowych, gdy silnik pracuje. Myj pojazd wyłącznie przy wyłączonym silniku i wyłączonym zapłonie.

- W zestawie powinien znajdować się przewód HT z zamocowaną gumową nasadką (która nie zawiera 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 jednocześnie stosować 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 kOhm.

- Należy pamiętać, że świece zapłonowe ulegają starzeniu, co powoduje wzrost ich rezystancji. Jeśli silnik uruchamia się tylko na zimno, bardzo prawdopodobne jest, że przyczyną jest uszkodzona nasadka świecy zapłonowej lub wadliwa świeca zapłonowa. Nie należy stosować tzw. przewodów wzmacniających zapłon (np. Nology).

- Po montażu należy sprawdzić dokręcenie wszystkich śrub, nawet tych fabrycznie zamontowanych. Jeśli podczas pracy elementy się poluzują, nieuchronnie dojdzie do uszkodzenia materiału. Śruby montujemy fabrycznie tylko luźno.

- Daj nowo zainstalowanemu układowi szansę na prawidłowe działanie, zanim zaczniesz sprawdzać i testować wartości, a co gorsza – wprowadzać w nim zmiany. Nasze części zostały sprawdzone przed wysyłką do Państwa. I tak nie będą Państwo w stanie wiele sprawdzić. **W każdym razie proszę powstrzymać się od pomiarów elementów elektronicznych (takich jak cewka zapłonowa, regulator i moduł wyprzedzenia zapłonu). Grozi to poważnym uszkodzeniem wewnętrznej elektroniki tych elementów. I tak nie uzyskają Państwo żadnych konkretnych wyników z tej operacji.** Należy pamiętać, że przyczyną nieprawidłowego działania mogą być również gaźnik, świece zapłonowe i gniazda świec (nawet jeśli są zupełnie nowe). Z ogólnego doświadczenia z naszymi układami wynika, że gaźnik będzie wymagał ponownego wyregulowania na niższe ustawienia. Jeśli układ nie uruchomi się po montażu, należy najpierw odłączyć niebieski (lub niebiesko-biały) przewód odcięcia bezpośrednio przy cewce zapłonowej (lub w niektórych przypadkach przy module wyprzedzenia zapłonu), aby wyeliminować ewentualną awarię obwodu odcięcia. Należy dokładnie sprawdzić połączenia uziemienia i upewnić 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 przerywaczami 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, o napięciu do 40 000 woltów, dlatego ma formę skupioną, cienką jak igła, i jest koloru niebieskiego, co sprawia, że nie jest tak dobrze widoczna. Ponadto iskra pojawia się wyłącznie przy prędkościach uruchamianych za pomocą rozrusznika nożnego, a nie przy powolnym naciskaniu dźwigni rozrusznika ręką (jak to może mieć miejsce w przypadku zapłonów akumulatorowych).

- Układy wyposażone w cewki zapłonowe z podwójnym wylotem charakteryzują się kilkoma specyficznymi cechami. Należy pamiętać, że podczas przeprowadzania testów po jednej stronie, druga strona musi być podłączona do zamontowanej świecy zapłonowej lub solidnie uziemiona. W przeciwnym razie po żadnej ze stron nie pojawi się iskra. Ponadto przy tak otwartych wylotach 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 sieci zasilającej! Nigdy nie należy stosować pasty miedzianej na świecach zapłonowych.

- Urządzenia elektroniczne są bardzo wrażliwe na nieprawidłową polaryzację. Po zakończeniu prac przy układzie należy sprawdzić, czy polaryzacja akumulatora i regulatora jest prawidłowa. Nieprawidłowa polaryzacja powoduje zwarcia i prowadzi do uszkodzenia regulatora, cewki zapłonowej oraz modułu wyprzedzania zapłonu. Zasadniczo przewody należy łączyć zgodnie z kolorem. Przypadki, w których kolory przewodów się różnią, są wyraźnie zaznaczone w naszej instrukcji.

- Podczas obchodzenia się z nowym wirnikiem należy uważać, aby nie uszkodzić jego magnesów. Należy unikać bezpośrednich uderzeń w obwód wirnika. **Podczas transportu nigdy nie należy umieszczać wirnika nad stojanem.** Należy przestrzegać naszych wytycznych dotyczących transportu tego materiału.

- Nie należy używać kluczy do świec zapłonowych o rezystancji większej niż 5 kΩ. Lepiej stosować klucze o rezystancji 1 lub 2 kΩ. Należy pamiętać, że nasadki do świec zapłonowych ulegają zużyciu, co powoduje wzrost ich rezystancji wewnętrznej. Jeśli silnik uruchamia się tylko na zimno, przyczyną jest najprawdopodobniej uszkodzona nasadka do świecy zapłonowej i/lub sama świeca. W razie problemów należy sprawdzić również przewody wysokiego napięcia. Nigdy nie należy używać przewodów wysokiego napięcia z włókna węglowego ani tzw. „gorących drutów”, które rzekomo zwiększają iskrę.

- Dobrym pomysłem jest pokrycie wirnika cienką warstwą oleju, aby zmniejszyć ryzyko korozji.

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

- Jeśli motocykl nie będzie używany przez dłuższy czas, należy odłączyć akumulator (o ile jest zainstalowany), aby zapobiec wyciekaniu prądu przez diody regulatora. Należy jednak pamiętać, że nawet odłączony akumulator po pewnym czasie ulegnie rozładowaniu.

- Prosimy o przestrzeganie tych wskazówek, 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 swoim rowerze z nowym elektrycznym sercem!

Schemat obwodu 71ik102

