

Zestaw 762179900**Zalety w porównaniu z oryginalnym systemem:**

- wszystkie części są nowe
- bardzo dobra wydajność świetlna
- bardzo stabilny zapłon z iskrą o dużej energii

Alternator 12 V / zapłon elektroniczny do IZH Planeta Sport 350 1973–1984 (obrotowy w lewo)

- Układ zapłonowy z magnesem i wbudowanym, w pełni elektronicznym zapłonem. Moc światła: 12 V/180 W prądu stałego. Bezkontaktowy zapłon elektroniczny z własnym zasilaniem w ramach układu. Zastępuje stary alternator i cewkę zapłonową. Niestety konieczne będzie wprowadzenie niewielkiej modyfikacji w silniku IZH (wycięcie na wyjście przewodu – patrz instrukcja). System może działać całkowicie bez akumulatora (ale jeśli masz kierunkowskazy, musisz zainstalować kondensator wygładzający lub użyć naszego alternatywnego regulatora).



Instrukcja montażu systemu 762179900	12.05.2026
- Jeśli potrafisz zamontować i wyregulować fabryczny układ zapłonowy oraz posiadasz podstawowe umiejętności mechaniczne, możesz zamontować VAPE! Jeśli nigdy nie zajmowałeś się układem zapłonowym, lepiej zleć to komuś, kto się na tym zna. - Firma VAPE nie jest w stanie monitorować 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	
<u>WAŻNE</u>	
- Przed rozpoczęciem prac przy motocyklu prosimy o dokładne i uważne zapoznanie się z niniejszą instrukcją Należy pamiętać, że wszelkie modyfikacje materiału, a także własne 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 zawartymi 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 próbnych uruchomień. W razie potrzeby zmień ustawienia na bezpieczniejsze wartości (mniejsze wyprzedzenie). Podczas montażu dokładnie sprawdź, czy wirnik (koło zamachowe) nie dotyka cewek stojana ani żadnych innych elementów, co może się zdarzyć z różnych przyczyn i doprowadzić do poważnych uszkodzeń.	
Przeznaczenie - System ten jest przeznaczony do zastąpienia fabrycznych układów prądowców i 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 i komfort jazdy, zapewniając lepsze oświetlenie, lepsze działanie kierunkowskazów i klaksonu oraz, 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 jest używany zgodnie z przeznaczeniem, nie narusza on zazwyczaj obowiązujących przepisów dotyczących motocykli. (Proszę sprawdzić lokalne przepisy prawne!) System ten nie nadaje się do stosowania podczas zawodów. W przypadku użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem gwarancja zostanie unieważniona i może się zdarzyć, że nie uzyskasz pożądanych rezultatów lub, w najgorszym przypadku, utracisz dopuszczenie do ruchu drogowego.	
 - Firma VAPE gwarantuje, że jej produkty posiadają homologację oznaczoną symbolem „E” w okręgu (w przypadku Czech konkretnie E8), zapewniając tym samym stałą zgodność właściwości produktu z odpowiednimi przepisami homologacyjnymi ECE (zwłaszcza ECE R10.05). Kontrole są regularnie przeprowadzane przez właściwy organ.	
- System ładowania nadaje się wyłącznie do stosowania z akumulatorami kwasowo-ołowiowymi 12 V (6 V w systemach 6 V) z elektrolitem płynnym lub akumulatorami kwasowo-ołowiowymi szczelnymi, AGM, żelowymi. Nie nadaje się do stosowania z akumulatorami niklowo-kadmowymi, niklowo-wodorkowymi, litowo-jonowymi ani żadnymi innymi typami akumulatorów, zarówno ładowalnych, jak i nieładowalnych.	
- 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 pewnego dostosowania z Państwa strony.	

- **Podczas montażu należy bezwzględnie zacząć od złożenia elementów silnika**, aby upewnić się, że pasują one do siebie, zanim przystąpi się do montażu elementów 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 tym, by po prostu wziąć coś z półki w supermarkecie, ponieważ istnieje bardzo wiele typów i wersji tych układów, a także potencjalnie nieznane modyfikacje 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 tych elementów**. Istniejące liczniki prędkości mogą nie działać z nowym systemem. Istniejące wyłączniki bezpieczeństwa i elektroniczne sterowanie zaworami 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 doświadczenia w montażu, zleć to zadanie fachowcowi lub warsztatowi specjalistycznemu. Nieprawidłowy montaż może spowodować uszkodzenie nowego systemu i 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. Do demontażu nowego wirnika nie wolno używać żadnych innych narzędzi niż zalecany ściągacz. Uszkodzenia wirnika spowodowane użyciem 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 powłoki z tworzywa sztucznego na magnesach należy spróbować odsunąć magnesy palcami). Po uderzeniu wklejone magnesy mogły się poluzować i trzymać się wirnika wyłącznie dzięki sile magnetycznej, przez co nie da się tego od razu zauważyć. Podczas pracy silnika uszkodzenia mogłyby być poważne. Przed umieszczeniem wirnika na silniku należy upewnić się, że na 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 ewentualne aktualizacje informacji. Lista systemów dostępna jest pod adresem <http://www.powerdynamo.biz>



Powinieneś otrzymać następujące części

- Płyta podstawy z cewką stojaną
- Wirnik (koło biegunowe)
- Regulator/prostownik
- Elektroniczna cewka zapłonowa (CDI)
- przewód zapłonowy
- przekaźnik odłączający
- Przewód akumulatora i śruby mocujące



- Aby ponownie wyciągnąć nowy wirnik, potrzebne będzie narzędzie do wyciągania M27x1,25 (nr kat. 99 99 799 00). Nie wchodzi w skład zestawu.

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

- Upewnij się, że ISH stoi stabilnie na stojaku, najlepiej na podwyższonej platformie montażowej, oraz że masz dobry dostęp do strony silnika, po której znajduje się alternator.

- Odłącz akumulator i wyjmij go z motocykla.

- Zdecyduj, którą metodę odcięcia zapłonu chcesz zastosować. Dostępne są 2 różne opcje, z których każda ma swoje zalety i wady. Opcja z przekaźnikiem została przez nas wstępnie zmontowana.

Opcja przekaźnika (w zestawie standardowym)

Zaleta: Ta opcja pozwala na normalne korzystanie z wyłącznika zapłonu. Nic się nie zmienia w działaniu motocykla.

Wada: Nie można korzystać z systemu bez akumulatora (choć w nagłych przypadkach można jeździć bez niego, nie będzie działał jedynie wyłącznik zapłonu).

Metoda z wyłącznikiem

Zaleta: Motocyklem można jeździć bez akumulatora. Nie ma przekaźnika, który mógłby ulec awarii.

Wada: Trzeba zamontować dodatkowy wyłącznik awaryjny, najlepiej na kierownicy.

Sztuczka: Można przerobić przycisk migacza na wyłącznik awaryjny.



- **Uwaga:** Jeśli chcesz jeździć bez akumulatora, musisz zainstalować w jego miejsce wydajny kondensator (22 000 μ F). W przeciwnym razie moduł kierunkowskazów nie będzie działał lub nie będzie działał z odpowiednią prędkością z powodu niewyrównanego napięcia prądu stałego.

- **Uwaga:** Jeśli Twój motocykl nie jest uznawany za pojazd zabytkowy, niemieckie przepisy ruchu drogowego wymagają, aby światło postojowe działało.

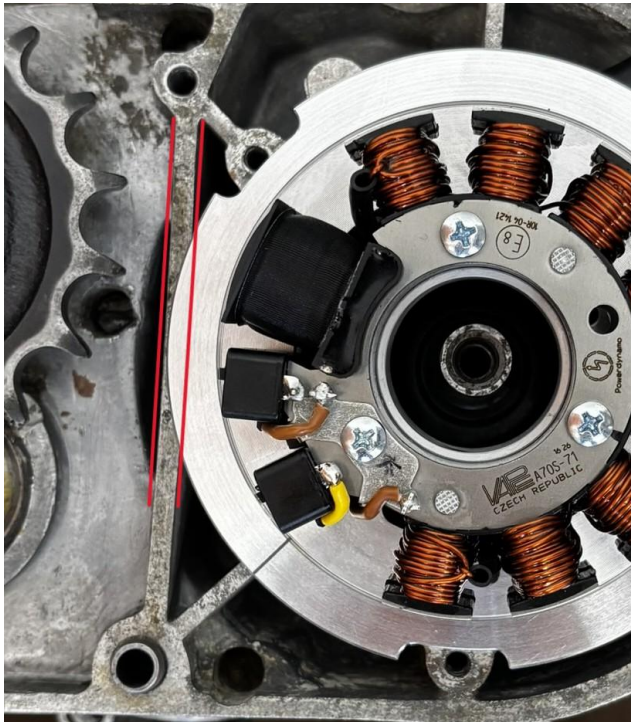


- Zdemontuj stary alternator, regulator i cewkę zapłonową, a także przewody łączące te elementy.

- Klucz równoległy na wale korbowym pozostaje i będzie nadal używany.



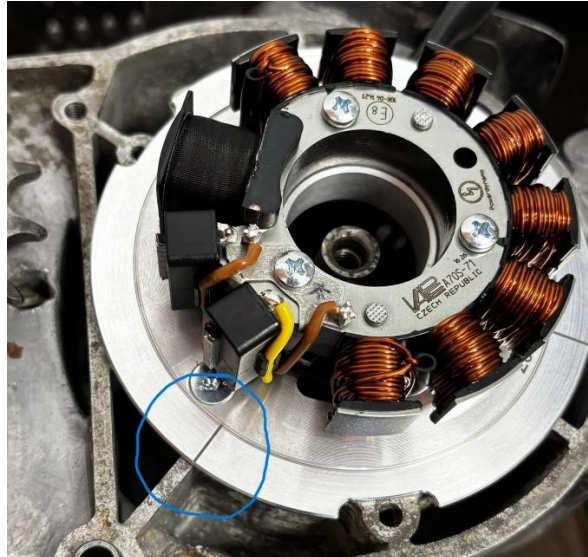
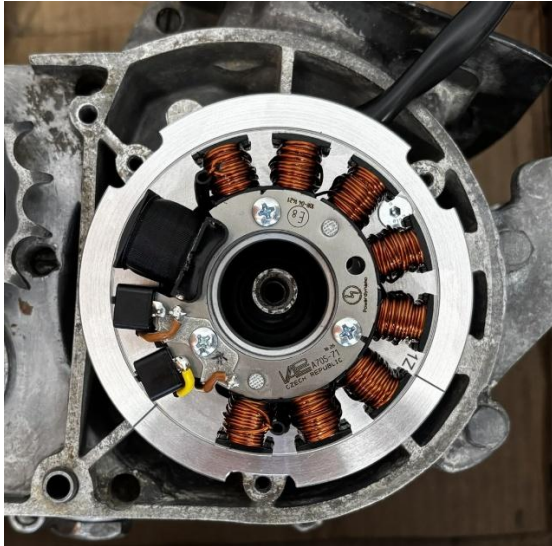
- Niestety, konieczne będzie wycięcie niewielkiego otworu w gnieździe alternatora, aby umożliwić wyprowadzenie przewodu spod nowego alternatora.
- Miejsce, które należy otworzyć, zaznaczono na zdjęciu na czerwono.



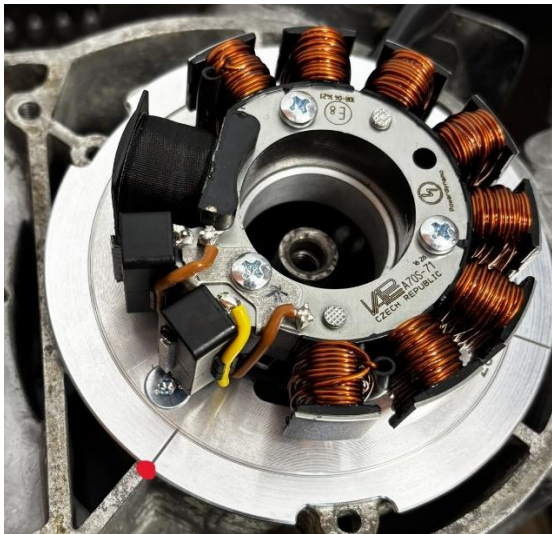
- Aby móc zamknąć pokrywę skrzyni korbowej, konieczne jest zeszlifowanie lub odcięcie części materiału z adaptera duraluminiowego, wynosi ona około 4-5 mm.

- pokazano na zdjęciu liniami.

- Umieść wstępnie zmontowaną płytę stojana nowego alternatora na skrzyni korbowej w miejscu poprzedniego alternatora.
- Na górnej części pierścienia adaptera (cylindra) znajduje się wytłoczona linia laserowa. Wskazuje ona kierunek cylindra.
- Trzy śruby mocujące znajdują się mniej więcej pośrodku (pół)otworów z rowkiem. Umieść pod każdą z nich jedną z dostarczonych tarcz falistych, aby ją zamocować.
- Płytką podstawową zapłonu jest teraz optymalnie ustawiona na 2,5 mm (ok. 17 stopni) przed górnym martwym punktem. Można dokonać precyzyjnej regulacji, obracając płytkę podstawową nieznacznie w prawo (wcześniejszy zapłon) lub w lewo (późniejszy zapłon). W tym celu należy ponownie zdjąć wirnik. Następnie należy ponownie dokręcić śruby!



- W celu kontroli na obwodzie wirnika znajduje się oznaczenie (na zdjęciu zaznaczone na niebiesko), które odpowiada oznaczeniu na płycie podstawowej w momencie zapłonu.
- Niestety oznaczenie to znajduje się na spodzie. Gdyby jednak zostało przeniesione, nie byłoby możliwe użycie dołączonego wirnika z rowkiem na klin.
- Wiązka przewodów jest poprowadzona przez obudowę w zwykły sposób (należy przyciąć gumową przelotkę, aby dopasować ją do otworu).





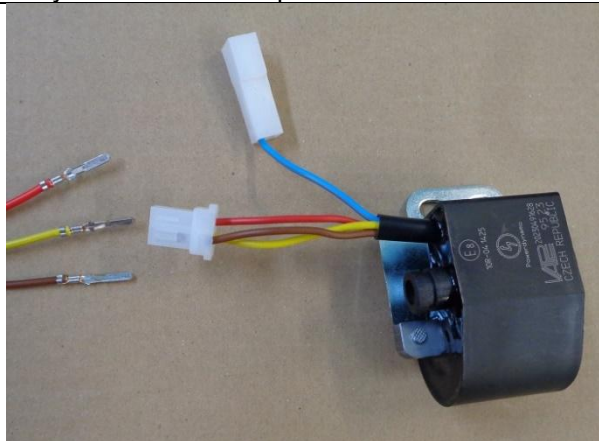
- Załóż wirnik na wał korbowy. Upewnij się, że jest on zablokowany na wpustce wału korbowego. Sprawdź, czy wirnik jest naprawdę mocno osadzony na wale i czy można go swobodnie obracać.
- Dokręć wirnik mocno śrubą M7x50. Nie zapomnij o podkładce. Aby ponownie poluzować wirnik, użyj ściągacza M27x1,25.

- Zamontuj sterownik/prostownik i przekątnik w odpowiednim miejscu

Podłącz elementy zgodnie z odpowiednim schematem połączeń!

- W przypadku naszego standardowego regulatora prądu stałego (95 22 699 06) należy skorzystać ze schematu połączeń **73ir12**:
- W przypadku naszego regulatora prądu stałego z wbudowanym kondensatorem wygładzającym (73 00 799 50) należy dodatkowo zastosować schemat połączeń **reg_102**:

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



- Znajdź cewkę zapłonową z gniazdem i trzema przewodami (czerwonym, brązowym i żółtym).

- Załóż na tę wtyczkę dołączoną 4-stykową obudowę wtyczki i podłącz trzy przewody (czerwony, brązowy i biały) z alternatora. Upewnij się, że zaciski są dobrze osadzone w obudowie oraz że podłączyłeś:

- czerwony do czerwonego
- brązowy do brązowego
- żółty do żółtego

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

Podłączanie alternatora Powerdynamo do obwodu oświetlenia (przez regulator):

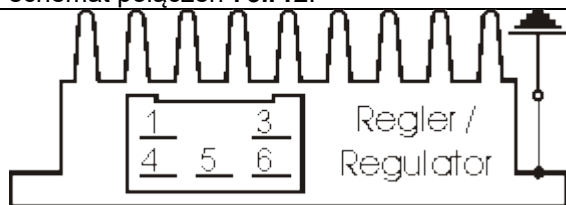


- Dwa czarne przewody wychodzące z cewki stojana dostarczają napięcie do świateł, klaksonu, kierunkowskazów itp. Nie mają one nic wspólnego z układem zapłonowym.
- Napięcie to (o wartości od 10 do 50 V prądu przemiennego) musi jednak zostać ustabilizowane (wyregulowane), a w większości zastosowań przekształcone na prąd stały (DC), ponieważ jest to przede wszystkim prąd przemienny (AC).

- W tym celu oferujemy 2 różne regulatory:

Uwaga: Jakiegokolwiek pomylenie biegunów dodatniego i ujemnego (w wersjach prądu stałego) prowadzi do natychmiastowego uszkodzenia regulatora. Nie będzie to stanowiło podstawy do skorzystania z gwarancji, ponieważ jest to wynikiem zaniedbania! Spalony regulator można rozpoznać głównie po ostrym zapachu.

Regulator typu 1: w przypadku standardowego regulatora DC (95 22 699 06) należy zastosować schemat połączeń 73ir12:



- Nowy regulator/prostownik jest wyposażony w kompaktową wtyczkę z 6 gniazdami, z których jedno pozostaje niewykorzystane. W zestawie znajduje się nasadka gniazdowa pasująca do tej wtyczki. Do tego gniazda należy podłączyć następujące przewody (wyposażone w końcówki zatrzaskowe):

- Dwa czarne przewody wychodzące z generatora ...

... podłącz do styków 1 i 4 nowego regulatora (stamtąd do wnętrza urządzenia biegną dwa identyczne czarne przewody). Nie ma znaczenia, który przewód zostanie podłączony do którego z tych dwóch styków (1 i 4), ponieważ przewodem one prąd przemienny.

- Nowy brązowy przewód z okrągłą końcówką ...

... łączy pin 3 modułu regulatora (stamtąd również brązowy przewód biegnie do wnętrza urządzenia) z biegunem ujemnym akumulatora lub (w przypadku jazdy bez akumulatora) z masą (podwoziem).

- Nowy czerwony przewód z okrągłą końcówką oczkową ...

Uwaga:

Nieprawidłowa polaryzacja spowoduje uszkodzenie układów elektronicznych!

... podłącza się do styku 5 nowego regulatora (stamtąd równolegle czerwony przewód biegnie do wnętrza urządzenia). Tutaj wychodzi regulowane napięcie dodatnie, które należy podłączyć do bieguna dodatniego akumulatora lub (w przypadku jazdy bez akumulatora) do zacisku wejściowego napięcia głównego wyłącznika (stacyjka, motocykle niemieckie: styk 51/30).

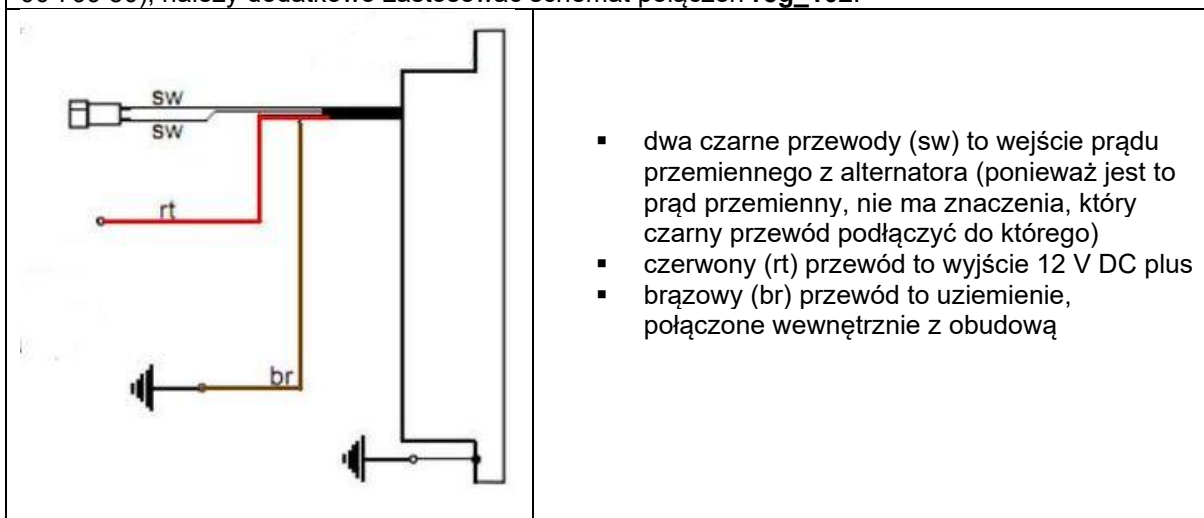
- Upewnij się, że między akumulatorem a obwodami pojazdu znajduje się **bezpiecznik 15 A**.

- Zielono-czerwony przewód przy pinie 6 nowego regulatora ...

... służy do podłączenia lampki kontrolnej ładowania. Podłączasz tam przewód, który wcześniej biegł od lampki kontrolnej do oryginalnego regulatora.

- Należy pamiętać, że sterowanie to działa tylko przy podłączonym akumulatorze. Jeśli będziesz jeździć bez akumulatora, ale nadal podłączysz przewód, zauważysz, że lampka świeci się nawet wtedy, gdy alternator wytwarza napięcie. Dlatego bez akumulatora nie należy go podłączać.

Regulator typu 2: z regulatorem prądu stałego z wbudowanym kondensatorem wygładzającym (73 00 799 50), należy dodatkowo zastosować schemat połączeń **reg_102**:



- Pozostaje niebieski (czasem niebiesko-biały) przewód przy cewce zapłonowej. To jest przewód wyłączający (cut-off).

Podłączony do masy – zatrzyma zapłon!

- Uwaga:

W przypadku awarii zapłonu, jako pierwszy krok należy odłączyć ten niebieski przewód. W wielu przypadkach pozwoli to na ponowne uruchomienie pojazdu

- Wyłączanie za pomocą oddzielnego wyłącznika awaryjnego (podczas jazdy bez akumulatora):

Przełącznik nie zostanie zamontowany. Niebieski (lub biały) przewód cewki zapłonowej zostanie podłączony do wyłącznika awaryjnego, zamykającego obwód do masy (przycisk na kierownicy). Można też zamontować stacyjkę, która ma możliwość podłączenia do masy, gdy znajduje się w pozycji OFF.

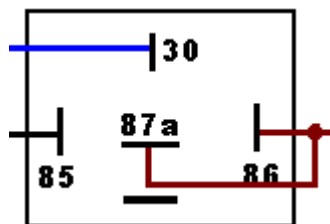
- Sposób podłączenia akumulatora:

Podłącz brązowy przewód przełącznika do dobrego uziemienia. Poprowadź dłuższy czarny przewód od przełącznika do przewodu, który wcześniej był podłączony do styku przewodzącego napięcie, gdy przełącznik jest włączony (w motocyklach niemieckich: styk 15) i podłącz go tam.

Podłącz niebieski przewód z styku 30 przełącznika do niebieskiego (/białego) przewodu przy nowej cewce zapłonowej.

Jeśli akumulator ulegnie awarii na drodze, wystarczy odłączyć ten niebieski przewód, a motocykl znów będzie działał (nie da się go wtedy zatrzymać poprzez wyłączenie).

Okablowanie przełącznika (jeśli jest



używany):

Przykręć przewód wysokiego napięcia (zapłonowy)...

- Proszę **nie używać** żadnych kabli wzmacniających iskrę, takich jak „Nology supercables” lub „hot wire”. Zakłóci to działanie układu i może go uszkodzić.

- Brązowy przewód z końcówką pierścieniową, wychodzący z pinów 87a i 86, jest podłączony do masy.
- Czarny przewód z styku 85 jest podłączony do zacisku głównego wyłącznika, na którym występuje napięcie, gdy wyłącznik jest włączony.

... do cewki zapłonowej i naciągnąć gumową uszczelkę przed zamontowaniem cewki (będzie to łatwiejsze).

- Proszę używać kabla dołączonego do zestawu, a nie jakiegokolwiek innego.

- Zrobisz sobie przysługę, jeśli zaopatrzysz swój motocykl w nowe świece zapłonowe i klucze do świec (najlepiej o rezystancji między 0 a 2 kOhm). Wiele problemów wynika z „pozornie dobrych” (nawet zupełnie „nowych”) świec zapłonowych, końcówek i przewodów.

- **Nie używaj** świec zapłonowych z wewnętrznym rezystorem tłumiącym. Firma NGK (np.) oferowała takie świece oznaczone literą „R” (od rezystora).

- Na koniec – **przed zamontowaniem akumulatora i przed pierwszym uruchomieniem silnika** – prosimy o dokładne sprawdzenie wszystkich połączeń i elementów montażowych zgodnie ze schematem elektrycznym. Należy sprawdzić, czy napięcie akumulatora i żarówek jest prawidłowe (12 V).

- Jeśli coś nie działa, zapoznaj się z naszym przewodnikiem dotyczącym rozwiązywania problemów na naszej stronie głównej. W pierwszej kolejności odłącz niebieski przewód od cewki i ponownie przeprowadź test.

- **WAŻNE:** Podczas **naprawy wału korbowego** wał alternatora 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 obsługi

- Bezpieczeństwo przede wszystkim! Należy przestrzegać ogólnych przepisów BHP dotyczących naprawy pojazdów silnikowych (MVR), a także wskazówek i obowiązków dotyczących bezpieczeństwa podanych przez producenta motocykla.

Znaki synchronizacji na materiale służą wyłącznie jako ogólna wskazówka podczas pierwszego montażu. Po montażu należy sprawdzić za pomocą odpowiednich środków (stroboskopu), czy ustawienia są prawidłowe, aby zapobiec uszkodzeniu silnika lub nawet zagrożeniu dla zdrowia. Wyłącznie użytkownik ponosi odpowiedzialność za montaż i prawidłowość ustawień.

- Układy zapłonowe wytwarzają wysokie napięcie! W przypadku naszych produktów 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, 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 (*niezawierającą 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 używać jednocześnie 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 kΩ.

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

- Po montażu sprawdź, czy wszystkie śruby są dobrze dokręcone, nawet te zamontowane fabrycznie. Jeśli części poluzują się podczas pracy, nie da się uniknąć uszkodzeń. Śruby montujemy fabrycznie tylko luźno.

- Daj nowo zainstalowanemu układowi szansę na prawidłowe działanie, zanim zaczniesz sprawdzać i testować parametry, a co gorsza – wprowadzać w nim zmiany. Nasze części zostały sprawdzone przed wysyłką do Ciebie. I tak nie będziesz w stanie wiele sprawdzić. **W każdym razie powstrzymaj się od mierzenia elementów elektronicznych (takich jak cewka zapłonowa, regulator i moduł wyprzedzenia zapłonu). Ryzykujesz poważne uszkodzenie wewnętrznej elektroniki. I tak nie uzyskasz żadnych konkretnych wyników z tej operacji.** Pamiętaj, że również gaźnik, świece zapłonowe i gniazda świec (nawet jeśli są zupełnie nowe) mogą być przyczyną nieprawidłowego działania. Z ogólnego doświadczenia z naszymi systemami wynika, że gaźnik będzie wymagał ponownego wyregulowania na niższe ustawienia.

Jeśli system nie uruchomi się po montażu, najpierw odłącz niebieski (lub niebiesko-biały) przewód odcięcia bezpośrednio przy cewce zapłonowej (lub w niektórych przypadkach przy module wyprzedzenia zapłonu), aby wyeliminować ewentualną awarię obwodu odcięcia. Sprawdź dokładnie połączenia uziemienia, upewnij 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 iskłą o wysokiej energii, sięgającą nawet 40 000 woltów, dlatego ma formę skupioną, cienką jak igła i niebieski kolor, co sprawia, że nie jest tak dobrze widoczna. Co więcej, iskra pojawia się tylko przy prędkościach uruchamianych kopnięciem, a nie przy powolnym naciskaniu dźwigni kopniaka ręką (jak to może mieć miejsce w przypadku zapłonów akumulatorowych).

- Układy wyposażone w cewki zapłonowe z podwójnym wylotem mają kilka specyficznych cech. Należy pamiętać, że podczas przeprowadzania testów po jednej stronie, druga strona musi być podłączona do zamontowanej świecy zapłonowej lub solidnie uziemiona. W przeciwnym razie nie będzie iskry po żadnej ze stron. Ponadto przy tak otwartych wylotach mogą powstawać długie i niebezpieczne iskry, które będą rozpryskiwać się po całej cewce.

- 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 zasilania! Nigdy nie należy stosować pasty miedzianej na świecach zapłonowych.

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

- Podczas obchodzenia się z nowym wirnikiem należy uważać, aby nie uszkodzić jego magnesów. Należy unikać bezpośrednich uderzeń w obrzeże wirnika. **Podczas transportu nie wolno kłaść wirnika na stojanie.** Należy przestrzegać naszych wskazówek dotyczących transportu tego elementu.

- Nie należy używać końcówek do świec zapłonowych o rezystancji większej niż 5 kΩ. Lepiej stosować końcówki o rezystancji 1 lub 2 kΩ. Należy pamiętać, że nasadki do świec zapłonowych ulegają starzeniu, 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 przewodów”, które rzekomo zwiększają iskrę.

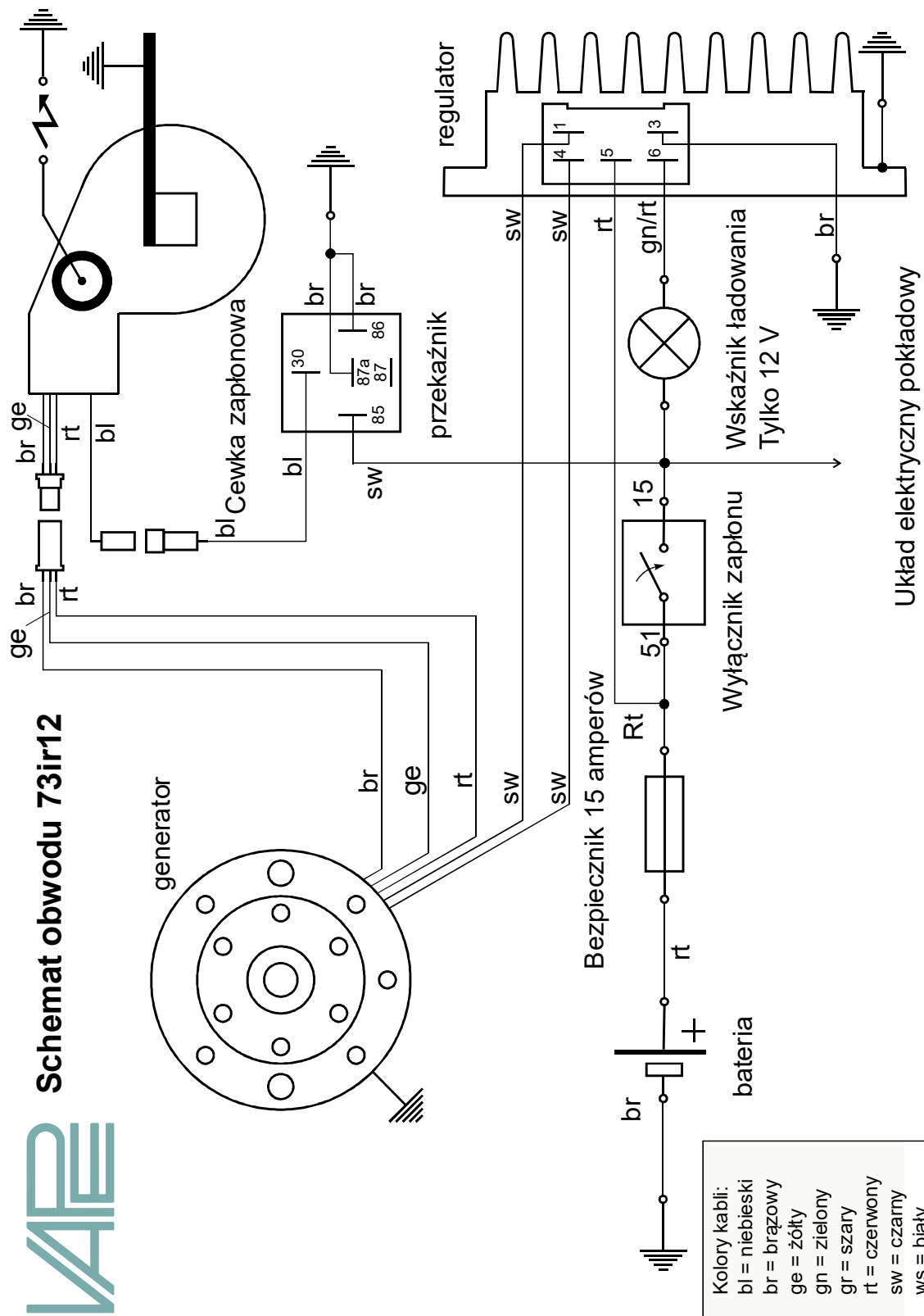
- Dobrym pomysłem jest pokrycie wirnika cienką warstwą oleju, aby zmniejszyć ryzyko korozji.

- Nigdy nie używaj ściągacza z pazurami 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 (jeśli jest), aby zapobiec wyciekaniu prądu przez diody regulatora. Jednak nawet odłączony akumulator po pewnym czasie się rozładuje.

- 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 rowerze z nowym elektrycznym sercem!



VAPE 102

Schemat obwodu sterownika

