

**Σύστημα 731499900****Πλεονέκτημα σε σχέση με το αρχικό σύστημα****Γεννήτρια / ηλεκτρονική ανάφλεξη για Zündapp KS750 εποχής πολέμου**

- Γεννήτρια με μαγνήτη και ενσωματωμένη πλήρως ηλεκτρονική ανάφλεξη. Απόδοση 12V/180W DC. Αντικαθιστά την παλιά Noris DS Dynamo με ρυθμιστή και το Noris ή Bosch Magneto. Το σύστημα είναι τεχνικά ικανό να λειτουργεί χωρίς μπαταρία. Δεν απαιτούνται αλλαγές στο περίβλημα του κινητήρα.

- Το πηνίο ανάφλεξης, ο ρυθμιστής και η μονάδα προώθησης μπορούν να τοποθετηθούν κάτω από το άνω κάλυμμα του κινητήρα. Το υλικό στερέωσης για αυτό δεν παρέχεται.

- Όλα τα εξαρτήματα είναι καινούργια
- Ανάφλεξη και προώθηση στερεάς κατάστασης
- μεγαλύτερη απόδοση φωτός (με λαμπτήρα 40/45W)
- πολύ σταθερή ανάφλεξη με σταθερή σπίθα
- καλύτερη εκκίνηση, καλύτερη καύση καυσίμου
- καμία φθορά πλέον στον συλλέκτη, τον ρυθμιστή και τα σημεία



M731499900

**παρακαλώ σημειώστε**

- Πρόκειται για ένα σύστημα αντικατάστασης, όχι για αντίγραφο 1:1 του υλικού αποθέματος (αν το επιθυμείτε, θα πρέπει να απευθυνθείτε στη Zündapp). Χρησιμοποιούμε τα κύρια εξαρτήματα και σε άλλα παρόμοια συστήματα, καθώς μόνο το υλικό πολλαπλών χρήσεων μας επιτρέπει να προσφέρουμε μια λογική τιμή, ειδικά σε τόσο περίπλοκες κατασκευές.

- Το περίβλημα είναι κατασκευασμένο από αλουμίνιο, επομένως έχει χρώμα αλουμινίου. Η περιοχή του καθίσματος για το μπροστινό κάλυμμα (δεν περιλαμβάνεται στην παράδοση) είναι διαφορετική. Οι σπές στερέωσης για το κάλυμμα είναι (από τις 18 Οκτωβρίου) M5 και έχουν οριζόντια απόσταση 76 mm, ενώ υπάρχουν μπουλόνια διαχωρισμού μήκους 15 mm για το κάλυμμα. Το καλώδιο εξέρχεται από τον πύργο στο πίσω μέρος.

- Λάβετε υπόψη ότι αυτό το σύστημα δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε άλλα μοντέλα Zündapp (K/KS 500/600/601) ή BMW R75WH, καθώς διαφέρει σε ένα κρίσιμο μέγεθος, παρόλο που τα εργοστασιακά συστήματα είναι, σύμφωνα με πληροφορίες, εναλλάξιμα.

|  |           |
|--|-----------|
| Οδηγίες συναρμολόγησης για τα συστήματα 731499900 και 729099900  | 19.2.2026 |
| <p>- Εάν μπορείτε να εγκαταστήσετε και να ρυθμίσετε μια στάνταρ ανάφλεξη και διαθέτετε βασικές μηχανικές δεξιότητες, μπορείτε να εγκαταστήσετε ένα VAPE! Εάν δεν έχετε ασχοληθεί ποτέ με την ανάφλεξη, καλύτερα να το κάνετε από κάποιον που γνωρίζει.</p>   |           |
| <p>- Η VAPE δεν μπορεί να ελέγξει τη συμμόρφωση με αυτές τις οδηγίες, ούτε τις συνθήκες και τις μεθόδους εγκατάστασης, λειτουργίας, χρήσης και συντήρησης του συστήματος. Η ακατάλληλη εγκατάσταση μπορεί να προκαλέσει ζημιά σε περιουσία και ενδεχομένως ακόμη και σωματικές βλάβες. Επομένως, δεν αναλαμβάνουμε καμία ευθύνη για απώλειες, ζημιές ή έξοδα που προκύπτουν από ή σχετίζονται με οποιονδήποτε τρόπο με ακατάλληλη εγκατάσταση, ακατάλληλη λειτουργία ή ακατάλληλη χρήση και συντήρηση. Διατηρούμε το δικαίωμα να προβούμε σε αλλαγές στο προϊόν, στα τεχνικά δεδομένα ή στις οδηγίες συναρμολόγησης και λειτουργίας χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση.</p>  |           |
| <b>ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ</b>   |           |
| <p>- <b>Διαβάστε προσεκτικά και εξ ολοκλήρου τις παρούσες οδηγίες πριν ξεκινήσετε τις εργασίες στη μοτοσυκλέτα σας.</b><br/>Λάβετε υπόψη ότι οποιαδήποτε τροποποίηση του υλικού καθώς και οι προσπάθειες επισκευής που δεν έχουν συμφωνηθεί με τη VAPE ενδέχεται να οδηγήσουν σε απώλεια της εγγύησης. Μην κόβετε καλώδια. Αυτό οδηγεί σε απώλεια της προστασίας αντίστροφης πολικότητας και συχνά προκαλεί ζημιά στα ηλεκτρονικά συστήματα. Επίσης, λάβετε υπόψη τις πληροφορίες που παρέχονται στη σελίδα πληροφοριών για αυτό το σύστημα. Ελέγξτε ότι αυτό που έχετε αγοράσει αντιστοιχεί πραγματικά στη μοτοσυκλέτα που έχετε. Λανθασμένες ρυθμίσεις ανάφλεξης μπορεί να προκαλέσουν ζημιά στον κινητήρα σας και ακόμη και να σας τραυματίσουν κατά την εκκίνηση (βίαιες ανατροπές). Να είστε προσεκτικοί κατά τις πρώτες δοκιμαστικές διαδρομές. Εάν χρειάζεται, αλλάξτε τις ρυθμίσεις σε ασφαλέστερες τιμές (λιγότερη πρόωθηση). Κατά τη συναρμολόγηση, ελέγξτε προσεκτικά ότι ο ρότορας (σφόνδυλος) δεν αγγίζει τα πηνία του στάτη ή οτιδήποτε άλλο, κάτι που μπορεί να συμβεί λόγω διαφόρων περιστάσεων και να οδηγήσει σε σοβαρές ζημιές.</p>   |           |
| <p><b>Προοριζόμενη χρήση</b><br/>- Το σύστημα αυτό έχει σχεδιαστεί για να αντικαταστήσει τα εργοστασιακά συστήματα δυναμό/εναλλάκτη και ανάφλεξης σε vintage και κλασικές μοτοσυκλέτες, <b>των οποίων οι χαρακτηριστικές ιδιότητες του κινητήρα δεν έχουν τροποποιηθεί μετά την πώληση.</b> Το σύστημα αυτό δεν είναι σύστημα ρύθμισης και δεν θα επιφέρει σημαντική αύξηση στην απόδοση του κινητήρα. Ωστόσο, βελτιώνει σημαντικά την οδική ασφάλεια και την άνεση, προσφέροντας καλύτερο φωτισμό, καλύτερη λειτουργία των πλευρικών δεικτών κατεύθυνσης και της κόρνας και, σε σύγκριση με τα παλαιά εργοστασιακά συστήματα, αυξημένη αξιοπιστία. Δεδομένου ότι το σύστημά μας δεν παρεμβαίνει στα χαρακτηριστικά του κινητήρα, δεν αυξάνει τις εκπομπές αερίων ρύπων και θορύβου. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι εκπομπές ρύπων θα πρέπει να μειωθούν λόγω της καλύτερης καύσης. Εάν χρησιμοποιηθεί όπως προορίζεται, το σύστημα δεν θα παραβιάζει κανονικά την υφιστάμενη νομική κατάσταση της μοτοσυκλέτας. (Ελέγξτε τους τοπικούς νομικούς κανονισμούς!) Το σύστημα αυτό δεν είναι κατάλληλο για χρήση σε αγώνες. Εάν χρησιμοποιηθεί με τρόπο διαφορετικό από τον προβλεπόμενο, η εγγύησή σας θα ακυρωθεί και είναι πολύ πιθανό να μην επιτύχετε τα επιθυμητά αποτελέσματα ή, στη χειρότερη περίπτωση, να χάσετε την οδική σας ικανότητα.</p> |           |
| <p> - Η VAPE εγγυάται ομολογαρισμένα προϊόντα που φέρουν το σήμα «E» στον δακτύλιο (E8 ειδικά για την Τσεχική Δημοκρατία), εξασφαλίζοντας έτσι τη συνεπή συμμόρφωση των ιδιοτήτων του προϊόντος με τους σχετικούς κανονισμούς ομολογαρίσματος ECE (ειδικά ECE R10.05). Η επιθεώρηση πραγματοποιείται τακτικά από την αρμόδια αρχή.</p>  |           |
| <p>- Το σύστημα φόρτισης είναι κατάλληλο μόνο για χρήση με επαναφορτιζόμενες μπαταρίες μολύβδου-οξέος 12V (6V συστήματα 6V) με υγρό ηλεκτρολύτη ή σφραγισμένες μπαταρίες μολύβδου-οξέος, AGM, Gel. Δεν είναι κατάλληλο για χρήση με μπαταρίες νικελίου-καδμίου, νικελίου-μετάλλου-υδριδίου, ιόντων λιθίου ή οποιουδήποτε άλλου τύπου επαναφορτιζόμενων ή μη επαναφορτιζόμενων μπαταριών.</p>   |           |
| <p>- Πρόκειται για ένα <b>σύστημα αντικατάστασης και όχι για αντίγραφο του αρχικού υλικού.</b> Επομένως, τα εξαρτήματα αυτού του συστήματος έχουν διαφορετική εμφάνιση και ενδέχεται να ταιριάζουν διαφορετικά (ιδίως το πηνίο ανάφλεξης και ο ρυθμιστής), απαιτώντας κάποια προσαρμογή από εσάς.</p>  |           |

- Κατά τη συναρμολόγηση, ξεκινήστε οπωσδήποτε με τη συναρμολόγηση των εξαρτημάτων του κινητήρα για να βεβαιωθείτε ότι ταιριάζουν πραγματικά πριν ξεκινήσετε την τοποθέτηση των εξωτερικών εξαρτημάτων. Σε πολλές περιπτώσεις, οι πελάτες συναρμολογούν πρώτα αυτά τα εξαρτήματα και, ως εκ τούτου, συχνά τα τροποποιούν κατά παράβαση της εγγύησης, γεγονός που τα καθιστά ακατάλληλα για επαναπώληση. Η αντικατάσταση παλαιών συστημάτων ανάφλεξης δεν είναι θέμα απλής αγοράς από το ράφι ενός σουπερ μάρκετ, καθώς υπάρχουν πάρα πολλοί τύποι, εκδόσεις και πιθανώς άγνωστες τροποποιήσεις μετά την πώληση, οι οποίες ενέχουν μεγάλο περιθώριο σφάλματος.

- Τα συστήματά μας ΔΕΝ έχουν δοκιμαστεί για χρήση με ηλεκτρονικές συσκευές τρίτων κατασκευαστών (όπως GPS, κινητά τηλέφωνα, φωτισμό LED κ.λπ.) και ενδέχεται να προκαλέσουν ζημιά σε τέτοια εξαρτήματα. Ενδεχομένως, τα υπάρχοντα ηλεκτρονικά ταχύμετρα δεν θα λειτουργούν με το νέο σύστημα. Ενδεχομένως, οι υπάρχοντες διακόπτες ασφαλείας και τα ηλεκτρονικά χειριστήρια βαλβίδων δεν υποστηρίζονται. Είναι πιθανό η μοτοσυκλέτα σας να ήταν αρχικά εξοπλισμένη με ανάφλεξη που περιορίζει την τελική ταχύτητα για νομικούς λόγους. Το νέο σύστημα δεν διαθέτει τέτοια δυνατότητα, οπότε ελέγξτε εκ των προτέρων τη νομική σας κατάσταση.

- Εάν δεν έχετε την απαραίτητη εμπειρία για την εγκατάσταση, αναθέστε την σε έναν ειδικό ή σε ένα εξειδικευμένο συνεργείο. Η ακατάλληλη εγκατάσταση μπορεί να προκαλέσει ζημιά στο νέο σύστημα και στη μοτοσυκλέτα σας, και ενδεχομένως να οδηγήσει σε σωματικές βλάβες.

- Πριν παραγγείλετε ένα σύστημα, ελέγξτε αν το κιτ περιλαμβάνει ένα εργαλείο εξαγωγής για τον νέο ρότορα. Εάν όχι, καλύτερα να το παραγγείλετε ταυτόχρονα. Μην χρησιμοποιείτε ποτέ άλλο εργαλείο εκτός από το συνιστώμενο εργαλείο εξαγωγής για να εξαγάγετε ξανά τον νέο ρότορα. Η ζημιά στον ρότορα που προκύπτει από τη χρήση άλλων εργαλείων ή μεθόδων δεν καλύπτεται από την εγγύηση.

- Ο ρότορας είναι ευαίσθητος σε χτυπήματα (συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς). Πριν από τη συναρμολόγηση, ελέγχετε πάντα για τυχόν ζημιές (σε ρότορα χωρίς πλαστικοποίηση μαγνητών, προσπαθήστε να σπρώξετε τους μαγνήτες στην άκρη με τα δάχτυλά σας). Μετά από κρούση, οι κολλημένοι μαγνήτες ενδέχεται να έχουν αποκολληθεί και να προσκολλώνται στον ρότορα αποκλειστικά με μαγνητική δύναμη, χωρίς να είναι άμεσα ορατό. Κατά τη λειτουργία του κινητήρα, η ζημιά θα είναι σημαντική. Πριν τοποθετήσετε τον ρότορα στον κινητήρα, βεβαιωθείτε ότι οι μαγνήτες του δεν έχουν συλλέξει μεταλλικά αντικείμενα, όπως μικρές βίδες, παξιμάδια και ροδέλες. Αυτό θα μπορούσε επίσης να προκαλέσει σοβαρές ζημιές.

- Εάν έχετε πρόσβαση στο Διαδίκτυο, καλύτερα να δείτε αυτές τις οδηγίες online. Πατώντας πάνω στις εικόνες, θα τις δείτε μεγαλύτερες και καλύτερης ποιότητας και πιθανόν θα βρείτε ενημερωμένες πληροφορίες. Λίστα συστημάτων στη διεύθυνση <http://www.powerdynamo.biz>



Θα πρέπει να έχετε λάβει τα ακόλουθα εξαρτήματα:

- πλήρες περίβλημα με εγκατεστημένο πηνίο στάτη
- ρότορα (σφόνδυλος) / εργαλείου εξαγωγής
- διπλό πηνίο ανάφλεξης
- μονάδα προώθησης & καθυστέρησης
- ρυθμιστής/ανορθωτής
- καλώδια HT
- βίδες στερέωσης

- Ο νέος ρότορας μπορεί να τραβηχτεί ξανά με τον παρεχόμενο εξολκέα M27x1,25 (κωδικός 70 85 899 99).

- **Σημείωση:** Μην χρησιμοποιείτε ποτέ εξολκέα, σφυρί ή οποιοδήποτε άλλο εργαλείο που θα αποσπάσει τους μαγνήτες.



- Το νέο σώμα του δυναμό (που τώρα είναι στην πραγματικότητα μαγνητο) είναι έτοιμο συναρμολογημένο. Δεν υπάρχει λόγος να αφαιρέσετε τον πύργο ή τα πηνία. Κινδυνεύετε μόνο να προκαλέσετε ζημιά!

- Ωστόσο, θα πρέπει να αφαιρέσετε τη διάταξη συγκράτησης του καλύμματος. Πρόκειται για ένα σετ 2 δακτυλίων. Χαλαρώστε τις 2 βίδες και σηκώστε τον επάνω δακτύλιο. Στη συνέχεια, γυρίστε τον κάτω δακτύλιο κατά 90 μοίρες (δεξιόστροφα ή αριστερόστροφα μέχρι να ξεκολλήσουν οι εγκοπές του). Αφαιρέστε τον δακτύλιο.

Για τα μοντέλα KS750 και BMW R75WH υπάρχουν 2 μπουλόνια διαχωρισμού M5 με οριζόντια απόσταση 76 mm. Βιδώνονται και ασφαρίζονται με Loctite. Με αυτή τη διάταξη μπορείτε να συνεχίσετε να χρησιμοποιείτε τις βίδες του εργοστασιακού καλύμματος. Εάν δεν διαθέτετε αυτές τις βίδες, μπορείτε να χρησιμοποιήσετε βίδες με φρεζαριστή κεφαλή σε σχήμα φακής M5x16 (μήκους όχι μεγαλύτερου από 16 mm, διαφορετικά ενδέχεται να έρχονται σε σύγκρουση με τον ρότορα).



Βεβαιωθείτε ότι η μοτοσικλέτα σας είναι σταθερά τοποθετημένη, κατά προτίμηση σε έναν υπερυψωμένο πάγκο εργασίας, και ότι έχετε καλή πρόσβαση στην πλευρά του δυναμό του κινητήρα.

- Αποσυνδέστε την μπαταρία και αφαιρέστε την από τη μοτοσικλέτα. Σημειώστε ότι θα εγκαταστήσετε ένα σύστημα 12 βολτ, οπότε θα χρειαστείτε είτε μια μπαταρία 12 βολτ είτε θα χρησιμοποιήσετε την επιλογή οδήγησης χωρίς μπαταρία.

- Θα πρέπει επίσης να αντικαταστήσετε όλες τις λάμπες με λάμπες 12 βολτ. Η κόρνα μπορεί να παραμείνει στα 6 βολτ.

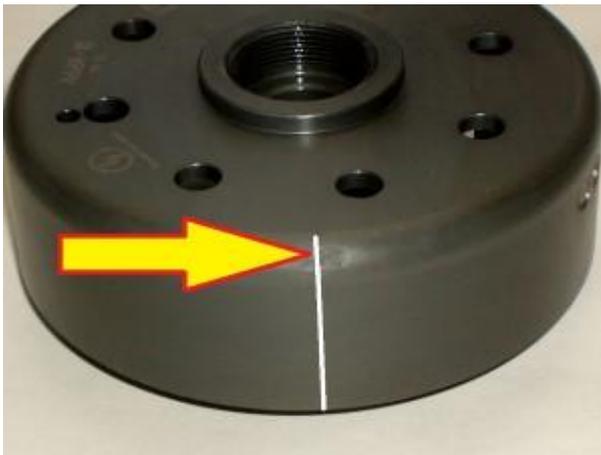


- Αποσυνδέστε τα καλώδια από το παλιό δυναμό και αφαιρέστε το. Τραβήξτε τον ρότορα του στροφάλου.

- Αφαιρέστε όλες τις λάμπες 6 volt από τον προβολέα, το στροφόμετρο και το πίσω φανάρι. Η παλιά κόρνα μπορεί να παραμείνει.

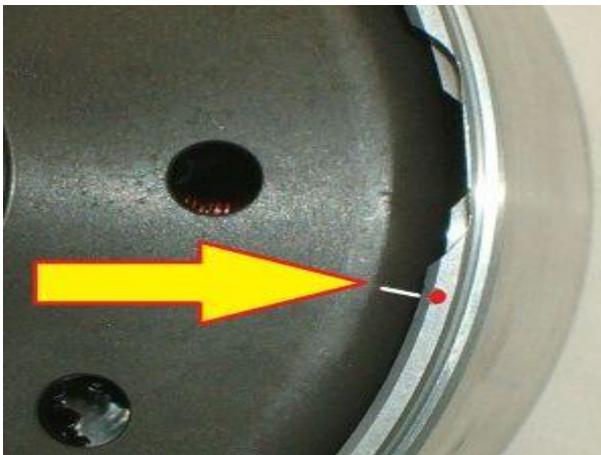


- Αποσυνδέστε ηλεκτρικά το εργοστασιακό μαγνητικό Noris ή Bosch, αλλά αφήστε το εγκατεστημένο. Διαφορετικά, ο κινητήρας θα είναι ανοιχτός σε αυτό το σημείο. Εάν θέλετε να το αφαιρέσετε εντελώς, φροντίστε να καλύψετε το άνοιγμα του κινητήρα για να αποφύγετε τη διαρροή λαδιού. (οι φωτογραφίες δείχνουν λύσεις πελατών, που δεν διατίθενται από εμάς)



- Ρίξτε μια ματιά στον νέο σας ρότορα. Θα βρείτε μια γραμμή χαραγμένη με λέιζερ στην περιφέρεια του.

- Αυτή η σήμανση χρησιμεύει ως σήμανση χρονισμού.



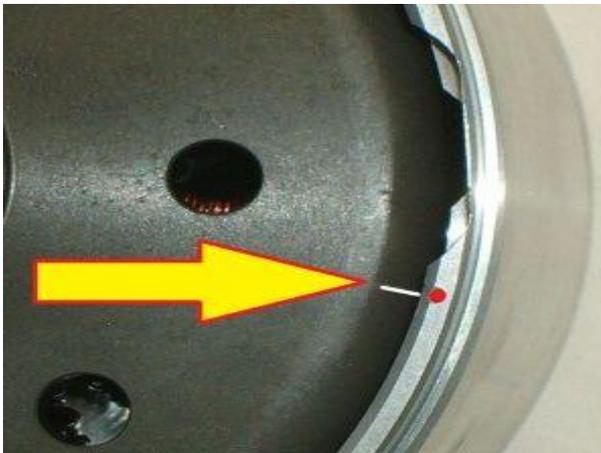
- Ρίξτε μια ματιά στο νέο περίβλημα του γεννήτρια. Θα δείτε ακριβώς δίπλα στα μικρά μαύρα πηνία μια μικρή κόκκινη σήμανση στο πάνω μέρος του περιβλήματος. Αυτή είναι επίσης μια σήμανση ανάφλεξης.

- Και οι δύο θα ευθυγραμμιστούν με τον στροφαλοφόρο άξονα στο ανώτατο νεκρό σημείο (TDC, το υψηλότερο σημείο που μπορεί να φτάσει το έμβολο).

- Τοποθετήστε το νέο περίβλημα στη βάση του δυναμό στο μπροστινό μέρος του κινητήρα. Στερεώστε το με τις 2 βίδες με επίπεδη κεφαλή που παρέχονται. Μην ανησυχείτε, οι 2 βίδες αρκούν, ακόμα και αν προηγουμένως ήταν 4.



- Φέρτε ένα από τα έμβολα στην θέση ανώτατου νεκρού σημείου (TDC).
- Χρησιμοποιήστε την οπή επιθεώρησης για να το επαληθεύσετε. (Η σήμανση στην εικόνα είναι τεχνητά μεγεθυμένη.) Σημειώστε ότι **δεν** χρησιμοποιείτε τη σήμανση ανάφλεξης ZP.



Τώρα:

- θυμηθείτε τη σήμανση του ρότορα
- θυμηθείτε τη σήμανση στο τοίχωμα του περιβλήματος
- επαληθεύστε ξανά ότι ο στροφαλοφόρος άξονας βρίσκεται στη θέση TDC
- Τοποθετήστε προσεκτικά τον ρότορα στον στροφαλοφόρο άξονα, έτσι ώστε τα 2 σημάδια να ευθυγραμμιστούν.

- Το καλύτερο είναι να το κάνετε αυτό με τη βοήθεια του βιδωμένου εξολκέα.

- Σε αυτή τη θέση, βιδώστε τον ρότορα με το ειδικό μπουλόνι M12x1 που παρέχεται και την καμπύλη ροδέλα στερέωσης. Βεβαιωθείτε ότι δεν αλλάζετε τη θέση του στροφάλου.

- Με αυτόν τον τρόπο έχετε ρυθμίσει την ανάφλεξη στις κανονικές τιμές. Εάν μετά από δοκιμαστικές διαδρομές θεωρήσετε ότι κάποια τροποποιημένη χρονική ρύθμιση θα σας προσφέρει πλεονεκτήματα, μπορείτε να αλλάξετε τη χρονική ρύθμιση σε οποιαδήποτε τιμή θεωρητικά. Προσέξτε όμως, καθώς μια λανθασμένη χρονική ρύθμιση μπορεί να προκαλέσει ζημιά στον κινητήρα σας.

- Αλλάζετε το χρονισμό ως εξής:

- Βιδώνοντας τον εξολκέα στον ρότορα, βγάζοντάς τον από τον στροφαλοφόρο άξονα ...
- ... και (χωρίς να αλλάξετε τη θέση του στροφάλου) επανατοποθετώντας τον ρότορα στην επιθυμητή γωνία. Ρυθμίζοντάς τον περισσότερο προς τα δεξιά, θα ξεκινήσει νωρίτερα ο χρονισμός, ενώ μετακινώντας τον προς τα αριστερά, θα ξεκινήσει αργότερα. Χρησιμοποιήστε μόνο μικρά βήματα για αυτό.
- Χρησιμοποιήστε στροβοσκόπιο για να ελέγξετε το χρονισμό όταν πειραματίζεστε!
- Θα κάνετε καλό στον εαυτό σας αν αντικαταστήσετε τις μπουζί και τις υποδοχές μπουζί της μοτοσικλέτας σας με καινούργιες (κατά προτίμηση μεταξύ 0-2kOhm).
- Ρυθμίστε το διάκενο του μπουζιού στα 0,4-0,6 mm.

- Τώρα, το νέο πηνίο ανάφλεξης, η μονάδα προώθησης και ο νέος ρυθμιστής/ανορθωτής πρέπει να βρουν τη θέση τους στη μοτοσικλέτα. Ο ρυθμιστής έχει τις κατάλληλες διαστάσεις και δεν χρειάζεται άμεση ροή αέρα.



- Μια εύκολη επιλογή (εάν επιλέξετε να οδηγείτε χωρίς μπαταρία) είναι να τα τοποθετήσετε σε ένα άδειο περίβλημα μπαταρίας.

- Καθώς το σύστημα μπορεί να λειτουργήσει χωρίς μπαταρία, αυτό προσφέρει ένα εύκολο μέρος για να κρύψετε τα εξαρτήματα.

- Πριν εγκαταστήσετε τη μονάδα προώθησης, ρίξτε μια ματιά στους μικρούς διακόπτες της μονάδας προώθησης. Υπάρχουν 4 διακόπτες, που ενεργοποιούν διαφορετικές καμπύλες προώθησης.



- Η καμπύλη που έχει δημιουργηθεί για αυτό το σύστημα ενεργοποιείται με το διακόπτη 2 στη θέση ON και τους διακόπτες 1, 3, 4 εκτός της θέσης ON (δηλαδή OFF). Δίνει 2° από την εκκίνηση έως τις 1.000 σ.α.λ. και στη συνέχεια ανοίγει σταδιακά έως τις 40° στις 3.000 σ.α.λ.



- Τώρα τοποθετήστε τη συσκευή συγκράτησης του καλύμματος πίσω στη θέση της. Τοποθετήστε τον κάτω δακτύλιο (αυτόν με τους εξωτερικούς κόμβους) στην αυλάκωση του περιβλήματος και γυρίστε τον μέχρι να επιστρέψει στην αρχική του θέση. Στη συνέχεια, τοποθετήστε τη δεύτερη πλάκα από πάνω και βιδώστε τις δύο πλάκες μεταξύ τους. Αυτό θα εμποδίσει οποιαδήποτε κίνηση της συσκευής. Τώρα είναι έτοιμη να δεχτεί το κάλυμμα.



- Απομένει να τοποθετήσετε το κάλυμμα του αποθέματος στο μπροστινό μέρος του περιβλήματος και να το στερεώσετε με τις βίδες του αποθέματος. Εάν δεν τις έχετε, μπορείτε να χρησιμοποιήσετε 2 βίδες με φρεζαριστή κεφαλή M5x16.
- Εάν χρησιμοποιήσετε ένα κάλυμμα διαφορετικού ύψους από το κάλυμμα του αποθέματος, ελέγξτε το μήκος των βιδών όπως απαιτείται.

| <b>Συνδέστε τα εξαρτήματα όπως φαίνεται στο αντίστοιχο διάγραμμα καλωδίωσης!</b>  |  |
|---|--|
| <p>- Για τον τυπικό ρυθμιστή DC (95 22 699 06), χρησιμοποιήστε το διάγραμμα καλωδίωσης <b>92ik12</b>:<br/>Για τον ρυθμιστή DC με ενσωματωμένο πυκνωτή εξομάλυνσης (73 00 799 50), χρησιμοποιήστε επιπλέον το διάγραμμα καλωδίωσης <b>reg_102</b>:</p>   |  |
| <p>- Παρακαλώ σημειώστε ότι δεν έχουμε προσαρμόσει το μήκος των καλωδίων στις ακριβείς ανάγκες αυτής της εγκατάστασης. Αυτό είναι πρακτικά αδύνατο, καθώς δεν γνωρίζουμε τις συγκεκριμένες ανάγκες καλωδίωσης σας, ούτε μπορούμε να αντέξουμε οικονομικά (για να διατηρήσουμε μια λογική τιμή συστήματος) να αποθηκεύσουμε εκατοντάδες στάτορες, μονάδες προώθησης κ.λπ. μόνο και μόνο για διαφορετικά μήκη καλωδίων. Ίσως χρειαστεί να τροποποιήσετε το μήκος των καλωδίων, κάτι που μπορείτε να κάνετε με την απαραίτητη προσοχή.</p> |  |
| <p>- Για να διευκολυνθεί η έξοδος του καλωδίου από τα συχνά μικρά ανοίγματα στο περίβλημα του κινητήρα, το πλαστικό βύσμα της καλωδίωσης του γεννήτρια που οδηγεί στο πηνίο ανάφλεξης δεν έχει τοποθετηθεί στον ακροδέκτη του καλωδίου. Θα πρέπει να τοποθετήσετε το βύσμα εκεί μόνο αφού όλα έχουν εγκατασταθεί σωστά στην πλευρά του κινητήρα.</p>  |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Αναζητήστε τη μονάδα προώθησης με το θηλυκό βύσμα και τα δύο καλώδια (κόκκινο και λευκό).</li> <li>- Τοποθετήστε το παρεχόμενο περίβλημα βύσματος 2 θέσεων σε αυτό το βύσμα και εισάγετε τα δύο καλώδια (κόκκινο και λευκό) από τη γεννήτρια. Βεβαιωθείτε ότι οι ακροδέκτες έχουν ασφαλίσει καλά στο περίβλημα και ότι έχετε συνδέσει: <ul style="list-style-type: none"> <li>• το λευκό με το λευκό</li> <li>▪ το κόκκινο με το κόκκινο</li> </ul> </li> </ul> |
| <p>- Εάν χρειαστεί (ή θελήσετε) να βγάλετε ξανά τους ακροδέκτες από το περίβλημα του βύσματος, εισάγετε ένα συνδετήρα από μπροστά δίπλα στους ακροδέκτες και σπρώξτε το μικρό άγκιστρο στην άκρη. Στη συνέχεια, τραβήξτε το καλώδιο προς τα έξω.</p>  |  |
| <p>- Τα καφέ καλώδια <b>από τη νέα γεννήτρια και τη μονάδα προώθησης</b> με τους στρογγυλούς ακροδέκτες ...</p>   | <p>... πρέπει να βιδωθούν στο πλαίσιο στήριξης του πηνίου ανάφλεξης (γείωση). Αυτή η σύνδεση είναι πολύ σημαντική. Μην βασίζεστε στο πλαίσιο ως γείωση. Το βερνίκι, το λάδι και η βρωμιά συχνά εμποδίζουν την καλή επαφή!</p>  |
| <p>- Το γκρι ή πράσινο καλώδιο της μονάδας προώθησης ...</p>  | <p>... είναι η έξοδος του πηνίου ανάφλεξης και συνδέεται με τον μοναδικό αρσενικό ακροδέκτη εκεί.</p>  |

- **Σημαντικό!** Αποφύγετε την επιμήκυνση του πράσινου καλωδίου μεταξύ της μονάδας προώθησης και του πηνίου ανάφλεξης. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε προβλήματα ανάφλεξης. Ποτέ μην τοποθετείτε το καλώδιο υψηλής τάσης και τα καλώδια από τη γεννήτρια προς τη μονάδα προώθησης και/ή το γκρι καλώδιο από τη μονάδα προώθησης προς το πηνίο ανάφλεξης πολύ κοντά το ένα στο άλλο (π.χ. σε ένα περίβλημα). Αυτό θα προκαλέσει αντίστροφη σύζευξη που θα διαταράξει την ανάφλεξη και μπορεί ακόμη και να προκαλέσει βλάβη στη μονάδα προώθησης.

- Το μπλε/λευκό καλώδιο στη μονάδα προώθησης. Αυτό είναι το καλώδιο διακοπής (kill).

**- Σημείωση:**

- Σε περίπτωση βλάβης της ανάφλεξης, απασυνδέστε πρώτα αυτό το μπλε καλώδιο. Σε πολλές περιπτώσεις, αυτό θα σας επιτρέψει να συνεχίσετε το ταξίδι σας (για λεπτομέρειες, ανατρέξτε στην ενότητα: τεχνική βοήθεια)!

- **Συνδεδεμένο με τη γείωση - θα σταματήσει η ανάφλεξη!**

- Αυτός ο τύπος καλωδίωσης χρησιμοποιείται σε μοτοσικλέτες που αρχικά είχαν ήδη μαγνητική ανάφλεξη και, ως εκ τούτου, απενεργοποιούνταν με βραχυκύκλωμα στη γείωση.

- Αυτά τα οχήματα διαθέτουν από το σχεδιασμό τους μια κύρια κλειδαριά (ή κάποιο διακόπτη απενεργοποίησης) που συνδέει έναν ακροδέκτη με τη γείωση όταν βρίσκεται στη θέση OFF (γερμανικές μοτοσικλέτες: ακροδέκτης 2). Το μπλε/λευκό καλώδιο του πηνίου ανάφλεξης θα συνδεθεί εδώ. Με αυτόν τον τρόπο, η διακοπή λειτουργεί όπως και προηγουμένως.

**Σύνδεση του εναλλάκτη Powerdynamo στο κύκλωμα φωτισμού (μέσω ρυθμιστή):**



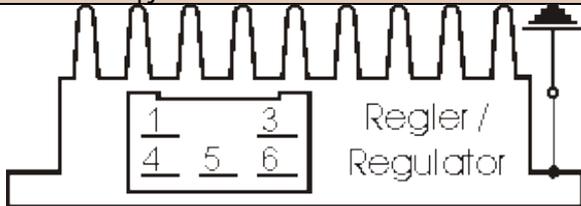
- Τα 2 μαύρα καλώδια που προέρχονται από το πηνίο του στάτη μεταφέρουν την τάση για τα φώτα, την κόρνα, τα φλας κ.λπ. Δεν έχουν καμία σχέση με την ανάφλεξη.

- Αυτή η τάση (κάτι μεταξύ 10 και 50 βολτ AC) πρέπει ωστόσο να σταθεροποιηθεί (ρυθμιστεί) και για τις περισσότερες χρήσεις να διορθωθεί σε συνεχές ρεύμα (DC), καθώς είναι κυρίως εναλλασσόμενο ρεύμα (AC).

- **Για το σκοπό αυτό προσφέρουμε 2 διαφορετικούς ρυθμιστές:**

**Προσοχή:** Οποιαδήποτε σύγκυση μεταξύ συν και πλην (στις εκδόσεις DC) οδηγεί σε άμεση καταστροφή του ρυθμιστή. Αυτό δεν αποτελεί περίπτωση εγγύησης, καθώς αποτελεί αμέλεια! Ένας καμένος ρυθμιστής αναγνωρίζεται κυρίως από την έντονη μυρωδιά του.

**Ρυθμιστής τύπου 1:** με τυπικό ρυθμιστή DC (95 22 699 06), χρησιμοποιήστε το διάγραμμα καλωδίωσης 92ik12:



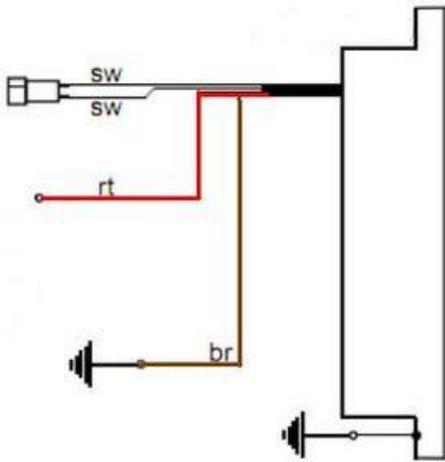
-Ο νέος ρυθμιστής/ανορθωτής διαθέτει ένα συμπαγές βύσμα με 6 θέσεις, εκ των οποίων η μία δεν χρησιμοποιείται. Παρέχεται ένα θηλυκό κάλυμμα βύσματος που ταιριάζει σε αυτό το βύσμα. Σε αυτό το θηλυκό βύσμα πρέπει να συνδέσετε τα ακόλουθα καλώδια (τα οποία διαθέτουν ακροδέκτες που κουμπώνουν στο βύσμα):

Τα δύο μαύρα καλώδια που προέρχονται από τη γεννήτρια ...

... συνδέστε τα ακροδέκτες 1/4 του νέου ρυθμιστή (από εκεί εξίσου μαύρα καλώδια οδηγούν στο εσωτερικό της μονάδας). Δεν έχει σημασία ποιο καλώδιο συνδέεται με ποιον από τους δύο ακροδέκτες (1/4), καθώς μεταφέρουν εναλλασσόμενο ρεύμα.

|  |   |
|--|---|
| <p>Το νέο καφέ καλώδιο με τον στρογγυλό ακροδέκτη.</p>   | <p>... συνδέει την ακίδα 3 της μονάδας ρυθμιστή (από εκεί ένα καφέ καλώδιο οδηγεί επίσης στο εσωτερικό της μονάδας) με τον αρνητικό πόλο της μπαταρίας ή (σε περίπτωση που οδηγείτε χωρίς μπαταρία) με τη γείωση (σασί).</p>  |
| <p>Το νέο κόκκινο καλώδιο με τον στρογγυλό ακροδέκτη ...</p> <p style="text-align: center;"><b>Προσοχή:</b><br/><b>Η λανθασμένη πολικότητα θα προκαλέσει ζημιά στα ηλεκτρονικά μέρη!</b></p>   | <p>... συνδέεται με τον ακροδέκτη 5 του νέου ρυθμιστή (από εκεί ένα κόκκινο καλώδιο εισέρχεται μέσα στη μονάδα). Αυτό το καλώδιο είναι ένα σημαντικό σημείο σύνδεσης μεταξύ του παλιού και του νέου συστήματος. Εδώ η ρυθμισμένη θετική τάση βγαίνει για να συνδεθεί με το θετικό πόλο της μπαταρίας ή (σε περίπτωση που οδηγείτε χωρίς μπαταρία) με τον ακροδέκτη εισόδου τάσης του κύριου διακόπτη (κλειδαριά ανάφλεξης, γερμανικές μοτοσικλέτες: ακίδα 51/30).</p> |
| <p>Βεβαιωθείτε ότι έχετε μια <b>ασφάλεια 15A</b> μεταξύ της μπαταρίας και του κυκλώματος του οχήματος.</p>   |   |
| <p>Το πράσινο/κόκκινο καλώδιο στην ακίδα 6 του νέου ρυθμιστή ...</p>   | <p>... είναι για την ενδεικτική λυχνία ελέγχου φόρτισης. Συνδέετε εκεί το καλώδιο που προηγουμένως συνέδεε την ενδεικτική λυχνία ελέγχου με τον αρχικό ρυθμιστή.</p> <p>- Βεβαιωθείτε ότι αυτός ο έλεγχος λειτουργεί μόνο όταν υπάρχει μπαταρία. Εάν οδηγείτε χωρίς μπαταρία αλλά εξακολουθείτε να έχετε συνδέσει το καλώδιο, θα δείτε ότι η λυχνία ανάβει ακόμα και όταν ο γεννήτρια παράγει τάση. Επομένως, χωρίς μπαταρία, μην το συνδέετε.</p>                    |
| <p>- Η λειτουργία ελέγχου της ενδεικτικής λυχνίας φόρτισης βασίζεται σε ένα διακόπτη τρανζίστορ και αποτελεί πρόσθετη λειτουργία. Ακόμη και αν αυτή παρουσιάσει βλάβη, ο ρυθμιστής ενδέχεται να εξακολουθεί να λειτουργεί κανονικά. Απλός έλεγχος: με τον κινητήρα σε λειτουργία, ανάψτε τα φώτα και αποσυνδέστε την μπαταρία. Εάν τα φώτα είναι έντονα, η μονάδα λειτουργεί κανονικά.</p> |   |

**Ρυθμιστής τύπου 2:** με ρυθμιστή DC με ενσωματωμένο πυκνωτή εξομάλυνσης (73 00 799 50), χρησιμοποιήστε επιπλέον το διάγραμμα καλωδίωσης **reg\_102:**



- τα 2 μαύρα καλώδια (sw) είναι η είσοδος AC από τον εναλλάκτη (επειδή είναι AC, δεν έχει σημασία ποιο μαύρο καλώδιο συνδέεται με ποιο μαύρο καλώδιο)
- το κόκκινο καλώδιο (rt) είναι η έξοδος 12V DC συν
- το καφέ (br) καλώδιο είναι γείωση, εσωτερικά συνδεδεμένο με το περίβλημα

Βιδώστε το καλώδιο υψηλής τάσης (ανάφλεξης) ...

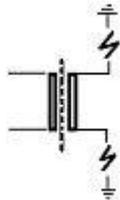
- **Μην χρησιμοποιείτε** καλώδια ενίσχυσης σπινθήρα, όπως "Nology supercables" ή "hot wire". Αυτό θα διαταράξει το σύστημα και ενδέχεται να το καταστρέψει.

... στο πηνίο ανάφλεξης και τραβήξτε το ελαστικό στεγανοποιητικό πριν τοποθετήσετε το πηνίο (θα είναι πιο εύκολο).

- Χρησιμοποιήστε το καλώδιο που παρέχεται με τη συσκευασία και όχι κάποιο παλιό καλώδιο.

- Θα κάνετε καλό στον εαυτό σας αν αντικαταστήσετε τις μπουζί και τις υποδοχές μπουζί της μοτοσικλέτας σας με καινούργιες (κατά προτίμηση μεταξύ 0-2kOhm). Πολλά προβλήματα οφείλονται σε μπουζί, ακροδέκτες και καλώδια που «φαίνονται εντάξει» (ακόμη και εντελώς «καινούργια»).

- **Μην χρησιμοποιείτε** μπουζί με εσωτερική αντίσταση καταστολής. Η NGK (για παράδειγμα) προσέφερε τέτοια μπουζί με τον κωδικό «R» (για αντίσταση).



- Στα πηνία διπλής εξόδου μας, και τα δύο άκρα του δευτερεύοντος πηνίου συνδέονται με τα μπουζί.

- Η τυπική αντίσταση μεταξύ των δύο εξόδων είναι 6,2 kOhm. Και οι δύο υπάρχουν ταυτόχρονα (όπως συμβαίνει σε πολλά δίδυμα συστήματα). Ωστόσο, οι σπινθήρες θα πολωθούν με διαφορά 180 μοιρών, κάτι που μπορεί να φανεί όταν το φωτίζετε με στροβοσκόπιο.

- Η ανάφλεξη θα λειτουργεί σωστά μόνο αν και οι δύο ακροδέκτες του μπουζιού είναι συνδεδεμένοι. Δεν μπορείτε να ελέγξετε τη μία πλευρά με την άλλη ανοιχτή (χωρίς να είναι τοποθετημένη στο μπουζί). Αυτό συμβαίνει επειδή (ουσιαστικά) κάθε έξοδος χρησιμοποιεί τη γείωση της άλλης. Αυτό σημαίνει επίσης ότι και τα δύο μπουζί λειτουργούν σε σειρά, προσθέτοντας αντιστάσεις, οπότε είναι προτιμότερο να χρησιμοποιείτε υποδοχές μπουζί χαμηλής αντίστασης (αντιστάσεις) και να βεβαιώνετε ότι είναι σε καλή κατάσταση. Σε περίπτωση αμφιβολίας, μετρήστε την αντίσταση σε μια **θερμή** υποδοχή (ζεστάνετε την πριν από τη μέτρηση).

- Εάν η ροή από τη γείωση της μιας πλευράς μέσω του μπουζιού, μέσω του πηνίου, προς το άλλο μπουζί και τη γείωσή του διακοπεί, δεν θα έχετε σπινθήρα - σε καμία από τις δύο πλευρές. Εάν θέλετε πραγματικά να δοκιμάσετε μόνο τη μία πλευρά, συνδέστε το καλώδιο HT της άλλης πλευράς στη γείωση (γείωσέ το) και θα λειτουργήσει. Μερικές φορές, ένα πηνίο που στερείται της γείωσης από την άλλη πλευρά αναζητά ένα υποκατάστατο - με κάποια σταθερά πυροτεχνήματα γύρω του στο σασί.



- Προσφέρουμε ως εναλλακτική λύση 2 μονές σπείρες που συνδέονται παράλληλα. Με αυτή τη διάταξη μπορείτε να δοκιμάσετε μόνο έναν κύλινδρο αποσυνδέοντας τη σπείρα που δεν χρησιμοποιείται.

- Τέλος, **πριν εγκαταστήσετε την μπαταρία και πριν την πρώτη εκκίνηση**, ελέγξτε ξανά προσεκτικά όλες τις συνδέσεις και τα εξαρτήματα σύμφωνα με το διάγραμμα καλωδίωσης. Ελέγξτε την μπαταρία και τους λαμπτήρες για τη σωστή τάση (12V).

- Εάν κάτι δεν λειτουργεί, συμβουλευτείτε τον οδηγό αντιμετώπισης προβλημάτων στην αρχική σελίδα μας. Ως πρώτο βήμα, αποσυνδέστε το μπλε καλώδιο από το πηνίο και δοκιμάστε ξανά.

- **ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ:** Κατά τη διάρκεια της επισκευής του **στροφαλοφόρου άξονα**, ο άξονας του δυναμό συχνά υποβάλλεται σε μηχανική κατεργασία και γίνεται πιο κοντός. Το αποτέλεσμα είναι ότι ο ρότορας βρίσκεται σε χαμηλότερη θέση και ενδέχεται να έρχεται σε επαφή με το πηνίο του σάτη. Το αποτέλεσμα είναι η καταστροφή του σάτη και η αστοχία της ανάφλεξης.

### Σημαντικές πληροφορίες για την ασφάλεια και τη λειτουργία

- Η ασφάλεια πάνω απ' όλα! Παρακαλούμε να τηρείτε τους γενικούς κανονισμούς υγείας και ασφάλειας για την επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων (MVR), καθώς και τις πληροφορίες και τις υποχρεώσεις ασφάλειας που υποδεικνύει ο κατασκευαστής της μοτοσικλέτας σας.

Τα σημάδια χρονισμού στο υλικό προορίζονται μόνο για γενική καθοδήγηση κατά την πρώτη εγκατάσταση. Μετά τη συναρμολόγηση, ελέγξτε με τα κατάλληλα μέσα (στοροσκόπιο) ότι οι ρυθμίσεις είναι σωστές, προκειμένου να αποφύγετε ζημιές στον κινητήρα ή ακόμη και στην υγεία σας. Είστε αποκλειστικά υπεύθυνοι για την εγκατάσταση και την ορθότητα των ρυθμίσεων.

- Τα συστήματα ανάφλεξης παράγουν υψηλή τάση! Με το υλικό μας έως και 40.000 βολτ! Αυτό μπορεί, αν δεν το χειριστείτε με προσοχή, να είναι όχι μόνο επώδυνο, αλλά και εξαιρετικά επικίνδυνο. Διατηρήστε ασφαλή απόσταση από το ηλεκτρόδιο του μπουζιού σας και τα καλώδια υψηλής τάσης. Εάν πρέπει να ελέγξετε την ανάφλεξη, κρατήστε το καλώδιο του μπουζιού σταθερά με κάποιο μονωτικό υλικό και πιέστε το σταθερά στο στερεό έδαφος του μπλοκ του κινητήρα. Ποτέ μην τραβάτε τα καπάκια των μπουζί όταν ο κινητήρας είναι σε λειτουργία. Πλύνετε το όχημά σας μόνο με τον κινητήρα σε ακινησία και την ανάφλεξη απενεργοποιημένη.

- Θα πρέπει να έχετε λάβει το καλώδιο HT με το σταθερό καπάκι από καουτσούκ (το οποίο δεν περιέχει αντίσταση) ως μέρος του κιτ. Θα πρέπει να χρησιμοποιήσετε μπουζί με ενσωματωμένη αντίσταση (ή να αντικαταστήσετε το καπάκι με ένα που περιέχει αντίσταση) για να συμμορφώσετε με την τοπική νομοθεσία (απαιτήσεις ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας).
- Μην χρησιμοποιείτε ταυτόχρονα καπάκι(α) μπουζιού που περιέχει(ουν) αντίσταση **ME** μπουζί(α) που περιέχει(ουν) αντίσταση. Αυτό θα προκαλέσει προβλήματα, ειδικά δυσκολία στην εκκίνηση του κινητήρα. Η συνολική αντίσταση του καπακιού και του μπουζιού δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5kOhm.
- Να θυμάστε ότι τα μπουζί γερνούν, αυξάνοντας την αντίσταση. Εάν ένας κινητήρας ξεκινά μόνο όταν είναι κρύος, είναι πολύ πιθανό ότι η αιτία είναι ένα ελαττωματικό καλώδιο μπουζί ή ένα ελαττωματικό μπουζί. Μην χρησιμοποιείτε τα λεγόμενα καλώδια ενίσχυσης ανάφλεξης (π.χ. Nology).
- Μετά την εγκατάσταση, ελέγξτε τη σφίξιμο όλων των βιδών, ακόμη και αυτών που είναι προεγκατεστημένες. Εάν τα εξαρτήματα χαλαρώσουν κατά τη λειτουργία, θα προκληθεί αναπόφευκτα ζημιά στο υλικό. Προεγκαθιστούμε τις βίδες μόνο χαλαρά.
- Δώστε στο νέο σύστημα που εγκαταστήσατε την ευκαιρία να λειτουργήσει, προτού αρχίσετε να ελέγχετε και να δοκιμάζετε τις τιμές ή, ακόμα χειρότερα, να εφαρμόζετε αλλαγές σε αυτό. Τα εξαρτήματά μας έχουν ελεγχθεί πριν από την παράδοσή τους σε εσάς. Ούτως ή άλλως, δεν θα μπορείτε να ελέγξετε πολλά. **Σε κάθε περίπτωση, αποφύγετε να μετρήσετε τα ηλεκτρονικά εξαρτήματα (όπως το πηνίο ανάφλεξης, τον ρυθμιστή και τη μονάδα προώθησης). Κινδυνεύετε να προκαλέσετε σοβαρή ζημιά στα εσωτερικά ηλεκτρονικά εξαρτήματα. Ούτως ή άλλως, δεν θα έχετε κανένα από αποτέλεσμα από την ενέργεια αυτή.** Λάβετε υπόψη ότι και ο καρμπυρατέρ, τα μπουζί και οι υποδοχές μπουζί (ακόμη και αν είναι εντελώς καινούργια) μπορεί να είναι η αιτία της δυσλειτουργίας. Η γενική εμπειρία με τα συστήματά μας είναι ότι ο καρμπυρατέρ θα πρέπει να ρυθμιστεί εκ νέου σε χαμηλότερες τιμές. Εάν το σύστημα δεν ξεκινήσει μετά τη συναρμολόγηση, αποσυνδέστε πρώτα το μπλε (ή μπλε/λευκό) καλώδιο διακοπής απευθείας στο πηνίο ανάφλεξης (ή σε ορισμένες περιπτώσεις στη μονάδα προώθησης) για να εξαλείψετε οποιαδήποτε δυσλειτουργία στο κύκλωμα διακοπής. Ελέγξτε προσεκτικά τις συνδέσεις γείωσης και βεβαιωθείτε ότι υπάρχει καλή ηλεκτρική σύνδεση μεταξύ του πλαισίου και του μπλοκ του κινητήρα. Σε περίπτωση προβλημάτων, συμβουλευτείτε πρώτα τη Βάση Γνώσεων μας πριν μας στείλετε το υλικό για έλεγχο.
- Η σπίθα των κλασικών συστημάτων ανάφλεξης με βάση τα σημεία έχει σχετικά μικρή ενέργεια, περίπου 10.000 βολτ, και ως εκ τούτου φαίνεται κίτρινη και παχιά (γεγονός που την καθιστά όμως πολύ ορατή). Η σπίθα του συστήματός μας είναι μια σπίθα υψηλής ενέργειας με έως και 40.000 βολτ και, ως εκ τούτου, έχει λεπτή μορφή και μπλε χρώμα, γεγονός που την καθιστά λιγότερο ορατή. Επιπλέον, η σπίθα παράγεται μόνο σε ταχύτητες που λειτουργούν με κλωτσιά εκκίνησης και όχι πιέζοντας αργά το μοχλό εκκίνησης με το χέρι (όπως μπορεί να συμβεί με τις αναφλέξεις με μπαταρία).
- Τα συστήματα που χρησιμοποιούν πηνία ανάφλεξης με διπλή έξοδο έχουν μερικές ιδιαιτερότητες. Παρακαλώ σημειώστε ότι κατά τη διάρκεια των δοκιμών στη μία πλευρά, η άλλη πρέπει είτε να είναι συνδεδεμένη με ένα κατάλληλο μπουζί είτε να είναι καλά γειωμένη. Διαφορετικά, δεν θα υπάρχει σπινθήρας σε καμία από τις δύο πλευρές. Επίσης, με τέτοιες ανοιχτές εξόδους, μακριές και επικίνδυνες σπινθήρες μπορεί να πετάξουν σε όλο το πηνίο.
- Μην πραγματοποιείτε ποτέ συγκόλληση με ηλεκτρικό τόξο στη μοτοσυκλέτα χωρίς να αποσυνδέσετε πλήρως όλα τα εξαρτήματα που περιέχουν ημιαγωγούς (πηνίο ανάφλεξης, ρυθμιστή, προωθητήρα). Ο στάτορας και ο ρότορας δεν χρειάζεται να αφαιρεθούν. Το ίδιο ισχύει και για τη συγκόλληση. Πριν αγγίξετε ηλεκτρονικά εξαρτήματα, αποσυνδέστε το κολητήρι από το δίκτυο! Μην χρησιμοποιείτε ποτέ χαλκό για την πλήρωση των μπουζιών.
- Τα ηλεκτρονικά εξαρτήματα είναι πολύ ευαίσθητα σε λάθος πολικότητα. Μετά την εργασία στο σύστημα, ελέγξτε τη σωστή πολικότητα της μπαταρίας και του ρυθμιστή. Η λάθος πολικότητα προκαλεί βραχυκυκλώματα και καταστρέφει τον ρυθμιστή, το πηνίο ανάφλεξης και τη μονάδα προώθησης. Κατά κανόνα, η καλωδίωση θα είναι πάντα χρώμα με χρώμα. Οι περιπτώσεις όπου το χρώμα αλλάζει μεταξύ των καλωδίων αναφέρονται ρητά στις οδηγίες μας.
- Όταν χειρίζεστε τον νέο ρότορα, προσέξτε να μην καταστρέψετε τους μαγνήτες του. Αποφύγετε τα άμεσα χτυπήματα στην περιφέρεια του ρότορα. **Κατά τη μεταφορά, μην τοποθετείτε ποτέ τον ρότορα πάνω από τον στάτορα.** Τηρείτε τις πληροφορίες μας σχετικά με τη μεταφορά του υλικού.

- Μην χρησιμοποιείτε υποδοχές μπουζί με αντίσταση μεγαλύτερη από 5kOhm. Καλύτερα να χρησιμοποιείτε υποδοχές 1 ή 2kOhm. Λάβετε υπόψη ότι οι υποδοχές μπουζί γερνούν και έτσι αυξάνεται η εσωτερική τους αντίσταση. Εάν ένας κινητήρας ξεκινά μόνο όταν είναι κρύος, η αιτία είναι πολύ πιθανόν μια ελαττωματική υποδοχή μπουζί ή/και μπουζί. Σε περίπτωση προβλημάτων, ελέγξτε και τα καλώδια υψηλής τάσης. Μην χρησιμοποιείτε ποτέ καλώδια HT από ανθρακονήματα, μην χρησιμοποιείτε ποτέ τα λεγόμενα «καλώδια υψηλής τάσης» που υπόσχονται αύξηση της σπινθήρας.

- Είναι καλή ιδέα να καλύψετε τον ρότορα με ένα λεπτό στρώμα λαδιού για να μειώσετε τον κίνδυνο διάβρωσης.

- Μην χρησιμοποιείτε ποτέ εξολκέα ή σφυρί για να αποσυνδέσετε τον ρότορα. Σε αυτή την περίπτωση, οι μαγνήτες του ενδέχεται να χαλαρώσουν. Προσφέρουμε έναν ειδικό εξολκέα για την αποσύνδεση του νέου ρότορα (βλ. οδηγίες συναρμολόγησης)!

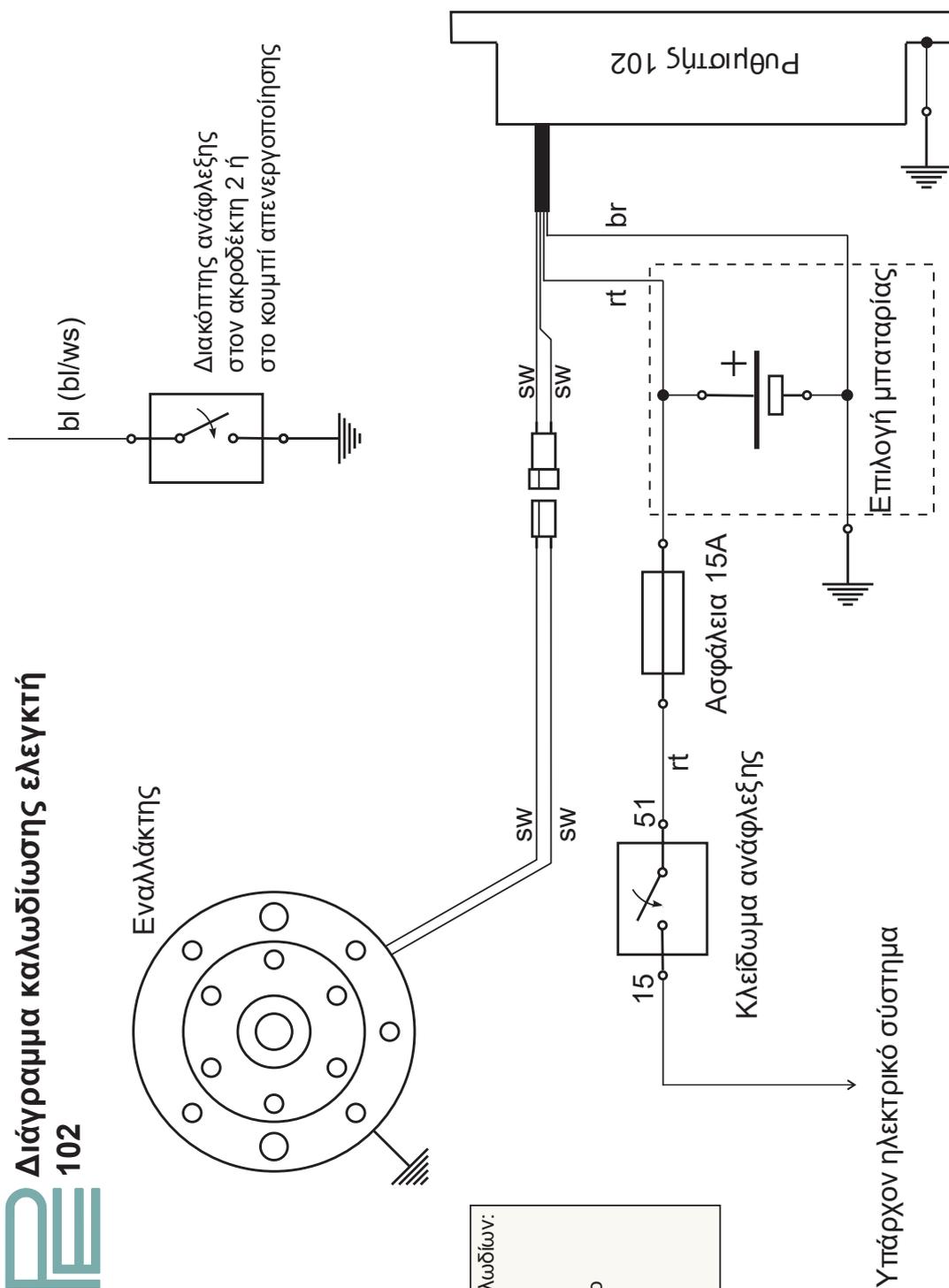
- Εάν η μοτοσικλέτα δεν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για μεγάλο χρονικό διάστημα, αποσυνδέστε την μπαταρία (εάν υπάρχει) για να αποτρέψετε τη διαρροή ρεύματος μέσω των διόδων του ρυθμιστή. Ωστόσο, ακόμη και μια αποσυνδεδεμένη μπαταρία θα εξαντληθεί μετά από λίγο.

- Παρακαλούμε να λάβετε υπόψη αυτές τις παρατηρήσεις, αλλά ταυτόχρονα μην φοβάστε τη διαδικασία εγκατάστασης. Να θυμάστε ότι πριν από εσάς, χιλιάδες άλλοι πελάτες έχουν εγκαταστήσει με επιτυχία το σύστημα.

**Απολαύστε την οδήγηση της μοτοσικλέτας σας με τη νέα ηλεκτρική της καρδιά!**



# Διάγραμμα καλωδίωσης ελεγκτή 102



Χρώματα καλωδίων:

- bl = μπλε
- br = καφέ
- ge = κίτρινο
- gn = πράσινο
- gr = γκρι
- rt = κόκκινο
- sw = μαύρο
- ws = λευκό