

Sistema 733549900

Vantagens em comparação com o sistema antigo:

Alternador para Suzuki GT380 e 550

- Substitui o alternador original completo.
- Infelizmente, é necessária uma pequena modificação na carcaça do motor. É necessário fazer uma pequena abertura para o novo cabo do alternador. (veja a imagem aqui).
- Alternador sem ignição! Potência luminosa 12 V/150 W CC.

- todas as peças são novas
- Luz significativamente mais brilhante



Instruções de instalação para o sistema 733549900	4.11.2020
- Se consegue instalar e ajustar a ignição original e tem conhecimentos gerais de mecânica, também pode instalar um sistema VAPE. Se nunca teve de lidar com isso antes, é melhor que seja instalado por alguém que saiba como fazê-lo.	
- A VAPE não pode monitorizar o cumprimento deste manual ou as condições e métodos de instalação, operação, uso e manutenção deste sistema. A instalação inadequada pode resultar em danos materiais ou mesmo ferimentos pessoais. Não aceitamos qualquer responsabilidade ou obrigação por quaisquer perdas, danos ou despesas decorrentes ou de alguma forma relacionados com a instalação incorreta, operação inadequada e uso e manutenção incorretos. Reservamo-nos o direito de fazer alterações ao produto, dados técnicos ou instruções de instalação e operação sem aviso prévio.	
IMPORTANTE	
É essencial que leia atentamente todas as instruções antes de iniciar a instalação. Lembre-se de que modificações não autorizadas, incluindo tentativas de reparar as peças, podem levar à perda dos direitos de garantia. Isto também se aplica ao corte de cabos, o que muitas vezes leva à perda das fichas protegidas contra polaridade inversa e, subsequentemente, a circuitos que destroem o material ou a polaridade inversa. Siga as instruções na página de informações do sistema. Certifique-se de que a configuração do sistema apresentada corresponde realmente aos requisitos do seu motor. Valores de ignição incorretos, por exemplo, podem danificar o motor e/ou causar ferimentos ao arrancar (retrocesso do pedal de arranque). Deve ter-se especial cuidado ao ligar o motor pela primeira vez após a instalação. Se notar algum comportamento anormal, verifique e altere a configuração da ignição! Durante a instalação, verifique cuidadosamente se o rotor não roça na bobina do estator ou noutro local, o que pode acontecer por várias razões e causar danos graves.	
Utilização prevista - Este é um sistema de substituição e não uma cópia de um material original. As peças do sistema também têm um aspeto diferente das peças originais e, especialmente, a bobina de ignição e o regulador podem ter outros pontos de montagem que requerem ajustes por parte do utilizador. Este sistema destina-se exclusivamente à substituição de sistemas de iluminação/ignição originais em motociclos antigos e clássicos cujas características do motor não tenham sido subsequentemente influenciadas por modificações de design. Não se trata de um sistema de afinação, não altera as características originais do motor e não se obtém um desempenho significativamente superior do motor, mas a aptidão para circular e a segurança do veículo são melhoradas através de uma melhor iluminação, pisca-pisca mais nítido, uma buzina sempre potente e, em comparação com os sistemas originais envelhecidos, uma maior fiabilidade geral. Uma vez que os nossos sistemas não alteram significativamente as características do motor, as características de escape e ruído não se deterioram. Na maioria dos casos, o comportamento do escape deve até melhorar, uma vez que ocorre uma combustão mais completa.	
 - A VAPE garante produtos homologados marcados no anel com o sinal «E» (especificamente para a República Checa, E8), o que assegura a conformidade consistente das características do produto com os regulamentos de homologação ECE relevantes (em particular ECE R10.05). A inspeção é realizada regularmente pela autoridade competente	
- O sistema de carregamento é basicamente adequado apenas para utilização com baterias recarregáveis de chumbo-ácido de 12 V (sistemas de 6 V 6 V) com eletrólito líquido ou baterias de chumbo-ácido seladas, AGM, Gel. Não é adequado para utilização com baterias de níquel-cádmio, níquel-hidreto metálico, iões de lítio ou outros tipos de baterias recarregáveis ou não recarregáveis.	
- O sistema não é adequado para utilização em eventos desportivos. Se o sistema não for utilizado para o fim a que se destina, a garantia será anulada. Além disso, é possível que o sistema não funcione como desejado e que não possamos ajudá-lo com o nosso suporte, pois não conhecemos a situação. Na pior das hipóteses, o uso indevido pode até levar ao vencimento da licença de operação.	

- Ao montar as peças, **certifique-se de começar pela montagem das peças do lado do motor** (adaptador, estator, rotor) para determinar se este material realmente se encaixa antes de montar as peças que serão montadas fora do motor. Infelizmente, é frequente que a instalação do regulador, da bobina de ignição e, se necessário, da unidade de controlo seja iniciada e que estas peças sejam muitas vezes modificadas (desajustadas!), o que torna impossível a sua posterior revenda por nós. A substituição de sistemas de iluminação/ignição de motos antigas infelizmente não é como fazer compras no supermercado, mas, tendo em conta a variedade de tipos e as possíveis alterações do material desde a sua produção há muitos anos, é sempre uma questão complexa, que infelizmente também pode conter erros.

- Os nossos sistemas **NÃO** são **testados para utilização com outros componentes eletrónicos (tais como ignições de terceiros, sistemas de navegação por satélite, telemóveis, luzes LED, etc.)** e podem causar danos a essas peças. Quaisquer tacómetros que possam estar presentes não são suportados pelo sistema. No entanto, oferecemos uma solução de tacómetro. Da mesma forma, quaisquer disjuntores ou controlos de escape controlados pela ignição não são suportados. Também pode ser que a sua ignição original tivesse um dispositivo de limitação de velocidade por motivos legais. O novo sistema não possui tal dispositivo. Portanto, verifique a situação legal com antecedência.

- Se não tiver conhecimentos especializados para a instalação, solicite a instalação a um especialista ou a uma oficina especializada adequada. A instalação incorreta pode danificar tanto o novo sistema como a motocicleta ou mesmo causar ferimentos ao motociclista.

- Antes de encomendar um sistema, verifique se o **extrator de rotor** recomendado por nós está incluído no escopo de entrega. Caso contrário, é melhor encomendá-lo ao mesmo tempo! Se o rotor for danificado pelo uso de outras ferramentas e auxiliares, a garantia será anulada!

- O rotor é extremamente sensível a impactos (por exemplo, também durante o transporte). Em qualquer caso, verifique se o rotor apresenta danos antes da instalação. Se o rotor não tiver os ímanes encapsulados, verifique se os ímanes estão firmemente encaixados, empurrando-os lateralmente com os dedos. Após o impacto, alguns dos ímanes colados podem ter-se soltado e estar apenas presos pela sua força magnética. Isto causaria danos graves à unidade durante o funcionamento. Ao mesmo tempo, verifique se há corpos estranhos nos ímanes do rotor (por exemplo, parafusos ou outros objetos metálicos).

- **Se tiver acesso à Internet, é melhor consultar esta documentação online.** Pode ampliar a maioria das imagens clicando nelas e obterá mais informações e, possivelmente, mais atualizadas. Lista do sistema em: <http://www.powerdynamo.biz>



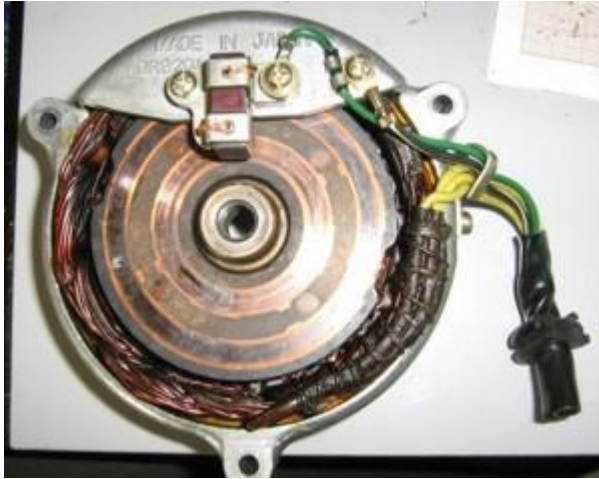
Deve ter recebido estas peças:

- unidade do estator pré-montada
- Rotor
- Regulador/retificador
- Pequenos materiais



- Pode remover o novo rotor com um extrator M27x1,25 (n.º de encomenda: 99 99 799 00 - não incluído na entrega!-).

ATENÇÃO: Ao utilizar um extrator de garras, os ímanes no rotor soltam-se!



- Agora, desligue todos os cabos do alternador antigo e remova essas peças, bem como o próprio alternador.



- Remova também o pino de encaixe do virabrequim que estava na ranhura do rotor antigo. Não se preocupe, ele nunca teve uma função de retenção, servia apenas para orientar a configuração da ignição. Se esquecer de retirar o pino, o rotor não entrará no eixo mais tarde e terá de desmontar o estator novamente para chegar ao pino.



- Agora é hora de fazer a abertura para o cabo do novo alternador com uma ferramenta adequada (uma Dremel é a melhor para isso). Depois, certifique-se de remover todas as lascas do compartimento do motor.



- Fixe a nova unidade do estator ao alojamento do motor usando os 3 parafusos M5 fornecidos. Não remova o estator da placa de base, isso é desnecessário e você só corre o risco de danificar as bobinas e os cabos por baixo.

- Agora, pressione o anel isolante de borracha do cabo do estator na saída do cabo e corte cuidadosamente a parte saliente.



- Agora, aparafuse o rotor com o parafuso de fixação M8x50 e a anilha fornecidos.

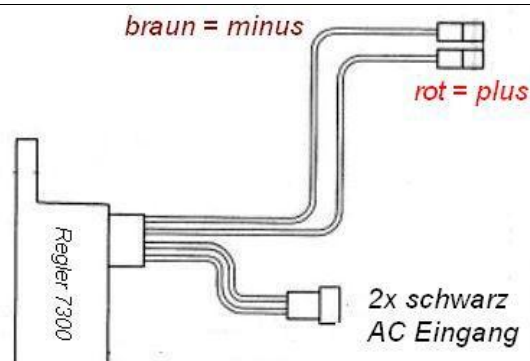


- Em seguida, volte a colocar a tampa do motor e aperte-a.

- Por fim, fixe o controlador à motocicleta e conecte as peças conforme descrito abaixo. A integração (conexão) do novo sistema ao restante do sistema elétrico da motocicleta (luzes, buzina) é feita na bateria ou onde a bateria estaria se você quisesse andar sem uma.

Ligue os cabos conforme indicado no diagrama de ligações g-only-102, ou seja:

- Para facilitar ou permitir a passagem do cabo por aberturas estreitas, a ficha do cabo que liga a nova bobina de ignição ao novo alternador ainda não foi ligada aos terminais de contacto na extremidade do cabo. Não deve ligar a ficha até que o cabo tenha finalmente passado pela abertura do motor. Para fazer isso...



- O novo regulador/retificador tem 4 cabos:

- os dois cabos pretos com a ficha de plástico são a entrada de tensão CA
- o cabo vermelho com ficha de plástico que fornece o positivo
- o cabo castanho com ficha de plástico é o contacto terra

- este controlador tem um condensador de suavização incorporado

- Os dois cabos pretos do controlador ...

... estão ligados aos dois cabos pretos do alternador. Para tal, insira os dois cabos pretos do alternador na tomada de 2 pinos fornecida. Não importa qual dos cabos vai para qual dos dois terminais, uma vez que aqui é alimentada corrente alternada.

- O cabo castanho do controlador...

... é ligado ao negativo da bateria ou à terra, se for conduzido sem bateria.

- O cabo vermelho do controlador...

Atenção: A polaridade errada danifica os componentes eletrónicos!

... está ligado ao polo positivo da bateria de 12 volts ou, quando conduzido sem bateria, ao cabo que vai para os consumidores (normalmente o terminal de entrada no interruptor principal).

- Se conduzir com bateria, certifique-se de que é utilizado um **fusível de 15 A** entre a bateria e a fonte de alimentação de bordo.

- Não há possibilidade de ligar uma luz indicadora de carga; ao conduzir sem bateria, esta não teria qualquer função. O regulador tem um condensador integrado que suaviza a tensão CC pulsante. Isto garante que todos os piscas e buzinas funcionam corretamente, mesmo sem bateria.

- Por fim, **antes de instalar a bateria e antes da primeira partida**, reserve um tempo para verificar todas as fixações e fiação. Lembre-se de trocar todas as lâmpadas de 6 para 12 volts. Lembre-se também de que, a partir de agora, você precisará de uma bateria de 12 V. A buzina pode permanecer em 6 volts.

- Se o sistema não funcionar imediatamente, consulte a nossa página de resolução de problemas. Como primeiro passo, desligue o cabo azul entre o relé e a bobina de ignição (retire o contacto), a maioria das falhas está oculta na área de desligamento.

- **IMPORTANTE:** Tenha em atenção que, durante qualquer **regeneração** (anterior) do **virabrequim**, o pino do alternador foi apertado em excesso e, portanto, ficou mais curto. Isso faz com que o rotor desça e possa ocorrer contato entre o rotor (os rebites são o ponto mais baixo) e a bobina do estator. O resultado é um estator destruído e, portanto, falha de ignição.

Instruções importantes de segurança e operação apenas para sistemas alternadores

- Observe as instruções e requisitos de segurança prescritos pelo fabricante do veículo e pelo setor automóvel. A instalação requer conhecimentos especializados.

- Após a instalação, certifique-se de verificar se os parafusos de fixação do estator estão bem apertados. Se as peças ficarem soltas, elas serão destruídas. Nós apenas apertamos os parafusos levemente durante a pré-montagem!

- Lembre-se de que este é apenas um gerador de energia. Não tem nada a ver com a ignição. Se tiver uma ignição por bateria, também deve haver uma bateria em funcionamento.
- Dê ao sistema que acabou de instalar a oportunidade de fornecer energia com o motor a funcionar antes de começar a medir tudo e verificar se realmente funciona. Ou pior ainda, faça alterações imediatamente sem primeiro colocar o sistema em funcionamento. As nossas peças são todas testadas antes da entrega. De qualquer forma, dificilmente poderá medir alguma coisa, além da tensão que o controlador emite. Se não obtiver corrente, verifique as ligações à terra e a cablagem do regulador à fechadura de ignição. Esta ligação importante é frequentemente cortada e ignorada durante a instalação!

- Nunca faça soldaduras elétricas no veículo sem primeiro desligar completamente todas as peças eletrônicas que contenham semicondutores (regulador, bobina de ignição e unidade de controlo). O estator e o rotor não precisam de ser removidos.

- Os componentes eletrônicos são sensíveis à polaridade inversa. Verifique sempre a ligação correta da bateria e a cablagem correta após intervir no sistema. A polaridade inversa e os curtos-circuitos irão destruir o regulador. Isto aplica-se **APENAS a veículos com polaridade negativa para terra**.

- Ao montar o rotor, tenha cuidado para não danificar os ímanes. Evite impactos mecânicos diretos no rotor. Para transportar o Lima, nunca coloque o estator no rotor, siga as nossas instruções para envio (embalagem).

- Lubrifique levemente a parte externa do rotor, caso contrário, ele enferrujará rapidamente no ambiente agressivo (o que não é prejudicial, mas fica feio).

- Nunca use um extrator de garras ou um martelo para retirar o rotor. Isso pode soltar os ímanes. Use sempre um extrator aparafusado M27x1,25 (consulte as instruções de instalação).

- Se o seu veículo não for utilizado por um longo período de tempo, deve desligar a bateria (se houver) para evitar uma possível descarga lenta através dos díodos do retificador. No entanto, mesmo que a bateria esteja desligada, irá notar que ela se descarrega após um longo período de tempo; isso é normal.

- Siga estas instruções, mas não se deixe abalar. Milhares de clientes já instalaram com sucesso os nossos sistemas antes de si.

Boa sorte e divirta-se a conduzir!

Instruções importantes de segurança e operação - leia e observe completamente!

- Respeite as instruções e requisitos de segurança prescritos pelo fabricante do veículo e pelo comércio automóvel. A instalação requer conhecimentos especializados.
As marcações de ignição no material servem apenas para orientação durante a instalação. Após a instalação, verifique a correção da sua configuração utilizando métodos adequados (estroboscópio) para evitar danos ao motor ou riscos à sua saúde. Você é o único responsável pela instalação e pela configuração correta.

- Cuidado Os sistemas de ignição geram alta tensão, perigo de vida! Com as nossas bobinas de ignição até 40.000 volts! Se manuseadas de forma descuidada, podem não só causar dor intensa, mas também ser prejudiciais ao coração! Pessoas com pacemakers não devem trabalhar em sistemas de ignição. Mantenha sempre uma distância segura do eletrodo e dos cabos de alta tensão abertos e, ao testar, pressione firmemente o conector da vela de ignição ao solo com um objeto isolante para descarregar a tensão com segurança.
Nunca puxe um conector de vela de ignição para sincronizar o carburador! Nunca puxe ou toque no cabo de ignição quando o motor estiver a funcionar ou em velocidade de arranque. Lave o veículo apenas quando o motor não estiver a funcionar.

- Se o seu cabo de ignição VAPE foi fornecido com velas de ignição de borracha (*que não têm um resistor de supressão incorporado*), utilize as velas de ignição com resistor incorporado (*para cumprir as leis locais relativas aos requisitos de compatibilidade eletromagnética*). Ou troque o(s) cabo(s) por cabos normais e use velas blindadas (*mas em nenhuma circunstância você deve usar velas suprimidas E conectores de vela suprimidos ao mesmo tempo. Isso levaria a mau funcionamento, especialmente dificuldade para dar a partida no motor*). A resistência total da combinação vela-conector não deve exceder 5 kOhm.

- Lembre-se de que os conectores das velas de ignição envelhecem e aumentam a sua resistência. Se um motor só arrancar quando estiver frio, a causa é quase certamente um conector de vela de ignição defeituoso ou uma vela de ignição defeituosa. Não utilize os chamados cabos de reforço de ignição (por exemplo, Nology).

- Após a instalação, certifique-se de verificar o aperto de todos os parafusos de fixação. Se as peças ficarem soltas, elas serão destruídas. Apenas apertamos os parafusos levemente durante a pré-montagem!

- Dê ao sistema que acabou de instalar a oportunidade de acender antes de começar a medir e verificar tudo. Observe também as nossas instruções sobre como verificar a existência de faíscas. Todas as nossas peças são testadas antes da entrega. De qualquer forma, dificilmente poderá medir alguma coisa nelas. Em qualquer caso, não meça as peças eletrônicas (incluindo a bobina de ignição, exceto a sua saída de alta tensão). Corre o risco de destruí-las e ainda assim não obter resultados utilizáveis!

Lembre-se de que muitas vezes também pode ser devido ao carburador, à borracha de admissão e, acima de tudo, aos conectores das velas de ignição e às velas de ignição (infelizmente também as completamente novas) se o motor não funcionar imediatamente (como regra, a sua configuração também deve ser alterada após a instalação do Lima). Se o sistema não funcionar imediatamente, verifique as ligações à terra, especialmente entre a terra do chassis e o bloco do motor.

Antes de remover as peças e enviá-las para nós para inspeção, verifique a nossa base de dados de conhecimento para ver se já existe uma resposta para o seu problema. Caso contrário, use o nosso sistema de tickets de serviço para solicitar ajuda específica.

- Se tiver um sistema com bobina de ignição dupla, observe algumas características especiais desta bobina. A ignição só funciona corretamente quando ambas as velas estão ligadas à bobina. Portanto, não pode retirar uma vela para testar. Isto porque cada saída retira terra da vela do outro lado. Se realmente quiser testar apenas um lado, a outra saída da bobina deve ser ligada à terra.

- A faísca dos sistemas clássicos de ignição tem apenas uma baixa energia de aproximadamente 10.000 volts e, por isso, parece amarela e espessa. A faísca dos nossos sistemas é uma faísca de alta energia com até 40.000 volts e, por isso, é muito focada e azul, o que a torna menos visível. Além disso, a faísca só é produzida em velocidades de arranque a pedal. Simplesmente empurrar a alavanca do pedal de arranque com a mão não produz uma faísca.

- A maioria dos nossos sistemas são geradores de ignição e energia luminosa num só. Pode reconhecer isso pela existência de um regulador. É difícil medir qualquer coisa no regulador, exceto a tensão que ele emite. Se não obtiver corrente, verifique as ligações à terra e a cablagem do regulador à fechadura de ignição. Esta ligação importante é frequentemente cortada e ignorada durante a instalação! A maioria dos sistemas PD tem reguladores/retificadores CC. No entanto, também existem controladores CA para os quais é necessário observar características especiais.

- Nunca faça soldaduras elétricas no veículo sem primeiro desligar completamente todas as peças eletrônicas que contenham semicondutores (regulador, bobina de ignição e unidade de controlo). Solde apenas com equipamento de soldadura que seja operado através de transformadores de balastro ou desligue a ficha da rede elétrica do ferro de soldar antes de soldar, para evitar danos nas peças devido a sobretensão. Nunca utilize pasta de cobre em conectores ou velas de ignição.

- Os componentes eletrônicos são sensíveis à polaridade inversa. Verifique sempre a ligação correta da bateria e a cablagem correta após intervir no sistema. A polaridade inversa e os curto-circuitos destroem imediatamente o regulador e a bobina de ignição! Por norma, a cablagem é sempre cor com cor. As exceções são explicitamente mencionadas nas instruções. Os danos causados pela polaridade inversa não são cobertos pela garantia.

- Ao montar o rotor, tenha cuidado para não danificar os ímanes. Evite impactos mecânicos diretos no rotor. **Para transportar o Lima, nunca coloque o estator no rotor**, siga as nossas instruções para envio (embalagem).

- Lubrifique levemente a parte externa do rotor, caso contrário, ele enferrujará rapidamente no ambiente agressivo (o que não é prejudicial, mas fica feio).

- Nunca use um extrator de garras ou um martelo para retirar o rotor. Isso pode soltar os ímanes. Use sempre um extrator aparafusado M27x1,25 (consulte as instruções de instalação).

- Se o seu veículo não for utilizado por um longo período de tempo, deve desligar a bateria (se houver) para evitar uma possível descarga lenta através dos díodos do retificador. No entanto, mesmo que a bateria esteja desligada, irá notar que ela se descarrega após um longo período de tempo; isso é normal.

- Siga estas instruções, mas ao mesmo tempo não se deixe abalar. Milhares de clientes já instalaram com sucesso os nossos sistemas antes de si.

Boa sorte e divirta-se a conduzir!

Esquema de cablagem do regulador R-102 sem ignição

