

Система 713179900



Предимства спрямо оригиналната система

Генератор/електронно запалване за ISH Planeta (единичен)

- За по-ранния модел ISH 49 вижте **713279900**
- Магнитен генератор с вградено полупроводниково запалване. Изходна мощност 12 V/100 W DC. Заменя стария динамо, контактите, кондензатора и запалителните бобини.
- Технически може да работи без акумулатор.
- Ще трябва да направите малка модификация на корпуса на двигателя (отвор за кабел).

- всички части са нови
- по-голяма светлинна мощност
- много стабилно запалване със силна искра
- по-добро запалване, по-добро изгаряне на горивото



M713179900

Инструкции за монтаж на система 713179900	16.9.2026
- Ако можете да монтирате и да настроите фабричното запалване и притежавате основни механични умения, можете да монтирате VAPE! Ако никога не сте работили по запалването си, по-добре го поверете на някой, който се разбира от това.	
- VAPE не може да контролира спазването на тези инструкции, нито условията и методите за монтаж, експлоатация, употреба и поддръжка на системата. Неправилният монтаж може да доведе до имуществени щети и евентуално дори до телесни наранявания. Поради това не поемаме никаква отговорност за загуби, щети или разходи, които произтичат от или са свързани по какъвто и да е начин с неправилен монтаж, неправилна експлоатация или неправилна употреба и поддръжка. Запазваме си правото да внасяме промени в продукта, техническите данни или инструкциите за монтаж и експлоатация без предварително уведомление	
ВАЖНО	
- Моля, прочетете тези инструкции изцяло и внимателно, преди да започнете работа по мотоциклета си	
Моля, имайте предвид, че всяка промяна на материала, както и самостоятелни опити за ремонт, които не са съгласувани с VAPE, могат да доведат до загуба на гаранцията. Не прекъсвайте кабелите. Това води до загуба на защитата срещу обратна полярност и често причинява повреда на електрониката. Също така, моля, обърнете внимание на информацията, предоставена на информационната страница за тази система. Проверете дали закупеният от вас продукт наистина съответства на мотоциклета, с който разполагате. Неправилните настройки на запалването могат да повредят двигателя ви и дори да ви наранят при стартиране с ритник (силни отскачания). Бъдете внимателни по време на първите пробни пускания. Ако е необходимо, променете настройките на по-безопасни стойности (по-малко изпреварване). По време на монтажа проверете внимателно дали роторът (маховикът) не докосва намотките на статора или нещо друго, което може да се случи поради различни обстоятелства и да доведе до сериозни повреди.	
Предназначение	
- Тази система е предназначена да замени оригиналните динамо/алтернатор и системи за запалване в ретро и класически мотоциклети, чиито характеристики на двигателя не са били модифицирани след продажбата. Тази система не е тунинг система и няма да доведе до значително увеличение на мощността на двигателя. Тя обаче значително подобрява експлоатационната годност и комфорта, като осигурява по-добро осветление, по-добро функциониране на страничните мигачи и клаксона, както и, в сравнение със застаряващите оригинални системи, по-голяма надеждност. Тъй като нашата система не променя характеристиките на двигателя, тя не увеличава емисиите на газообразни замърсители и шума. В повечето случаи емисиите на замърсители дори би трябвало да се намалят благодарение на по-доброто изгаряне. При използване по предназначение системата следователно обикновено няма да наруши съществуващия правен статут на мотоциклета. (Моля, проверете местните законови разпоредби!) Тази система не е подходяща за използване в състезателни събития. Ако се използва по начин, различен от предвидения, гаранцията ви ще бъде анулирана и е възможно да не постигнете желаните резултати или, в най-лошия случай, да загубите правото си на експлоатация по пътищата.	
 - VAPE гарантира, че продуктите са одобрени и са маркирани със знака „E“ в кръг (E8 – конкретно за Чешката република), като по този начин осигурява постоянното съответствие на характеристиките на продукта със съответните правила за одобрение на ЕКЕ (особено ЕКЕ R10.05). Проверките се извършват редовно от компетентния орган.	
- Системата за зареждане е подходяща за използване само с презареждаеми 12 V (6 V за 6 V системи) оловно-киселинни акумулатори с течен електролит или запечатани оловно-киселинни акумулатори, AGM, Gel. Тя не е подходяща за използване с никел-кадмиеви, никел-металхидридни, литиево-йонни или други видове презареждаеми или презареждаеми акумулатори.	
- Това е система за подмяна, а не копие на оригиналните части. Поради това частите в тази система изглеждат по-различно и може да се монтират по различен начин (по-специално запалителната бобина и регулаторът), което изисква известна адаптация от ваша страна.	

- При сглобяването задължително започнете с монтажа на частите, свързани с двигателя, за да се уверите, че те наистина пасват, преди да пристъпите към монтирането на външните части. В много случаи клиентите сглобяват първо тези части и по този начин често ги модифицират, което представлява нарушение на гаранцията и ги прави негодни за повторна продажба. Подмяната на стари системи за запалване не е просто въпрос на вземане на нещо от рафта в супермаркета, тъй като съществуват много видове, версии и вероятно неизвестни модификации от пазара на резервни части, което създава голям риск от грешки.

- Нашите системи НЕ са тествани за използване с електронни устройства на трети страни (като GPS, мобилни телефони, LED осветление и др.) и могат да причинят повреда на такива компоненти. Възможно е съществуващите електронни тахометри да не работят с новата система. Възможно е съществуващите предпазни прекъсвачи и електронни системи за управление на клапаните да не се поддържат. Възможно е мотоциклетът Ви първоначално да е бил оборудван със запалителна система, която ограничаваше максималната скорост по законови причини. Новата система не разполага с такава функция, затова предварително проверете каква е правната ситуация във вашата страна.

- Ако нямате опит в монтажа, възложете го на специалист или го извършете в специализирана работилница. Неправилният монтаж може да повреди новата система и мотоциклета ви, а в някои случаи дори да доведе до телесни наранявания.

- Преди да поръчате системата, моля, проверете дали в комплекта е включен инструмент за изваждане на новия ротор. Ако не е, по-добре го поръчайте едновременно с нея. Никога не използвайте нищо друго освен препоръчания инструмент за изваждане, за да извадите отново новия ротор. Повредите по ротора, причинени от използването на други инструменти или методи, не се покриват от гаранцията.

- Роторът е чувствителен към удари (включително по време на транспортиране). Преди сглобяването винаги проверявайте за повреди (при ротор без магнитна пластмасова обшивка опитайте да отместите магнитите настрана с пръсти). След удар залепените магнити може да са се отлепили и да се държат за ротора единствено чрез магнитна сила, така че това да не се забележи веднага. По време на работата на двигателя повредите биха били значителни. Преди да поставите ротора върху двигателя, моля, уверете се, че магнитите му не са привлекли метални предмети като малки винтове, гайки и шайби. Това също би довело до сериозни повреди.

- Ако имате достъп до интернет, най-добре е да разгледате тези инструкции онлайн. Като кликнете върху снимките, ще ги видите в по-голям размер и с по-добро качество, а може би и с актуализирана информация. Списък на системите на адрес <http://www.powerdynamo.biz>



- За да демонтирате отново новия си ротор, ще ви е необходим изваждач M27x1,25 (детайл 99 99 799 00 – не е включен в комплекта!).

- Забележка: Никога не използвайте изваждач с нокти, чук или друго устройство, което може да разклати магнитите и да ги откъсне.



Трябва да сте получили следните части:

- статор (предварително сглобен)
- ротор
- регулатор/изправител
- запалителна бобина и кабели за високо напрежение
- реле
- кабели и фиксатори за кабели

- Имайте предвид, че статорът е закрепен само свободно към основата си, тъй като ще трябва да го откачите за сглобяването.

- Уверете се, че мотоциклетът ви стои стабилно на стойката си, за предпочитане върху повдигнат работен тезгях, и че имате добър достъп до генераторната страна на двигателя.

- Изключете акумулатора и го извадете от мотоциклета. Имайте предвид, че ако монтирате 12-волтова система, ще ви е необходим 12-волтов акумулатор или ще трябва да се възползвате от възможността да карате без такъв. Въпреки това и в този случай ще трябва да замените всички крушки с 12-волтови. Клаксонът може да остане 6-волтов. За каране без акумулатор, моля, спазвайте нашите указания за каране без акумулатор.

- Решете какъв метод за изключване искате да инсталирате. Има два варианта, като всеки от тях има своите предимства и недостатъци. Ние сме подготвили предварително варианта с реле.

- Вариант с реле (доставя се като стандартно оборудване)

- предимство: Тази опция ще ви позволи да използвате ключа за запалване както преди. Нищо не се променя!

- Недостатък: Не можете да карате без работещ акумулатор. (Освен ако в спешен случай не издърпате кафявия проводник, свързващ релето със заземяването, така че то да няма повече контакт със заземяването.)

- Методът с аварийния прекъсвач

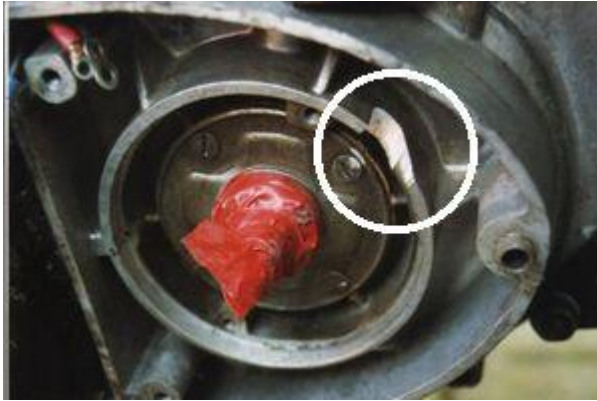
- предимство: Можете да карате без акумулатор, което е плюс за исторически мотоциклети, които се използват само от време на време.

- Недостатък: Трябва да си купите прекъсвача и да го монтирате на кормилото. Ние предлагаме такъв прекъсвач.



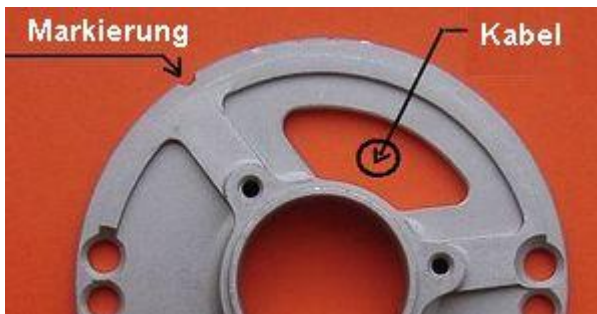
- Откачете всички кабели от стария генератор, регулатора и запалителната бобина и демонтирайте тези части.

- Можете да извадите стария ротор от колянвия вал с помощта на винт за изваждане. Извадете клина от колянвия вал. Той вече няма да ви е нужен. Моля, не забравяйте да направите това, в противен случай по-късно ще имате проблеми при сглобяването. (Забележка: Тази шпонка всъщност не задържа ротора върху вала – това се осъществява от конуса. Тя просто служи за ориентиране към правилната позиция, която сега ще бъде постигната по друг начин.)



- Сега е моментът да направим една малка промяна по корпуса на мотора. Това не е в духа на нашата философия, но трябва да го направим и е напълно безвредно.

- Трябва да направите малък отвор за излизане на кабела (вижте снимката).



- Обърнете внимание на алуминиевата заземителна пластина. Тук е показана без статора, за по-добра видимост.

- Малко вляво от кабелния канал („Kabel“) ще видите полукръгла вдлъбнатина („Markierung“). Има още такива, но имаме предвид най-лявата от тях, близо до опората. Това е маркировка за запалването.

- **Внимание:** Това важи само ако използвате кабелния път („Kabel“), както е показано тук. В противен случай маркировката се измества с 120° по часовниковата стрелка.



- Развийте 83-те винта на статорната намотка от основната пластина и я повдигнете леко (около 1 см), за да имате достъп до монтажните отвори. Внимавайте да не повредите боята на изолацията на намотката.

- Поставете опорната пластина (състояща се от външния стоманен пръстен и вътрешната алуминиева пластина) на мястото на стария генератор и я закрепете с помощта на 2 винта с потайна глава M5.

- Намотката на статора ще виси свободно.



- Поставете намотката на статора обратно върху плочата, като внимавате да не повредите проводниците.

- Уверете се, че вътрешният отвор на статора се поставя равномерно върху издигнатия фиксиращ ръб на основната пластина – в противен случай намотката ще седи накриво и ще докосва ротора, като го повреди.

- Закрепете намотката с 3 шестостенни винта M4 и ги затегнете.



- При никакви обстоятелства не извършвайте механични промени по корпуса на двигателя (с изключение на описания по-горе отвор за излизане на кабела). Не се опитвайте да монтирате новия статор без стоманения пръстен, дори ако временно смятате, че монтажът може да се осъществи само по този начин. Това се дължи на погрешното предположение, че статорът трябва да се монтира чак до дъното на корпуса на двигателя. Новата система ще се разположи, както и старата, в вдлъбнатините малко по-нагоре.

(на снимката е показан подобен двигател)



- Разгледайте новия ротор. По периферията му ще забележите малка втисната линия. Това е маркировка за запалване. Тя е устойчива, но не се вижда добре, затова е по-добре да я подчертаете с маркер.



- Извадете свещта за запалване и преместете буталото в положение за запалване. При ISH (и поради новия бензин) това е около 2,5–3,0 мм преди горната мъртва точка (BTDC). Поставете ротора свободно върху колянвия вал, проверете дали се движи свободно над основата на статора и го използвайте за преместване на буталото.

- Свалете ротора отново внимателно, без да променяте положението на колянвия вал.



- Поставете ротора обратно върху колянвия вал така, че маркировката върху ротора да съвпадне с маркировката върху статора (когато е монтиран, ще се вижда в посоката на въртене). В това положение затегнете внимателно ротора с винт M7x40. (Не забравяйте да използвате шайбата!)

- За да демонтирате отново новия ротор, ще ви е необходим изтегляч M27x1,25.



- Закрепете изправителя/регулатора и (ако използвате варианта с реле) релето на удобно място, например под седалката или в страничния отсек.



- Завийте новия кабел за високоволтовата система към запалителната бобина и затегнете бобината. Оставете един от винтовете незатегнат – тук трябва да закрепите заземяващия кабел от кабелния сноп на запалителната бобина. Положете новия кабел на генератора по рамата така, че да завършва в близост до регулатора/запалителната бобина (използвайте приложените фиксатори за кабели). Внимавайте нищо да не се прищипе.

Свържете частите, както е показано в съответната електрическа схема!

- За нашия стандартен DC регулатор (95 22 699 06) използвайте електрическата схема **71ir12**.

- За нашия регулатор на постоянен ток с вграден изглаждащ кондензатор (73 00 799 50) използвайте допълнително електрическата схема **reg_102**

- За да се улесни извеждането на кабелите през често малките отвори в корпуса на двигателя, пластмасовият капач на кабела на генератора, който води към запалителната бобина, не е поставен върху кабелния терминал. Трябва да поставите капача там едва след като всичко е правилно монтирано от страна на двигателя.



- Потърсете запалителната бобина с нейния женски конектор и двата кабела (червен и бял).

- Поставете предоставения 2-позиционен корпус на щепсела върху този щепсел и вкарайте двата проводника (червен и бял) от генератора. Уверете се, че клемите са здраво закрепени в корпуса и че сте свързали:

- бялото към бялото
- червения към червения

- Ако се наложи (или желаете) да извадите клемите отново от корпуса на щепсела, вкарайте кламер отпред до клемите и отместете настрани малката изпъкналост. След това издърпайте кабела навън.

- Кафявият проводник от новия генератор с кръгла клема трябва да се завие директно към носещата рамка на запалителната бобина (заземяване).

Внимание! Неспазването на това изискване е най-честата причина за проблеми със запалването!!

Без това директно свързване системата не работи или не работи дълго без проблеми. Моля, не разчитайте на рамката за заземяване. Боята, маслото и мръсотията често пречат на добрия контакт!

Свързване на алтернатора Powerdynamo към веригата за осветление (чрез регулатор):



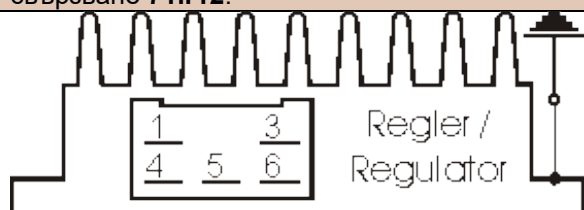
- Двата черни проводника, излизащи от статорната бобина, пренасят напрежението за фаровете, клаксона, мигачите и т.н. Те нямат нищо общо със запалването.

- Това напрежение (между 10 и 50 волта променлив ток) обаче трябва да бъде стабилизирано (регулирано) и за повечето приложения да бъде преобразувано в постоянен ток (DC), тъй като по принцип е променлив ток (AC).

- За тази цел предлагаме 2 различни регулатора:

Внимание: Всяко объркване между плюс и минус (при версиите за постоянен ток) води до незабавно унищожаване на регулатора. Това не се счита за гаранционен случай, тъй като се дължи на небрежност! Изгорял регулатор може да се разпознае най-вече по острата му миризма.

Регулатор тип 1: със стандартен DC регулатор (95 22 699 06), използвайте схемата на свързване 71ir12:



-Новият регулатор/изправител разполага с компактен щекер с 6 позиции, от които една не се използва. В комплекта е включен капак за женски щекер, който пасва на този щекер. В този женски щекер трябва да включите следните кабели (които имат клеми, които се закрепват в щекера):

Двата черни кабела, идващи от генератора ...

... свържете към изводите 1 и 4 на новия регулатор (оттам две еднакви черни жици водят към вътрешността на уреда). Няма значение коя жица се свързва с коя от двете клеми (1 и 4), тъй като те пренасят променлив ток.

Новият кафяв кабел с кръгла клема.

... свързва извод 3 на регулатора (оттам също тръгва кафяв проводник към вътрешността на устройството) с отрицателния полюс на акумулатора или (ако карате без акумулатор) към масата (шасито).

Новият червен кабел с кръгла оковица...

Внимание:
Неправилната полярност ще повреди електрониката!

... се свързва към извод 5 на новия регулатор (оттам също така червен проводник влиза в устройството). Този проводник е основната точка на свързване между старата и новата система. Оттук излиза регулираното положително напрежение, което се свързва с положителния полюс на акумулатора или (ако карате без акумулатор) с входния терминал за напрежение на главния прекъсвач (ключалка за запалване, при немските мотоциклети: извод 51/30).

Уверете се, че имате **предпазител 15A** между акумулатора и електрическата верига на мотоциклета.

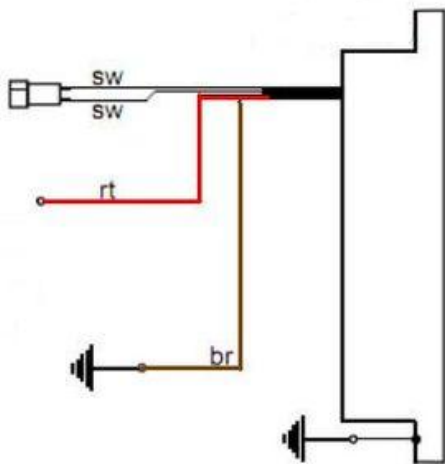
Зелено-червеният проводник на извод 6 на новия регулатор ...

... е за индикаторната лампа за регулиране на заряда. Там се свързва кабелът, който преди е свързвал индикаторната лампа с оригиналния регулатор.

- Уверете се, че този контрол функционира само при наличие на акумулатор. Ако карате без акумулатор, но все пак свържете кабела, ще видите, че индикаторът свети, дори когато генераторът генерира напрежение. Затова, ако нямате акумулатор, не го свързвайте.

- Функцията за управление на индикатора за заряд се основава на транзисторен превключвател и представлява допълнителна функция. Дори и тя да не работи, регулаторът може все пак да е в изправно състояние. Проста проверка: при работещ двигател включете фаровете и изключете акумулатора. Ако фаровете светят ярко, устройството е изправно.

Регулатор тип 2: с DC регулатор с вграден изглаждащ кондензатор (73 00 799 50), използвайте допълнително електрическата схема **reg_102:**



- двата черни (sw) проводника са входът за променлив ток от алтернатора (тъй като е променлив ток, няма значение кой черен към кой черен)
- червеният (rt) проводник е изходът за 12 V DC, плюс
- кафявият (br) проводник е заземяване, вътрешно свързан с корпуса

- Остава синият (понякога синьо-бял) проводник на запалителната бобина. Това е проводникът за изключване (прекъсване).

- **Ако се свърже със заземяването, ще прекъсне запалването!**

Забележка:

- Ако имате проблеми със запалването, като първа мярка откачете този син проводник. В много случаи това ще ви позволи да се придвижите отново

- Изключване чрез отделен прекъсвач (при каране без акумулатор):

Релето няма да бъде монтирано. Синьо-белият кабел на запалителната бобина ще бъде свързан към прекъсвач, който се затваря към маса (бутон на кормилото). Или можете да монтирате ключалка за запалване, която има възможност да се свърже към маса, когато е в положение „OFF“.

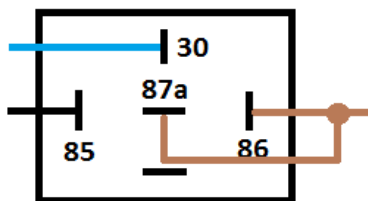
- Метод с акумулатор:

Свържете кафявия проводник на релето към надеждно заземяване. Прокарайте по-дългия черен проводник от релето към проводника, който преди това е бил свързан с извод, носещ напрежение, когато превключвателят е включен (при немските мотоциклети: извод 15), и го свържете там.

Свържете синия проводник от пин 30 на релето към синия (/бял) проводник на новата запалителна бобина.

Ако акумулаторът ви се развали по пътя, просто откачете този син проводник и мотоциклетът ви ще заработи отново (сега просто няма да спира при изключване).

Свързване на релето (ако се използва):



- Кафявият проводник с пръстеновиден терминал от изводите 87a и 86 се свързва със заземяването.

- Черният проводник от извод 85 се свързва с клемата на главния прекъсвач, която е под напрежение, когато прекъсвачът е включен.

Завийте кабела за високо напрежение (запалване)...

- Моля, **не използвайте** кабели за усилване на искрата, като например „Nology supercables“ или „hot wire“. Това ще наруши работата на системата и е възможно да я повреди.

... към запалителната бобина и нахлузете гуменото уплътнение, преди да монтирате бобината (така ще ви е по-лесно).

- Моля, използвайте кабела, който е включен в комплекта, а не някакъв стар кабел.

- Ще си направите услуга, ако подмените свещите и клемите за свещите на мотоциклета си с нови (за предпочитане с съпротивление между 0 и 2 kOhm). Много проблеми се дължат на „на пръв поглед добри“ (дори напълно „нови“) свещи, клеми и кабели.

- **Не използвайте** свещи с вграден резистор за потискане на искрите. NGK (например) предлага такива свещи, обозначени с буквата „R“ (за резистор).

- Накрая – **преди да монтирате акумулатора и преди първото стартиране с ритник** – моля, проверете отново внимателно всички връзки и монтажни елементи, като ги съпоставите със схемата на свързване. Проверете дали напрежението на акумулатора и лампите е правилно (12 V).

- Ако нещо не работи, моля, консултирайте се с нашето ръководство за отстраняване на неизправности на нашата начална страница. Като първа стъпка откачете синия проводник от бобината и проверете отново.

- **ВАЖНО:** При **ремонт на колянвия вал** валът на динамото често се подлага на механична обработка и се скъсява. В резултат на това роторът заема по-ниска позиция и е възможно нитовите му да докосват намотката на статора. Това води до повреда на статора и отказ на запалването.

Важна информация за безопасността и експлоатацията

- Безопасността е на първо място! Моля, спазвайте общите правила за здраве и безопасност при ремонт на моторни превозни средства (MVR), както и указанията за безопасност и задълженията, посочени от производителя на вашия мотоциклет.

Маркировките за синхронизация върху материала служат само като обща ориентация при първоначалния монтаж. Моля, след сглобяването проверете с подходящи средства (стробоскоп), че настройките са правилни, за да предотвратите повреда на двигателя или дори риск за вашето здраве. Вие носите изцяло отговорността за монтажа и правилността на настройките.

- Системите за запалване генерират високо напрежение! При нашите материали то достига до 40 000 волта! При небрежно боравене това може не само да бъде болезнено, но и изключително **опасно**. Моля, поддържайте безопасно разстояние от електрода на свещта за запалване и от откритите кабели за високо напрежение. Ако се наложи да проверите дали се образува искра, хванете здраво ключа за свещта с добре изолиращ материал и го притиснете силно към твърда повърхност на блока на двигателя.

Никога не издърпвайте капачките на свещите, докато двигателят работи. Мийте автомобила си само при спрян двигател и изключено запалване.

- Като част от комплекта би трябвало да сте получили НТ кабел с фиксирана гумена капачка (*която не съдържа резистор*); за да спазите местното законодателство (*изискванията за електромагнитна съвместимост*), трябва да използвате запалителна свещ с вграден резистор (*или да замените капачката с такава, която съдържа резистор*).

- Не използвайте капачки на запалителни свещи, съдържащи резистор, заедно със запалителни свещи, съдържащи резистор. Това би довело до проблеми, особено до затруднено стартиране на двигателя. Общото съпротивление на капачката и запалителната свещ заедно не трябва да надвишава 5 kOhm.

- Имайте предвид, че свещите за запалване се износват с времето, което води до увеличаване на съпротивлението. Ако двигателят запалва само когато е студен, много вероятно причината да е дефектен конектор на свещта за запалване или дефектна свещ за запалване. Не използвайте т.нар. кабели за усилване на запалването (например Nology).

- След монтажа, моля, проверете стегнатостта на всички винтове, дори и на предварително монтираните. Ако частите се разхлабят по време на работа, неизбежно ще настъпи повреда на материала. Ние предварително монтираме винтовете само леко затегнати.

- Дайте възможност на новоинсталираната система да заработи, преди да започнете да проверявате и тествате показателите или, което е още по-лошо, да внасяте промени в нея. Нашите части са проверени преди доставката до вас. И без това няма да можете да проверите много. **В никакъв случай не измервайте електронните компоненти (като запалителна бобина, регулатор и блок за предварение). Рискувате да нанесете сериозни повреди на вътрешната електроника там. И без това няма да получите никакви осезаеми резултати от тази операция.** Имайте предвид, че също така вашият карбуратор, свещите и гнездата за свещи (дори и да са напълно нови) могат да бъдат

причина за неизправността. Общият опит с нашите системи показва, че карбураторът ще трябва да бъде пренастроен към по-ниски настройки. Ако системата не запали след монтажа, първо откачете синия (или синьо-бял) прекъсващ проводник директно от запалителната бобина (или в някои случаи от модула за предварение), за да елиминирате евентуална неизправност в прекъсващата верига. Проверете внимателно заземяващите връзки и се уверете, че има добро електрическо свързване между шасито и блока на двигателя.

В случай на проблеми, моля, първо се консултирайте с нашата база от знания, преди да ни изпратите материала за проверка.

- Искрата при класическите системи за запалване с контакти има с около 10 000 волта сравнително малка енергия и затова изглежда жълта и дебела (което обаче я прави много забележима). Искрата от нашата система е високоенергийна, с напрежение до 40 000 волта, поради което е с форма на тънка игла и е със син цвят, което я прави не толкова забележима. Освен това искрата се получава само при скорости, при които се задейства кикстартът, а не при бавно натискане на лоста за кикстарт с ръка (както може да се получи при запалвания, задвижвани от акумулатор).

- Системите, които използват запалителни бобини с два изхода, имат няколко особености. Моля, имайте предвид, че по време на тестове от едната страна, другата страна трябва да бъде свързана към монтирана запалителна свещ или надеждно заземена. В противен случай няма да има искра от нито една от двете страни. Освен това при такива отворени изходи по цялата повърхност на бобината могат да изхвърчат дълги и опасни искри.

- Никога не извършвайте електродугово заваряване на мотоциклета, без да сте изключили напълно всички части, съдържащи полупроводници (запалителна бобина, регулатор, устройство за ускоряване на запалването); не е необходимо да сваляте статора и ротора. Същото важи и за запояване. Преди да докоснете електронните компоненти, изключете поялника от електрическата мрежа! Никога не използвайте медна замазка върху свещите за запалване.

- Електронните устройства са много чувствителни към неправилна полярност. След извършване на работа по системата, проверете дали полярността на акумулатора и регулатора е правилна. Неправилната полярност води до късо съединение и ще повреди регулатора, запалителната бобина и модула за регулиране на запалването. По правило свързването на кабелите винаги се извършва по цвят. Случаите, в които цветовете на кабелите се различават, са изрично посочени в нашите инструкции.

- Когато боравите с новия ротор, внимавайте да не повредите магнитите му. Избягвайте преки удари по периферията на ротора. **При транспортиране никога не поставяйте ротора върху статора.** Спазвайте нашите указания относно транспортирането на материала.

- Не използвайте ключове за свещи с съпротивление над 5 kOhm. По-добре използвайте такива с 1 или 2 kOhm. Имайте предвид, че гнездата за свещи с времето се износват и по този начин вътрешното им съпротивление се увеличава. Ако двигателят стартира само когато е студен, най-вероятно причината е дефектно гнездо за свещ и/или дефектна свещ. При проблеми проверете и кабелите за високо напрежение. Никога не използвайте кабели за високо напрежение от въглеродни влакна, нито т.нар. „горещи жици“, които обещават да увеличат искрата.

- Препоръчително е роторът да се покрие с тънък слой масло, за да се намали рискът от корозия.

- Никога не използвайте изваждач с клещи или чук, за да извадите ротора. В такъв случай магнитите му могат да се разхлабят. Ние предлагаме специален изваждач за повторно изваждане на новия ротор (вижте инструкцията за монтаж)!

- Ако мотоциклетът няма да се използва за по-дълъг период от време, моля, изключете акумулатора (ако има такъв), за да предотвратите изтичането на ток през диодите на регулатора. Въпреки това, дори и изключен акумулатор ще се разрежи след известно време.

- Моля, спазвайте тези указания, но в същото време не се страхувайте от процеса на инсталиране. Не забравяйте, че преди вас хиляди други клиенти са инсталирали успешно системата.

Насладете се на карането на мотоциклета си с новото му електрическо сърце!

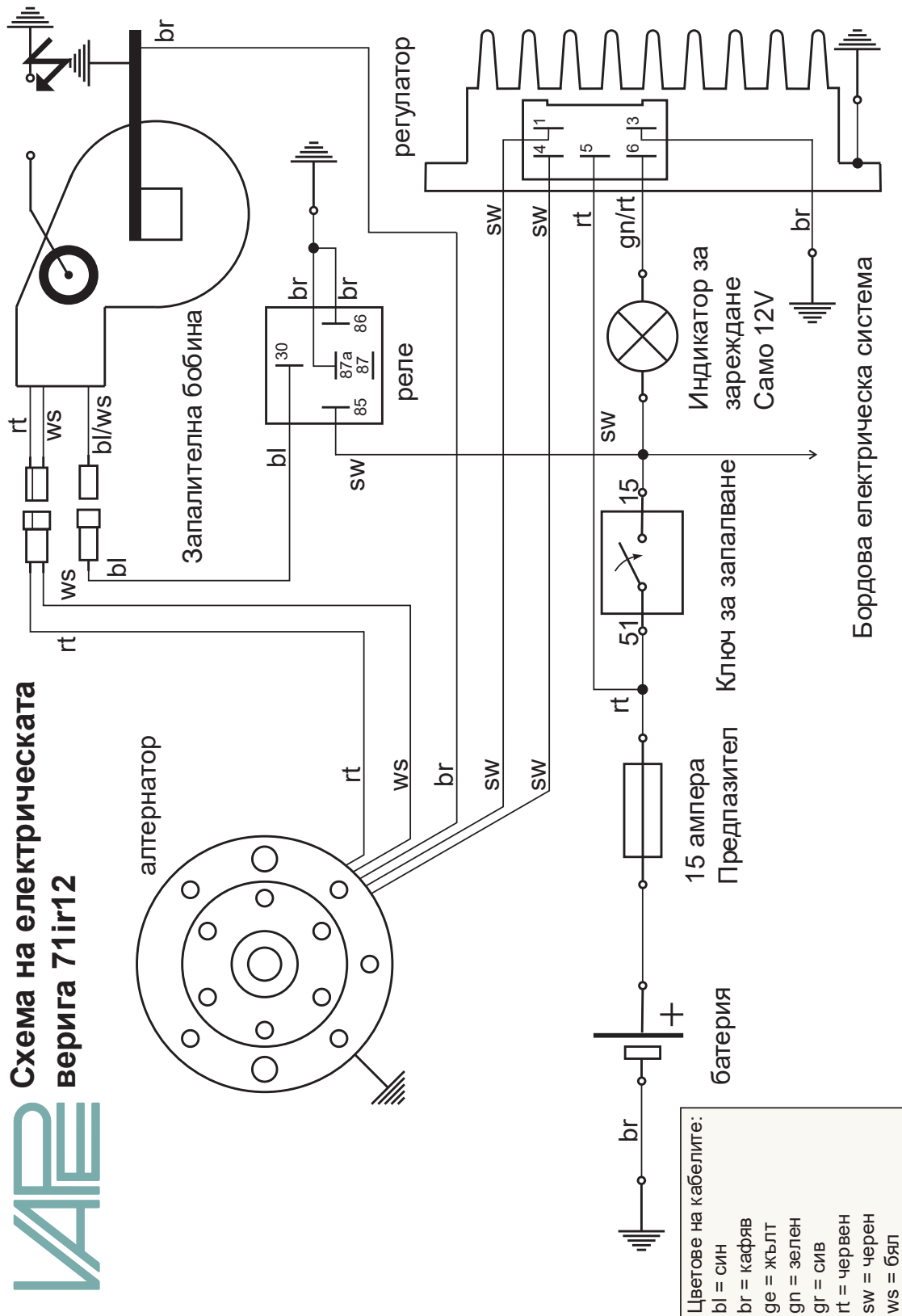


Схема на електрическата верига на контролер 102

