

7610799AC rendszer

761079900 rendszer



Generátor / elektronikus gyújtás 2 ütemű motorokhoz

- KTM motorokhoz (nem Sachs motorokhoz)
- Rotax (Aprilia) 123, 127 motorok
- Cagiva WMX125

- 90 mm-es alap, óramutató járásával megegyező irányú forgás, a motor jobb oldalára szerelhető, a gyári Motoplat mágneses gyújtás vagy SEM gyújtás helyett (csak SEM gyújtás esetén is)

- **Figyelem:** egyes KTM modelleknél a „GS” burkolat nem illeszkedik a rotorunkhoz, ezért helyette a „kereszt” burkolatot kell használni!

Csere mágnes. Fénykibocsátás

- DC rendszer 12 V/100 W DC
- AC rendszer 12 V/70 W AC Kérjük, vegye figyelembe az AC rendszerekre vonatkozó megjegyzéseket

- Az eredeti gyújtási rendszert (beleértve a gyújtástekercset és a szabályzót/egyenirányítót) helyettesíti.

- A motor burkolatán nem szükséges változtatni.

- A rendszer technikailag képes akkumulátor nélkül is működni.



A VAPE gyújtás nem képes működtetni a Rotax motorok egy részén található teljesítményszzelepet! Hasonlóképpen, a rendszer nem működtethető meglévő elektromos indítóval!

Előny az eredeti rendszerrel szemben:

- minden alkatrész új
- nagyobb fénykibocsátás
- nagyon stabil gyújtás szilárd szikrával
- jobb indítás, jobb üzemanyag-égés



Szerelési utasítás a 761079900 és a 7610799AC rendszerhez	2026.2.24.
- Ha tudsz beépíteni és beállítani egy gyári gyújtást, és rendelkezik alapvető mechanikai ismeretekkel, akkor be tudsz szerelni egy VAPE-t! Ha még soha nem dolgoztál gyújtással, akkor jobb, ha ezt egy szakértőre bízod.	
- A VAPE nem tudja ellenőrizni az utasítások betartását, sem a rendszer telepítésének, üzemeltetésének, használatának és karbantartásának feltételeit és módszereit. A nem megfelelő telepítés anyagi károkat, sőt akár személyi sérüléseket is okozhat. Ezért nem vállalunk felelősséget az olyan veszteségekért, károkért vagy költségekért, amelyek helytelen telepítésből, nem megfelelő üzemeltetésből, helytelen használatból és karbantartásból erednek, vagy bármilyen módon azokhoz kapcsolódnak. Fenntartjuk a jogot, hogy előzetes értesítés nélkül módosítsuk a terméket, a műszaki adatokat vagy a szerelési és üzemeltetési utasításokat.	
FONTOS	
- Kérjük, olvassa el figyelmesen és teljes egészében ezeket az utasításokat, mielőtt megkezdene a munkát a motorkerékpárján. Kérjük, vegye figyelembe, hogy az anyagok bármilyen módosítása, valamint a VAPE-vel nem egyeztetett saját javítási kísérletek a garancia elvesztéséhez vezethetnek. Ne vágja el a vezetékeket. Ez a fordított polaritás védelem elvesztéséhez vezet, és gyakran az elektronika károsodását eredményezi. Kérjük, vegye figyelembe a rendszer információs oldalán található információkat is. Ellenőrizze, hogy a megvásárolt termék valóban megfelel-e a motorjának. A helytelen gyújtásbeállítások károsíthatják a motort, és akár sérüléseket is okozhatnak a kickstartolás során (erőteljes visszarúgások). Legyen óvatos az első próbaüzemek során. Szükség esetén állítsa be a biztonságosabb értékeket (kevesebb előrehaladás). Az összeszerelés során gondosan ellenőrizze, hogy a rotor (lendkerék) nem érinti-e a stator tekercseit vagy bármely más alkatrészt, ami különböző körülmények miatt előfordulhat, és súlyos károsodást okozhat.	
Kijelölt felhasználás - Ez a rendszer a gyári dinamó/generátor és gyújtásrendszerek cseréjére szolgál olyan régi és klasszikus motorkerékpárokkal, amelyek motorjának jellemzői nem lettek utólagosan módosítva. Ez a rendszer nem tuningrendszer, és nem eredményez jelentős teljesítménynövekedést. Ugyanakkor jelentősen javítja a közlekedésre való alkalmasságot és a kényelmet azáltal, hogy jobb világítást, jobb oldalsó irányjelzőket és kürtöt biztosít, valamint az előregedett gyári rendszerekhez képest nagyobb megbízhatóságot nyújt. Mivel rendszerünk nem befolyásolja a motor jellemzőit, nem növeli a gázhalmazállapotú szennyezőanyagok kibocsátását és a zajszintet. A legtöbb esetben a jobb égésnek köszönhetően a szennyezőanyagok kibocsátása még csökkenhet is. Ha a rendszer a rendeltetésszerűen használják, akkor általában nem sérti a motorkerékpárra vonatkozó hatályos jogi előírásokat. (Kérjük, ellenőrizze a helyi jogszabályokat!) Ez a rendszer nem alkalmas versenyeken való használatra. Ha a rendeltetésétől eltérő módon használja, a garancia érvényét veszti, és előfordulhat, hogy nem éri el a kívánt eredményeket, vagy a legrosszabb esetben elveszíti a közúti közlekedésre való alkalmasságát.	
 - A VAPE garantálja az „E” jelöléssel ellátott, homologizált termékeket (E8 kifejezetten Csehország számára), ezáltal biztosítva a termék tulajdonságainak megfelelőségét a vonatkozó ECE homologizációs előírásokkal (különösen az ECE R10.05-tel). Az ellenőrzést rendszeresen végzi az illetékes hatóság.	
- A töltőrendszer csak újratölthető 12 V-os (6 V-os rendszerek esetén 6 V-os) ólom-savas akkumulátorokkal, folyékony elektrolittal vagy zárt ólom-savas akkumulátorokkal, AGM-mel, géllal használható. Nikkel-kadmium, nikkel-fém-hidrid, lítium-ion vagy bármely más típusú újratölthető vagy nem újratölthető akkumulátorokkal nem használható.	
- Ez egy csere rendszer, nem pedig a gyári alkatrészek másolata. A rendszer alkatrészei ezért eltérőek és másképp illeszkedhetnek (különösen a gyújtástekercs és a szabályozó), ezért némi módosításra lehet szükség.	
- Az összeszerelés során feltétlenül kezdje a motor alkatrészeinek összeszerelésével, hogy megbizonyosodjon azok megfelelő illeszkedéséről, mielőtt megkezdene a külső alkatrészek felszerelését. Sok esetben az ügyfelek először ezeket szerelik össze, és ezzel gyakran módosítják őket, ami a garancia megszégését jelenti, és így azok újraértékesítésre alkalmatlanná válnak. A régi gyújtási rendszerek cseréje nem olyan egyszerű, mint valamit leemelni a szupermarket polcáról, mivel nagyon sokféle típus, változat és esetleg ismeretlen utángyártott módosítás létezik, ami rengeteg hibalehetőséget rejt magában.	

- Rendszereinket **NEM** teszteltük harmadik féltől származó elektronikus eszközökkel (pl. GPS, mobiltelefonok, LED-es világítás stb.) való használatra, és azok károsodását okozhatják. A már meglévő elektronikus fordulatszámérő nem működnek az új rendszerrel. A már meglévő biztonsági kapcsolók és elektronikus szelepvezérlők nem támogatottak. Lehetséges, hogy motorkerékpár -es gyártmányú, és gyújtása jogi okokból korlátozta a végsebességet. Az új rendszer nem rendelkezik ilyen funkcióval, ezért előzetesen ellenőrizze a jogi helyzetet.

- Ha nincs szakértelme a beszereléshez, bízza azt szakemberre vagy szakműhelyre. A nem megfelelő beszerelés károsíthatja az új rendszert és a motorkerékpárt, sőt akár testi sérüléseket is okozhat.

- A rendszer megrendelése előtt ellenőrizze, hogy a készlet tartalmaz-e húzókulcsot az új rotorhoz. Ha nem, akkor azt is rendelje meg egyidejűleg. Az új rotor visszahúzásához kizárólag az ajánlott húzókulcsot használja. Más szerszámok vagy módszerek használatával okozott rotorkárosodásokra a garancia nem terjed ki.

- A rotor érzékeny az ütésekre (beleértve a szállítás során is). Az összeszerelés előtt mindig ellenőrizze, hogy nincs-e sérülés (a mágneses műanyaggal borított rotoron próbálja meg az ujjával félretolni a mágneseket). Ütés hatására a beragasztott mágnesek elmozdulhatnak, és csak a mágneses erő tartja őket a rotoron, így ez nem feltétlenül látható azonnal. A motor működése közben ez jelentős károkat okozhat. Mielőtt a rotort a motorra helyezi, ellenőrizze, hogy a mágnesek nem gyújtották-e össze fémtárgyakat, például kis csavarokat, anyákat és alátéteket. Ez szintén súlyos károkat okozhat.

- **Ha rendelkezik internet-hozzáféréssel, akkor a legjobb, ha az utasításokat online nézi meg.** A képekre kattintva nagyobb és jobb minőségű képeket kap, és esetleg frissített információkat is. A rendszer listája a <http://www.powerdynamo.biz> oldalon található.



DC rendszer: A következő alkatrészeket kellett volna megkapnia:

- állórész (előre összeszerelve)
- rotor
- elektronikus gyújtástekercs, nagyfeszültségű kábel és kék kill wire
- szabályozó/egyenirányító
- 3 db M4 csavar, 2 db vezetékbilincs

- Vegye figyelembe, hogy az állórész csak lazán van rögzítve az alapjához, mivel az összeszereléshez le kell választania róla.

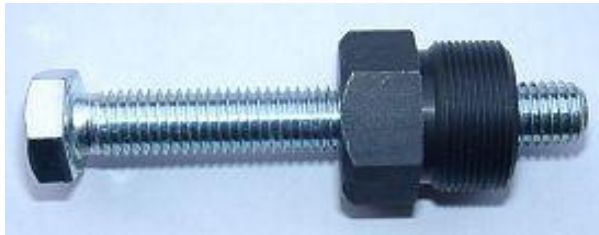


AC rendszer: A következő alkatrészeket kell megkapnia:

- állórész (előre összeszerelt)
- rotor
- elektronikus gyújtástekercs, nagyfeszültségű kábel és kék kill wire
- AC szabályozó
- 3 db M4 csavar, 2 db vezetékbilincs

- Vegye figyelembe, hogy az állórész csak lazán van rögzítve az alapjához, mivel az összeszereléshez le kell választania róla.

Megjegyzés: - Ez a rendszer többféle motorhoz is illeszkedik, amelyek különböző méretű gyári rotor rögzítőanyakkal rendelkeznek (amelyeket továbbra is használhat). Mivel nem tudjuk, hogy milyen motorba szereli be, különböző alátéteket mellékelünk ehhez az anyához (amelyek mérete M10-től M16-ig terjedhet), tudva, hogy nem mindegyik használható az Ön alkalmazásában.



- Az új rotor újbóli leszereléséhez M27x1,25-ös lefűzőra van szükség (rendelési szám: 99 99 799 00 - **nem tartozék!**)

- **Megjegyzés: a Motoplat vagy SEM készülékéhez tartozó gyári lefűző nem megfelelő. Az M26x1,5-ös méretű!**

- **Megjegyzés:** Soha ne használjon karomhúzó, kalapácsot vagy más eszközt, amely lerázhatja a mágneseket.

- Győződjön meg arról, hogy a motorkerékpár biztonságosan áll a tartóján, lehetőleg egy emelt munkapadon, és hogy jól hozzáfér a motor generátor oldalához.



- Vegye le a gyári Motoplat/SEM rendszert. Ehhez egy M26x1,5-ös húzókulcsra lesz szüksége.

- Válassza le a vezetékeket a régi mágnesről, a régi gyújtástekercsről és a szabályzóról, majd szerelje le ezeket a már nem szükséges alkatrészeket (a KTM esetében szükség lesz a kábelrögzítő bilincsekre).



- Vegye ki a fa kulcsot a forgattyúból. Már nincs rá szüksége. Ne felejtse el ezt megtenni, mert különben később problémái lesznek az összeszerelés során.

- **Megjegyzés:** Ez a fa kulcs valójában nem tartja a rotort a tengelyen, ezt a kúp végzi. Csak a helyes beállításhoz vezet, amelyet most más módon lehet elérni.



- Lazítsa meg a 3 db M4x25 csavart, amelyek a állórészt az alapjához rögzítik, de ne húzza ki teljesen a vezetéket a lemezen keresztül, hogy elkerülje az állórész visszahelyezését rossz pozícióba.

- Helyezze az új állórész alapját a motorblokkra. Rögzítse a lemezt az alaplemez csavarjaival (kérjük, használja a mellékelt csavarokat, amelyeknek meglehetősen laposnak kell lenniük).

- A rendszer különböző motorokhoz illeszkedik. A lemezt úgy kell beállítani, hogy a vezeték a burkolat vezeték-kivezetése felé mutasson.

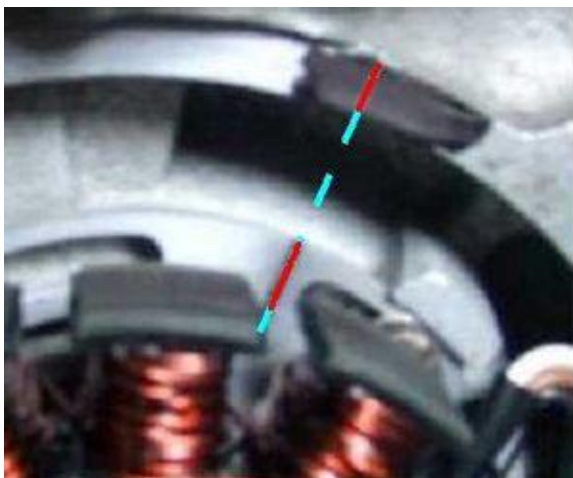
- *Felhívjuk figyelmét, hogy a rendszer különböző KTM modellekhez illeszkedik, amelyek vezeték kivezetésének iránya eltérő. Mindig úgy helyezze el a lemezt, hogy a vezeték a motor vezeték kivezetése felé mutasson. Vegye elő az új állórész alapját.*



- Az alaplemeznek - kissé a vezetéknyílás bal oldalán - van egy kis piros pontja, amely a gyújtás jelölését jelzi.

- Mivel ez a pont a rotor behelyezése után már nem lesz látható, a jelölést át kell helyezni a külső burkolatra, az alábbi bal oldali képen látható módon.

- Az eredeti Woodruff-kulcs vastagságú rögtönzött eszköz sokat segíthet ebben, mivel biztosítja, hogy a középpontból induljon ki (jobb alsó kép).





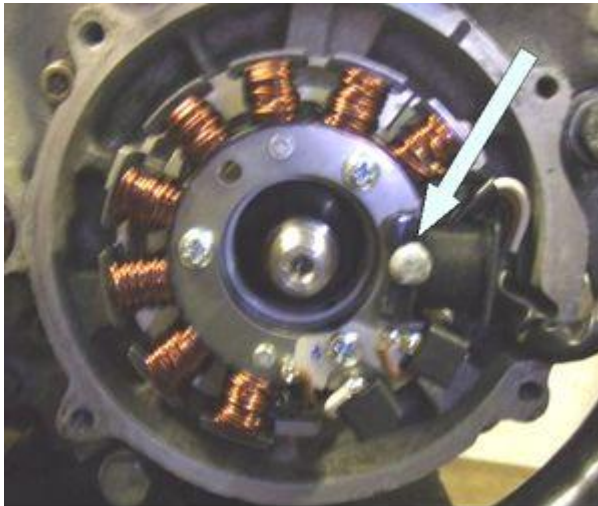
- Most helyezze vissza a stator tekercset az alapra (amelyet biztonságosan rögzített a forgattyúházhoz!).
- Vigyázzon, ne sértse meg a vezetékeket. Az állórésznek elég erősen kell beilleszkednie. Ha könnyen beilleszkedik, akkor valószínűleg meggyűrdött egy vezeték alatta!

- Győződjön meg arról, hogy a stator egység belső nyílása egyenletesen illeszkedik az alaplemez emelt rögzítő pereméhez - ellenkező esetben a tekercs ferde helyzetben lesz, és megérinti a rotort, megsérülve azt. Ezenkívül az alatta lévő vezetékek is megsérülhetnek, ami rövidzárlathoz vezethet.

- Csavarozza le a tekercset a 3 db M4x25 csavarral, és húzza meg.

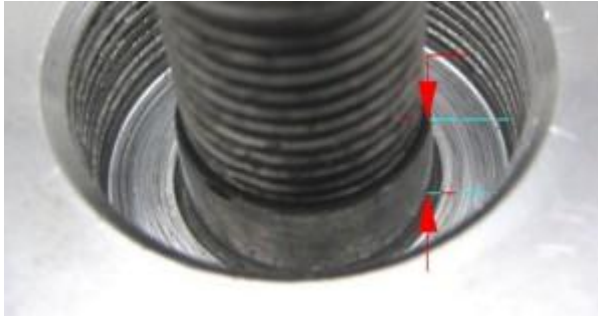


- KTM motoroknál rögzítse a kábelt az eredeti kábelrögzítővel vagy egy kis csőbilinccsel, ahogy itt látható.



- Mivel a mágneses oldal területe meglehetősen korlátozott, és mivel előfordulhat, hogy a forgattyún változások történtek, vagy esetleg olyan motorral rendelkezik, amelyhez a rendszer nem igazán illeszkedik, sürgősen javasoljuk, hogy **a stator és a rotor közötti hézagot** egy kis darab gyurmával **ellenőrizze** a legmagasabb ponton. Tegyen egy kis mennyiségű gyurmát (ha nincs kéznél, használjon rágógumit) a nagy fekete tekercs legmagasabb pontjára, és nyomja rá kézzel a rotort. Ezután óvatosan emelje le újra a rotort (ez a húzóval könnyebb), és ellenőrizze a gyurma vastagságát. Ez körülbelül 2 mm lehet, ha a rotor nincs meghúzva.

- Gondosan ellenőrizze, hogy a rotor ne érjen hozzá a kábelhez.



- Ezenkívül ellenőriznie kell a hajtókar kúpos végének illeszkedését a rotor húzólyukának alsó felületéhez. Egyes motoroknál a kúpos vég kissé a nyílás alja felett helyezkedik el, ami megakadályozza a rotor anyájának biztonságos rögzítését, ha ezt nem észlelik és nem orvosolják alátét vagy súlyos esetben távtartó behelyezésével. Ebben az esetben a rotor elcsúszna, ami a vezérlés pontatlanságához vezetne.

- A képen a probléma eltúlzottan van ábrázolva, hogy jobban érthető legyen, mire gondolunk.

- A szállítás 2 alátétet és egy távtartót tartalmaz.



- Nézze meg az új rotort (lendkeréket). A kerületén egy kis lézerrel bevésett vonalat talál. Ez a gyújtás jelölése. Tartós, de nem jól látható, ezért jobb, ha jelölő tollal kiemeli.

- Helyezze a rotort ideiglenesen (csak kézzel szorítva) a tengelyre, hogy a forgattyút meg tudja mozgatni, amikor gyújtási helyzetbe hozza.

- Vegye ki a gyújtógyertyát, hogy elkerülje a kompressziót a munka során.

Miután a forgattyút a megfelelő gyújtási pozícióba állította, óvatosan vegye le újra a rotort (húzóval!), ügyelve arra, hogy a forgattyú pozíciója ne változzon. Ha ez mégis megtörténik, ismételje meg az eljárást.

- Most be kell állítania a gyújtás időzítését úgy, hogy a rotort olyan helyzetbe állítja, **hogy a gyújtás pillanatában a dugattyú és a rotor jelölése egy vonalba kerüljön a külső burkolaton található transzponált állórész jelöléssel.**

(a rotor jelölése az alábbi képen a szemléltetés kedvéért nagyítva látható)

- Az időzítés (gyújtás) pillanatának helyét illetően olvassa el a gyártó kézikönyvét. Ha nincs semmilyen útmutatás, próbálkozzon 2 mm BTDC-vel. Például egy KTM 565 esetében ez 2,1-2,2 mm, azaz 0,084-0,088" vagy 16,5-17°, a 454 esetében pedig 2,3-2,4 mm (18,7-19,1°).





- Végül gondosan rögzítse a rotort az eredeti anyával (KTM esetében ez a KTM 51030028100 alkatrész, megjegyzés: M12x1, balmenetes) és az eredeti alátéttel, így szükség van a fent említett alátétekre. A KTM kézikönyv szerint a nyomaték 54-59 Nm. Ha a kúpos rész a fenti ábra szerint kiáll, először helyezze be az alátéteket, mivel az eredeti alátét belső átmérője túl kicsi lehet.

- Rögzítse a gyújtótekerceszt és a szabályzót a motorkerékpár vázára, lehetőleg oda, ahol az eredeti tekercs volt.

- Az új tekercs rögzítőfuratai sajnos nem egyeznek pontosan a régi Motoplat tekercs furataival.

A VAPE generátor csatlakoztatása a világítási áramkörhöz - DC és AC szabályozóval ellátott változatok



- A stator tekercsből kiinduló 2 fekete vezeték a világítás, a kürt, a villogók stb. feszültségét továbbítja. Ezeknek semmi közük sincs a gyújtáshoz.

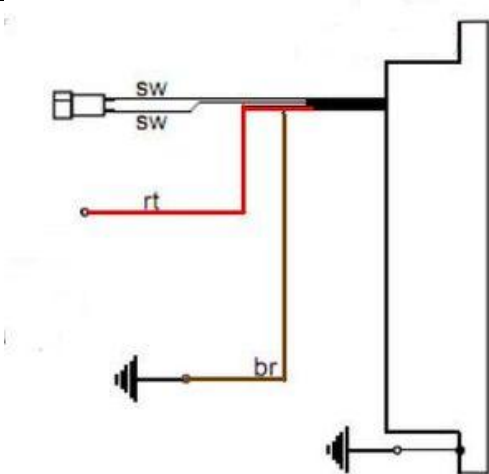
- Ezt a feszültséget (10 és 50 volt közötti váltakozó áram) azonban stabilizálni (szabályozni) kell, és a legtöbb felhasználáshoz egyenárammá (DC) kell alakítani, mivel elsősorban váltakozó áram (AC)ról van szó.

- Ehhez különböző szabályozókat kínálunk:

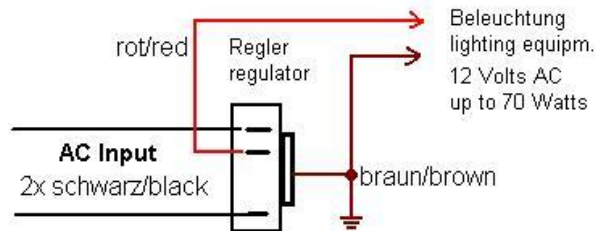


- Figyelem: A plusz és a mínusz (az egyenáramú változatoknál) összekeverése a szabályozó azonnali megsemmisüléséhez vezet. Ez nem minősül garanciális esetnek, mivel gondatlanságról van szó! Az égett szabályozót leginkább az éles szag alapján lehet felismerni.

DC szabályozó: DC szabályozó beépített simító kondenzátorral (73 00 799 50)



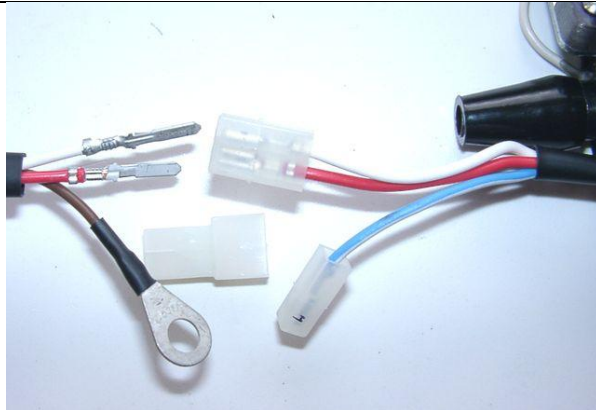
- a 2 fekete (sw) vezeték az alternátor váltakozó áramú bemenete (mivel váltakozó áramról van szó, nem számít, melyik fekete vezeték melyik fekete vezetékhez csatlakozik)
- a piros (rt) vezeték a 12 V-os egyenáramú kimenet plusz
- a barna (br) vezeték a földelés, amely belsőleg a házhoz van csatlakoztatva

Váltakozó áramú szabályozó: Váltakozó áramú szabályozó (70 36 799 50)

- a 2 fekete (sw) vezeték az alternátor váltakozó áramú bemenete (mivel váltakozó áramról van szó, nem számít, melyik fekete vezeték melyik fekete vezetékhez csatlakozik) – a külső csapokat használják
- a középső csap és a földelés összekötésével szabályozott váltakozó áramot kapunk, amely a váltakozó áramú fogyasztókba táplálódik
- A töltés szabályozására nincs lehetőség (már nem is lehet: mert nincs akkumulátor).

Csatlakoztassa az alkatrészeket a 71ik-ac bekötési rajzon látható módon:

- A motorház gyakran kicsi nyílásain keresztül történő vezetékvezetés megkönnyítése érdekében a generátor gyújtástekercshez vezető vezetékének műanyag dugóját nem helyezték a vezetékcsatlakozóra. A dugót csak akkor helyezze oda, ha minden megfelelően be van szerelve a motor oldalán.



- Keresse meg a gyújtótekercset a női csatlakozóval és a két vezetékkel (piros és fehér).

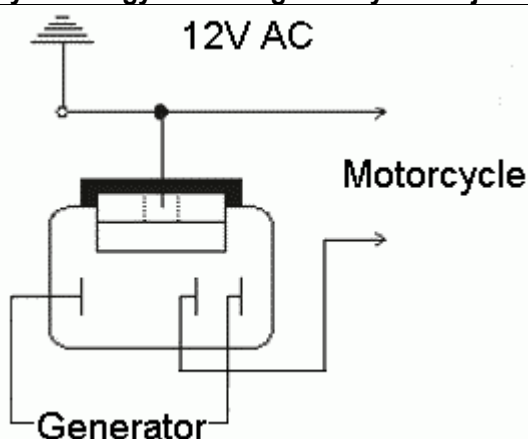
- Helyezze a mellékelt 2-pozíciós dugaszházat erre a dugaszra, és dugja be a generátor két vezetékét (piros és fehér). Győződjön meg arról, hogy a kapcsok biztonságosan illeszkednek a házba, és hogy a következőket csatlakoztatja:

- fehér a fehérhez
- a piros a pirosához

- Ha szükséges (vagy szükséges), hogy a kapcsokat újra ki kelljen venni a dugaszházból, helyezzen be egy gemkapcsot előlről a kapcsok mellé, és tolja félre a kis tüskét. Ezután húzza ki a vezetékét.

- Az új generátor barna vezetékét, amelynek kerek szemes csatlakozója van, közvetlenül a gyújtástekercs tartókeretéhez (földelés) kell csavarozni.

Figyelem! A földelés elmulasztása a gyújtási problémák leggyakoribb oka! Ezen közvetlen csatlakozás nélkül a rendszer nem működik, vagy nem működik hosszú ideig problémamentesen. Kérjük, ne támaszkodjon a keretre földelésként. A festék, az olaj és a szennyeződés gyakran megakadályozza a jó érintkezést!



- Az új generátorból kiinduló két fekete kábel...

... csatlakoztassa az új szabályozó külső csapjaihoz. Nem számít, melyik vezeték csatlakozik a két kapcsok közül melyikhez, mivel mindkettő váltakozó áramot vezet.

- Ezenkívül csatlakoztatnia kell egy földelő vezetékét ...	... a szabályozó fémtartójához. Ellenkező esetben a lámpa nem fog működni.
- A szabályozó középső kapcsát ...	... a motorkerékpár világítási rendszerének vezetékeihez lesz csatlakoztatva.
- Maradjon a kék (néha kék/fehér) vezeték a gyújtástekercsen. Ez a kill (lekapcsoló) vezeték. Megjegyzés: - Ha gyújtási hibák lépnek fel, első lépésként válassza le ezt a kék vezetékét. Sok esetben ez lehetővé teszi, hogy újra mozgásba lendüljön	- Földhöz csatlakoztatva - leállítja a gyújtást! - Ez a típusú vezeték olyan motorkerékpároknál használatos, amelyek eredetileg már mágneses gyújtással rendelkeztek, és ezért földeléssel rövidre zárták. - Ezeknek a járműveknek a tervezésüknél fogva van egy főzár (vagy valamilyen vészleállító kapcsoló), amely OFF állásban egy csapszeget földel (német motorkerékpárok: 2. csapszeg). Ide kell csatlakoztatni a gyújtástekercs kék (/fehér) vezetéket. Így a lekapcsolás ugyanúgy működik, mint korábban.
Csavarozza be a nagyfeszültségű (gyújtás) kábelt ... - Kérjük, ne használjon szikraerősítő kábeleket, mint például a „Nology supercables” vagy a „hot wire”. Ez zavarja a rendszert és esetleg meg is károsíthatja.	... a gyújtótekercsbe, és húzza át a gumitömítést, mielőtt felszerelné a tekercset (így könnyebb lesz). - Kérjük, használja a csomagban található kábelt, ne pedig bármilyen régi kábelt.
- Tegyen magának egy szívességet, és szereljen be új gyújtógyertyákat és gyújtógyertya-csatlakozókat (lehetőleg 0-2 kOhm közötti értékűeket) a motorjába. Számos probléma vezethető vissza a „látszólag jó” (akár teljesen „új”) gyújtógyertyákra, csatlakozókra és kábelekre. - Ne használjon belső szuppressziós ellenállással ellátott gyújtógyertyákat. Az NGK (például) ilyen gyújtógyertyákat kínált, amelyek kódja „R” (ellenállás).	
- Végül - az akkumulátor beszerelése és az első rúgásos indítás előtt - kérjük, gondosan ellenőrizze az összes csatlakozást és szerelvényt a bekötési rajz alapján. Ellenőrizze az akkumulátor és az izzók feszültségét (12 V). - Ha valami nem működik, kérjük, olvassa el a hibaelhárítási útmutatót a honlapunkon. Első lépésként válassza le a kék vezetékét a tekercsről, majd próbálja meg újra.	
- FONTOS: A főtengely javítása során a dinamótengelyt gyakran megmunkálják, és ezáltal rövidebb lesz. Ennek eredményeként a rotor alacsonyabban helyezkedik el, és szegecsei esetleg érintkeznek a stator tekercsével. Ez a stator megsérülését és gyújtási hibát okozhat.	

Fontos biztonsági és üzemeltetési információk kizárólag váltakozó áramú (AC) rendszerekhez

- A gyakorlatban a DC szabályozó (egyenirányító/szabályozó) a jobb megoldás. Nagyobb terhelést bír és sokoldalúbban használható.

Az AC szabályozó előnye a kis mérete. Ez a következő esetekben jön jól:

- vintage motorkerékpárok, ahol problémát jelent a meglehetősen nagy DC-szabályozó „elrejtése”. Az AC-szabályozó akár a fényszóró burkolatába is beépíthető.

„Tiszta terepjáró” motorkerékpárok, ahol csak néhány alapvető elektromos rendszerre van szükség, és csak kevés lehetőség van a (viszonylag) nehéz egyenáramú szabályozó rögzítésére.



Ez az előny azonban egy sor **hátránnyal** jár **(amelyek akár jogi következményekkel is járhatnak) az AC szabályozó esetében!**

- Nem lehet akkumulátort használni (tehát nincs parkoló lámpa)!
- Nem használhatja az oldalsó jelzőket (villogókat), kivéve, ha beépít egy váltakozó áramú villogó egységet, amelynek szintén vannak (esetleg még jogi) szempontjai, amelyeket figyelembe kell venni!
- Nem használhat normál DC-kürtöt (az AC-meghajtású teljesen néma maradna). Használhat AC-kürtöt, de ennek is van néhány szempontja, amit figyelembe kell venni!
- Az AC szabályozó maximálisan csak 70 watt terhelést képes kezelni, még akkor is, ha a dinamó ennél többet generálna!

- A magas áramerősség (és az ezzel járó hőtermelés) miatt az ezzel a szabályozóval ellátott rendszereknél feltétlenül szükséges, hogy a lámpák mindig bekapcsolt állapotban legyenek. Az alternátor által termelt energiát fel kell használni, mert ellenkező esetben a szabályozó, amely megpróbálja azt felhasználni, jelentősen felmelegszik, ami nemcsak a szabályozó megsemmisülésének kockázatát jelenti, hanem tűzveszélyt is. (Alternatív megoldásként, ha nincs szüksége világításra, teljesen szabályozó nélkül is vezethet. Ebben az esetben csak a generátorról jövő 2 fekete vezetékot tartsa szigetelve (!) és ne használja.

Fontos biztonsági és üzemeltetési információk

- A biztonság az első! Kérjük, tartsa be a gépjárműjavításra (MVR) vonatkozó általános egészségügyi és biztonsági előírásokat, valamint a motorkerékpár gyártója által megadott biztonsági információkat és kötelezettségeket.

Az anyagon található időzírtési jelölések csak általános útmutatásként szolgálnak az első beszerelés során. Az összeszerelés után megfelelő eszközökkel (stroboszkóppal) ellenőrizze, hogy a beállítások helyesek-e, hogy elkerülje a motor vagy akár az egészének károsodását. A beszerelésért és a beállítások helyességéért kizárólag Ön felel.

- A gyújtási rendszerek nagyfeszültséget generálnak! Anyagunk akár 40 000 voltos feszültséget is képesek előállítani! Ez gondatlan kezelés esetén nemcsak fájdalmas, hanem egyenesen veszélyes is lehet. Kérjük, tartson biztonságos távolságot a gyújtógyertya elektródájától és a nyitott nagyfeszültségű kábelektől. Ha meg kell vizsgálnia a gyújtás működését, fogja meg a gyújtógyertya dugaszát egy jól szigetelő anyaggal, és nyomja erősen a motorblokk szilárd felületéhez. Soha ne húzza ki a gyújtógyertya sapkáját, amikor a motor jár. Csak álló motorral és kikapcsolt gyújtással mossa le járművét.

- A készlet részeként meg kellett kapnia a rögzített gumidugóval ellátott HT kábelt *(amely nem tartalmaz ellenállást)*. A helyi törvényeknek *(elektromágneses kompatibilitási követelmények)* való megfelelés érdekében beépített ellenállással ellátott gyújtógyertyát kell használnia *(vagy a dugót ellenállással ellátottra kell cserélnie)*.

- Ne használjon ellenállást tartalmazó gyújtógyertya sapkát ellenállást tartalmazó gyújtógyertyával egyidejűleg. Ez problémákat okozhat, különösen nehéz motorindítást. A sapka és a gyújtógyertya együttes teljes ellenállása nem haladhatja meg az 5 kOhm-ot.

- Ne feledje, hogy a gyújtógyertyák előregednek, ami növeli az ellenállást. Ha a motor csak hidegen indul, akkor nagyon valószínű, hogy a hibás gyújtógyertya-csatlakozó vagy a hibás gyújtógyertya az oka. Ne használjon úgynevezett gyújtáserősítő kábeleket (pl. Nology).

- A beszerelés után ellenőrizze az összes csavar szorítását, még az előre beszerelt csavarokét is. Ha az alkatrészek futás közben meglazulnak, az elkerülhetetlenül károsítja az anyagot. A csavarokat csak lazán szereljük össze előre.

- Adjon lehetőséget az újonnan telepített rendszernek, hogy működjön, mielőtt elkezdené ellenőrizni és tesztelni az értékeket, vagy ami még rosszabb, módosításokat hajtana végre rajta. Alkatrészeinket szállítás előtt ellenőriztük. Amúgy sem tudna sokat ellenőrizni. **Mindenesetre ne mérje meg az elektronikus alkatrészeket (pl. gyújtástekercs, szabályozó és előfeszítő egység). Kockáztatja a belső elektronika súlyos károsodását. Amúgy sem kapna kézzelfogható eredményt a művelettel.** Ne feledje, hogy a karburátor, a gyújtógyertyák és a gyújtógyertya-aljzatok (még akkor is, ha teljesen újak) is okozhatnak meghibásodást. A rendszereinkkel kapcsolatos általános tapasztalatok szerint a porlasztót alacsonyabb beállításokra kell állítani. Ha a rendszer az összeszerelés után nem indul el, először válassza le a kék (vagy kék/fehér) leválasztó vezetékét közvetlenül a gyújtástekercsnél (vagy egyes esetekben az előfeszítő egységnél), hogy kiküszöbölje a leválasztó áramkör meghibásodását. Gondosan ellenőrizze a földelő csatlakozásokat, és győződjön meg arról, hogy a váz és a motorblokk között jó az elektromos kapcsolat. Probléma esetén kérjük, először keresse fel tudásbázisunkat, mielőtt elküldené nekünk az anyagot ellenőrzésre.

- A klasszikus, pontalapú gyújtási rendszerek szikrája körülbelül 10 000 voltos, viszonylag kis energiájú, ezért sárga és vastag (ami azonban jól láthatóvá teszi). A mi rendszerünk szikrája nagy energiájú, akár 40 000 voltos, ezért tűhegyes, kék színű, ami kevésbé láthatóvá teszi. Ezenkívül a szikra csak kick-start működtetésű sebességnél keletkezik, és nem akkor, ha a kick-kart lassan nyomja le a kezével (ahogy az akkumulátoros gyújtásoknál előfordulhat).

- A kettős kimenetű gyújtótekercseket használó rendszereknek van néhány sajátosságuk. Kérjük, vegye figyelembe, hogy az egyik oldalon végzett tesztelés során a másik oldalt vagy beépített gyújtógyertyához kell csatlakoztatni, vagy biztonságosan földelni kell. Ellenkező esetben egyik oldalon sem lesz szikra. Ezenkívül ilyen nyitott kimenetek esetén hosszú és veszélyes szikrák repülhetnek a tekercs egész területén.

- Soha ne végezzen elektromos ívhegesztést a motorkerékpáron anélkül, hogy teljesen leválasztaná az összes félvezetőt tartalmazó alkatrészt (gyújtástekercs, szabályozó, előfeszítő). A stator és a rotor nem kell leszerelni. Ugyanez vonatkozik a forrasztásra is. Mielőtt megérintené az elektronikát, válassza le a forrasztópákát a hálózatról! Soha ne használjon rézpasztát a gyújtógyertyákon.

- Az elektronika nagyon érzékeny a rossz polaritásra. A rendszeren végzett munkák után ellenőrizze az akkumulátor és a szabályozó polaritását. A rossz polaritás rövidzárlatot okoz, és tönkreteszi a szabályozót, a gyújtástekercset és az előfeszítő egységet. Általános szabály, hogy a vezetékek mindig szín szerint vannak összekötve. Azok az esetek, amikor a vezetékek színei eltérnek egymástól, kifejezetten szerepelnek az utasításainkban.

- Az új rotor kezelésekor ügyeljen arra, hogy ne sérüljenek meg a mágnesek. Kerülje a rotor kerületének közvetlen ütéseit. **Szállításkor soha ne helyezze a rotort a állórészre.** Kövesse az anyag szállítására vonatkozó utasításainkat.

- Ne használjon 5 kOhm-nál nagyobb ellenállású gyújtógyertya-aljzatokat. Jobb, ha 1 vagy 2 kOhm-osakat használ. Ne feledje, hogy a gyújtógyertya aljzatok elöregednek, és ezáltal belső ellenállásuk nő. Ha a motor csak hidegen indul el, akkor a hiba valószínűleg egy hibás gyújtógyertya aljzatban és/vagy gyújtógyertyában keresendő. Problémák esetén ellenőrizze a nagyfeszültségű kábeleket is. Soha ne használjon szénszálas HT-kábeleket, és soha ne használjon úgynevezett „forró vezetékeket”, amelyek a szikra növelését ígérik.

- A korrózió kockázatának csökkentése érdekében célszerű a rotort vékony olajréteggel bevonni.

- Soha ne használjon karomhúzó vagy kalapácsot a rotor leválasztásához. Ez esetben a mágnesek meglazulhatnak. Az új rotor leválasztásához speciális húzó kínálunk (lásd a szerelési utasítást)!

- Ha a motorkerékpárt hosszabb ideig nem használja, kérjük, válassza le az akkumulátort (ha van), hogy megakadályozza az áramszivárgást a szabályozó diódáin keresztül. Azonban még a leválasztott akkumulátor is lemerül egy idő után.

- Kérjük, vegye figyelembe ezeket a megjegyzéseket, de ugyanakkor ne féljen a telepítési folyamattól. Ne feledje, hogy Ön előtt már több ezer más ügyfél is sikeresen telepítette a rendszert. **Élvezze a kerékpározást új elektromos szívével!**

