

## Zestaw 7005799LS



**Zestaw generatora/elektronicznego zapłonu Simson „seria ptaków” z chłodzeniem wentylatorowym lub bez oraz z przykręcaną płytą podstawową (bez mocowania zaciskowego), np. do modeli Schwalbe KR 51/1, Star SR 4-2/1, Sperber i DUO 4/1**

- Generator magnetyczny ze zintegrowanym, w pełni elektronicznym zapłonem. Moc wyjściowa 12 V/100 W DC. Zastępuje oryginalną prądnicę 6 V. Może pracować całkowicie bez akumulatora. Impuls zapłonowy jest generowany w pełni elektronicznie i bezstykowo. Montowany w oryginalnym gnieździe silnika bez konieczności wprowadzania zmian. Zapłon półprzewodnikowy z własnym zasilaniem z systemu.

- Twój rower będzie wtedy zasilany wyłącznie prądem stałym; skomplikowana mieszanka prądu przemiennego i stałego zostanie pominięta.


- Wentylator nie wchodzi w skład zestawu. Oryginalny wentylator lub model odpowiadający typowi montuje się na wirniku za pomocą śrub.

**- Uwaga:** wczesne modele KR51 i SR4-2 miały inny układ zapłonowy (wirnik z innym stożkiem).

**Zalety w porównaniu z oryginalnym układem:**

- wszystkie części są nowe
- większa moc światła
- bardzo stabilny zapłon z mocną iskrą
- lepszy rozruch, lepsze spalanie paliwa
- brak zużycia styków
- dzięki nowemu regulatorowi/prostownikowi można jeździć bez akumulatora i bez dodatkowego kondensatora



Instrukcja montażu systemu 7005799LS	28.05.2026
<p>- 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.</p>	
<p>- 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</p>	
<p><b><u>WAŻNE</u></b></p>	
<p><b>- Przed rozpoczęciem prac przy motocyklu prosimy o dokładne i uważne zapoznanie się z niniejszą instrukcją</b></p> <p>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.</p>	
<p><b>Przeznaczenie</b></p> <p>- System ten jest przeznaczony do zastąpienia fabrycznych układów prądowców i zapłonowych w motocyklach zabytkowych i klasycznych, <b>których charakterystyka silnika nie została zmodyfikowana w ramach modyfikacji posprzedażowych</b>. 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 ingeruje w 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 pożądanego rezultatu lub, w najgorszym przypadku, utracisz dopuszczenie do ruchu drogowego.</p>	
<p> - 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.</p>	
<p>- 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 zamkniętymi, AGM, żelowymi. Nie nadaje się do stosowania z akumulatorami niklowo-kadmowymi, niklowo-wodorkowymi, litowo-jonowymi ani żadnymi innymi typami akumulatorów, zarówno ładowalnych, jak i nieladowalnych.</p>	
<p>- Jest to <b>zestaw zamienny, a nie kopia oryginalnych części</b>. Elementy tego zestawu wyglądają zatem inaczej i mogą pasować inaczej (zwłaszcza cewka zapłonowa i regulator), co może wymagać pewnego dostosowania z Państwa strony.</p>	

- **Podczas montażu należy bezwzględnie zacząć od montażu 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 nieznanne 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 z napędem elektronicznym mogą nie działać z nowym systemem. Istniejące 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 doświadczenia w montażu, zleć to 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). W wyniku uderzenia 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 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 instrukcją online**. Klikając na zdjęcia, możesz je powiększyć i uzyskać lepszą jakość, a także ewentualnie zaktualizowane informacje. Lista systemów dostępna jest pod adresem <http://www.powerdynamo.biz>



#### Powinieneś otrzymać następujące części:

- wstępnie zmontowany zespół stojana
- wirnik (koło zamachowe)
- elektroniczna cewka zapłonowa (CDI)
- regulator/prostownik ze wbudowanym kondensatorem oraz kabel akumulatora (w razie potrzeby)
- przewód wysokiego napięcia
- różne elementy



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

- **Proszę zwrócić uwagę**, że po zainstalowaniu nowego systemu należy jeździć motocyklem wyłącznie na prąd stały (DC); skomplikowana mieszanka prądu przemiennego (AC) i stałego (DC) zostanie wyeliminowana.

- Upewnij się, że motocykl stoi stabilnie na podpórce centralnej, najlepiej na podwyższonym stole warsztatowym, oraz że masz dobry dostęp do strony generatora silnika.

- Odłącz akumulator i wyjmij go z motocykla. Pamiętaj, że w przypadku montażu instalacji 12-woltowej konieczne będzie zastosowanie akumulatora 12-woltowego lub jazda bez akumulatora. W obu przypadkach konieczna będzie jednak wymiana wszystkich żarówek na wersje 12-woltowe. Klakson może pozostać przy napięciu 6 V. Jeśli zamierzasz jeździć bez akumulatora, zapoznaj się z naszymi wskazówkami dotyczącymi jazdy bez akumulatora.



- Odłącz przewody od starego generatora i wyjmij go. W przypadku standardowego układu 6 V należy wymienić wszystkie żarówki oraz moduł kierunkowskazów.

- Wyjmij wpust z wału korbowego. Nie będzie już potrzebny. Proszę nie zapomnieć o tym, w przeciwnym razie pojawią się później problemy podczas montażu.

- (**Uwaga:** Ten klucz Woodruffa w rzeczywistości nie utrzymuje wirnika na wale, za to odpowiada stożek. Służy on jedynie do ustawienia we właściwej pozycji, co teraz zostanie osiągnięte w inny sposób.)



- Umieść nowy zespół stojana w miejscu starego generatora na skrzyni korbowej i zamocuj go za pomocą oryginalnych zacisków. Nie dokręcaj jeszcze tych zacisków, ponieważ konieczne jest wyregulowanie płyty podstawy.

(Jeśli posiadasz jeden z pierwszych silników mocowanych za pomocą śrub, dostarczamy płytę z otworami na śruby.)

- Nowy kabel generatora jest skierowany w stronę wyjścia kabla, a gruba czarna cewka znajduje się w pozycji godziny 12.

#### **Regulacja rozrzadu:**



- Przyjrzyj się nowemu wirnikowi. Na jego obwodzie znajdziesz niewielką wytłoczoną linię. To znak zapłonu.

- Jest trwała, ale słabo widoczna, więc lepiej ją zaznaczyć markerem.

- Dokładnie sprawdź wnętrze wirnika pod kątem obecności ciał obcych (śrub lub innych metalowych elementów), aby obracający się wirnik nie spowodował żadnych uszkodzeń.



- Przyjrzyj się nowemu zespołowi stojana. W pobliżu czarnej cewki znajduje się czerwone oznaczenie rozrzędu. Obróć płytkę tak, aby to oznaczenie znalazło się w jednej linii z oznaczeniem rozrzędu na obudowie silnika. Następnie dokręć mocno zaciski mocujące.



- Wyjmij świecę zapłonową i wkręć  
- Wyjmij świecę zapłonową i wkręć przyrząd do pomiaru rozrzędu (czujnik zegarowy) w gwint świecy na pokrywie cylindra.  
- Załóż nowy wirnik na wał korbowy, dokręcając go ręcznie na tyle, by można było obracać wałem, i sprawdź, czy wirnik obraca się swobodnie nad podstawą stojana. Ustaw tłok w położeniu zapłonowym (zgodnie z instrukcją obsługi, np. 1,4 lub 1,8 mm przed górnym martwym punktem).



- Ostrożnie zdejmij ponownie wirnik, nie zmieniając położenia wału korbowego. Umieść go ponownie na wale tak, aby oznaczenie na wirniku pokrywało się z oznaczeniem na stojanie.

- **Informacja:** Zapłon nastąpi, gdy linia na wirniku zrówna się z oznaczeniem na płycie mocującej.



- **Uwaga:** Aby zapewnić szczelność wirnika przy wału korbowym, w zestawie znajdują się dwie podkładki. W niektórych wałkach korbowych gwint nie jest wystarczająco długi, więc wirnik nie będzie dobrze zamocowany przy użyciu tylko jednej podkładki.



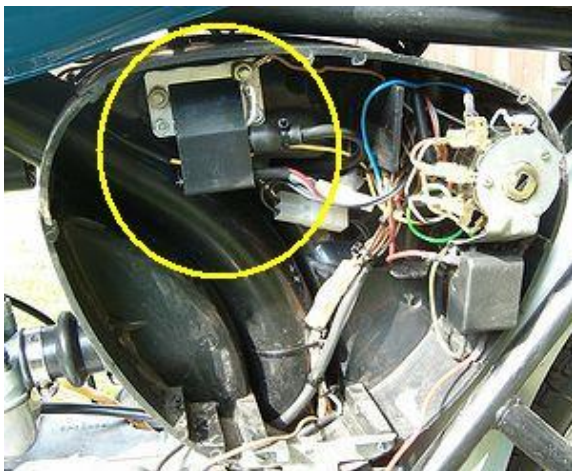


- Załóż podkładkę (podkładki) i dokręć wirnik za pomocą oryginalnej nakrętki mocującej.
- Aby zdjąć stary i nowy wirnik, potrzebne będzie narzędzie do zdejmowania M27x1,25 (nr kat.: 99 99 799 00 – nie wchodzi w skład zestawu!) lub oryginalny ściągacz firmy Simson.
- Zapłon jest teraz wyregulowany.



- Wkręć przewód zapłonowy do cewki zapłonowej. Zamocuj nową cewkę zapłonową w tym samym miejscu, co starą. Jedną ze śrub pozostaw poluzowaną, służy ona do podłączenia przewodu uziemiającego.

(Zdjęcie przedstawia podobny motocykl!)



- Na tym zdjęciu cewka zapłonowa jest zamontowana wewnątrz lewej obudowy bocznej (obudowy akumulatora) w modelu S50. Fabryczną „śrubę uziemiającą” umieszczoną na górze obudowy zastąpiono nową śrubą M6x50.

**Wskazówka:**

- Aby zachować oryginalny wygląd, poprowadzono przewód wysokiego napięcia przez opróżnioną oryginalną cewkę zapłonową (jako atrapę).

**- Mocowanie regulatora/prostownika:**

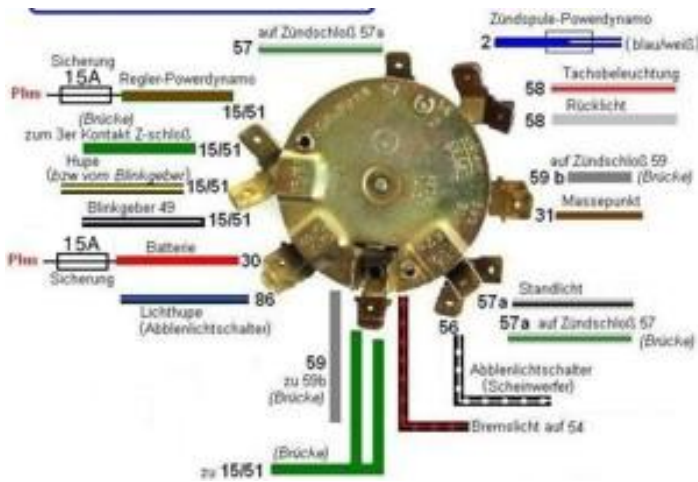
- Zamocuj nowy regulator/prostownik w dogodnym miejscu, np. wewnątrz komory akumulatora modelu S51 (patrz zdjęcie) lub pod siedzeniem, ewentualnie pod osłonami bocznymi.

- Ułóż nowy kabel generatora na ramie w taki sposób, aby wszystkie przewody kończyły się przy regulatorze/cewce zapłonowej (użyj dołączonych uchwytów do kabli). Upewnij się, że nic się nie ociera.



- Tutaj znajdziesz oryginalny schemat okablowania prostownika/przepustnicy oraz schemat adaptacji do nowego systemu.

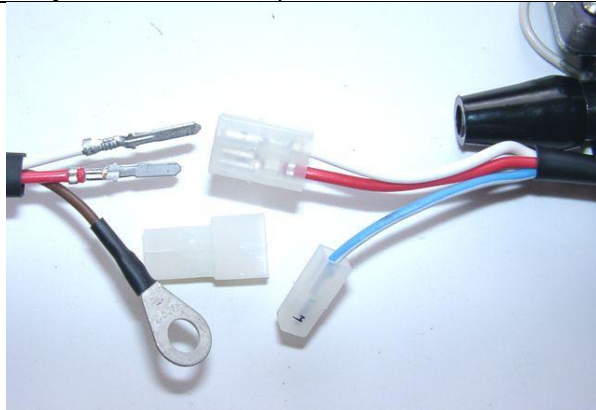
- W modelu SR4/1 wystarczy jedynie połączyć przewody tylnego światła i wymienić klakson prądu przemiennego na klakson prądu stałego.



- Okablowanie stacyjki dla nowego systemu.
- Wskazówka: jeśli między biegunem ujemnym akumulatora a uziemieniem ramy znajduje się tzw. „bezpiecznik ujemny” (zazwyczaj 4 A), należy go usunąć i zmostkować lub wymienić na 15 A!

### Podłącz elementy zgodnie ze schematem elektrycznym 71ik\_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.

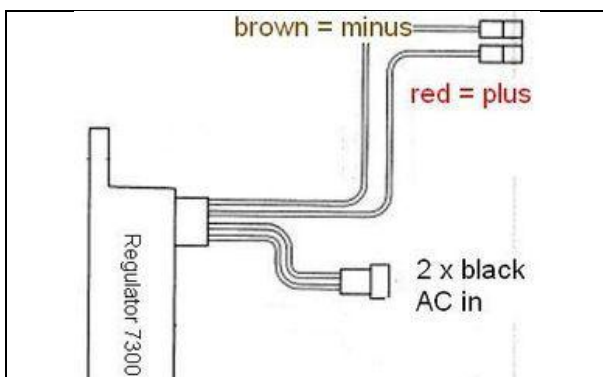


- Znajdź cewkę zapłonową z gniazdem i dwoma przewodami (czerwonym i białym).
- Załóż na tę wtyczkę dołączoną obudowę wtyczki z dwoma gniazdami i podłącz do niej dwa przewody (czerwony i biały) z generatora. Upewnij się, że zaciski są dobrze osadzone w obudowie oraz że podłączyłeś:
  - biały do białego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

- 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.

- 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 zmiennego z 2 czarnych przewodów generatora
- 1 czerwony z plastikową wtyczką który jest wyjściem plus
- 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 2 czarnych przewodów na regulatorze. Nie ma znaczenia, który czarny przewód znajduje się po której stronie, ponieważ mamy do czynienia z prądem przemiennym.
- Brązowy przewód od regulatora...	... powinien być podłączony do ujemnego bieguna akumulatora lub do dobrego uziemienia, jeśli nie ma akumulatora.
- Czerwony przewód z regulatora...  <b>Uwaga:</b> Nieprawidłowa polaryzacja spowoduje uszkodzenie elektroniki!	... powinien być podłączony albo do <b>bieguna dodatniego</b> akumulatora <b>12 V</b> , albo, jeśli nie ma akumulatora, do przewodu, który prowadzi do odbiorników (zwykle do styku wlotowego głównego wyłącznika).
Upewnij się, że między akumulatorem a obwodami pojazdu znajduje się <b>bezpiecznik 15 A</b> .	
- Nie ma możliwości podłączenia lampki kontrolnej ładowania bez akumulatora – i tak nie zadziała. Regulator posiada wbudowany kondensator o dużej pojemności, który stabilizuje napięcie. Dzięki temu kierunkowskazy i klakson będą działać prawidłowo nawet bez akumulatora.	

- Pozostaw niebieski (czasami niebiesko-biały) przewód przy cewce zapłonowej. Jest to przewód wyłączający (odcinający).  <b>Uwaga:</b>  - W przypadku awarii zapłonu, jako pierwszy krok należy odłączyć ten niebieski przewód. W wielu przypadkach pozwoli to na ponowne uruchomienie pojazdu	- <b>Podłączony do masy – spowoduje to zatrzymanie zapłonu!</b>  - Tego typu okablowanie stosuje się w motocyklach, które pierwotnie były wyposażone w zapłon magnetyczny i w związku z tym wyłączano je poprzez zwarcie do masy.  - Pojazdy te mają wbudowany główny wyłącznik (lub jakiś wyłącznik awaryjny), który w pozycji OFF łączy styk z masą (motocykle niemieckie: styk 2). Niebieski (lub biały) przewód cewki zapłonowej zostanie podłączony właśnie tutaj. W ten sposób wyłączanie działa tak samo jak wcześniej.
Przykręć przewód wysokiego napięcia (zapłonowy)...	... do cewki zapłonowej i naciągnij gumową uszczelkę przed zamontowaniem cewki (będzie to łatwiejsze).
- Proszę <b>nie używać</b> żadnych kabli wzmacniających iskrę, takich jak „Nology supercables” czy „hot wire”. Może to zakłócić działanie układu i potencjalnie go uszkodzić.	- Proszę używać kabla dołączonego do zestawu, a nie jakiegokolwiek starego kabla.
- Zrobisz sobie przysługę, jeśli wymienisz w swoim motocyklu świece zapłonowe i końcówki świec (najlepiej takie o rezystancji w zakresie 0–2 kΩ). Wiele problemów wynika właśnie z „pozornie sprawnych” (a nawet zupełnie „nowych”) świec zapłonowych, końcówek i przewodów. - <b>Nie używaj</b> świec zapłonowych z wbudowanym rezystorem tłumiącym. Firma NGK (np.) oferowała takie świece oznaczone literą „R” (od rezystora).	
- Na koniec – <b>przed zamontowaniem akumulatora i przed pierwszym uruchomieniem silnika</b> – prosimy o dokładne sprawdzenie wszystkich połączeń i elementów montażowych w oparciu o schemat elektryczny. 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.	
- <b>WAŻNE:</b> Podczas <b>naprawy wału korbowego</b> 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 układu zapłonowego.	

**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 przypadku problemów prosimy o zapoznanie się z naszą bazą wiedzy przed wysłaniem nam sprzętu 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, sięgającą nawet 40 000 woltów, dlatego ma formę skupioną, cienką jak igła i niebieski kolor, co sprawia, że nie jest tak dobrze widoczna. Ponadto iskra pojawia się tylko 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 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!***

