

System 35361799**(JAWA 11/353/355/356/559/590; CZ 450/455/470/475/477/482/485/487)**

- System 12 V obsługuje lampkę kontrolną ładowania (system 6 V 353 62 799 tego nie robi)!


**Zalety w porównaniu z oryginalnym systemem**

- wszystkie części są nowe
- większa moc światła
- bardzo stabilny zapłon z wyraźną iskrą
- lepszy rozruch, lepsze spalanie paliwa
- koniec z kłopotami z ustawianiem punktów

Generator 12 V / zapłon elektroniczny do motocykli JAWA i CZ z silnikiem jednocylindrowym

- Generator magnetyczny ze zintegrowanym, w pełni elektronicznym zapłonem. Moc wyjściowa 12 V/150 W DC. Zapłon półprzewodnikowy z własnym zasilaniem z systemu. Zastępuje stare dynamo, punkty, kondensator i cewki zapłonowe. Jeśli chcesz, możesz jeździć bez akumulatora. Nie ma potrzeby wprowadzania zmian w obudowie silnika.



Instrukcja montażu dla systemu 35361799 i systemu 45061799	28.5.2026
<p>Proszę najpierw sprawdzić, czy posiadają Państwo jeden z tych pierwszych modeli JAWA, w których biegun dodatni akumulatora jest podłączony do ramy. Jeśli tak, proszę odwrócić biegunowość akumulatora podczas ponownego montażu akumulatora po zainstalowaniu nowego układu. Uziemienie należy podłączyć do bieguna ujemnego akumulatora, a biegun dodatni do styku nr 30 stacyjki. Niezastosowanie się do tego spowoduje spalanie nowego regulatora.</p>	
<p>W przypadku modelu Perak i innych motocykli JAWA/CZ wyposażonych w amperomierz zapoznaj się z dodatkowymi informacjami.</p>	
<p>- Jeśli potrafisz zamontować i wyregulować fabryczny układ zapłonowy oraz masz podstawowe umiejętności mechaniczne, możesz zamontować układ VAPE! Jeśli nigdy wcześniej nie zajmowałeś się układem zapłonowym, lepiej zleć to komuś, kto się na tym zna.</p>	
<p>- Firma VAPE nie ma możliwości monitorowania 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 style="text-align: center;"><u>WAŻNE</u></p>	
<p>- Przed rozpoczęciem prac przy motocyklu prosimy o dokładne i uważne zapoznanie się z niniejszą instrukcją</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>Przeznaczenie</p>	
<p>- System ten jest przeznaczony do zastąpienia fabrycznych układów prądowórczych i zapłonowych w motocyklach zabytkowych i klasycznych, których charakterystyka silnika nie została zmodyfikowana w ramach modyfikacji posprzedażowych. System ten nie jest układem tuningowym i nie powoduje znaczącego wzrostu mocy silnika. Znacząco poprawia jednak sprawność techniczną i komfort jazdy, zapewniając lepsze oświetlenie, lepsze działanie kierunkowskazów i klaksonu oraz, w porównaniu ze starzejącymi się układami fabrycznymi, większą niezawodność. Ponieważ nasz system nie wpływa na charakterystykę silnika, nie powoduje wzrostu emisji zanieczyszczeń gazowych ani hałasu. W większości przypadków emisja zanieczyszczeń powinna nawet ulec zmniejszeniu dzięki lepszemu spalaniu. Jeśli system jest używany zgodnie z przeznaczeniem, nie narusza on zazwyczaj obowiązujących przepisów dotyczących motocykli. (Proszę sprawdzić lokalne przepisy prawne!) System ten nie nadaje się do stosowania podczas zawodów. W przypadku użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem gwarancja zostanie unieważniona i może się zdarzyć, że nie uzyskasz pożądaných rezultatów 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 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>	

- Jest to **zestaw zamienny, a nie kopia oryginalnych części**. Elementy tego zestawu wyglądają zatem inaczej i mogą pasować inaczej (zwłaszcza cewka zapłonowa i regulator), co może wymagać od Ciebie pewnego dostosowania.
- **Podczas montażu należy bezwzględnie zacząć od złożenia elementów silnika**, aby upewnić się, że pasują one do siebie, zanim przystąpi się do montażu elementów zewnętrznych. W wielu przypadkach klienci montują je jako pierwsze, co często prowadzi do ich modyfikacji z naruszeniem warunków gwarancji, przez co nie nadają się one do ponownej sprzedaży. Wymiana starych układów zapłonowych nie polega na tym, by po prostu wziąć coś z półki w supermarkecie, ponieważ istnieje bardzo wiele typów i wersji tych układów, a także potencjalnie 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 mogą nie działać z nowym systemem. Istniejące wyłączniki bezpieczeństwa i elektroniczne sterowanie zaworami mogą nie być obsługiwane. Być może Twój motocykl był pierwotnie wyposażony w układ zapłonowy, który z przyczyn prawnych ograniczał prędkość maksymalną. Nowy system nie posiada takiej funkcji, dlatego należy wcześniej sprawdzić obowiązujące przepisy.
- Jeśli nie masz doświadczenia w montażu, zleć to zadanie fachowcowi lub warsztatowi specjalistycznemu. Nieprawidłowy montaż może spowodować uszkodzenie nowego systemu i motocykla, a nawet doprowadzić do obrażeń ciała.
- Przed złożeniem zamówienia na zestaw należy sprawdzić, czy w zestawie znajduje się ściągacz do nowego wirnika. Jeśli nie, lepiej zamówić go jednocześnie. Do demontażu nowego wirnika nie wolno używać żadnych innych narzędzi niż zalecany ściągacz. Uszkodzenia wirnika spowodowane użyciem innych narzędzi lub metod nie są objęte gwarancją.
- Wirnik jest wrażliwy na uderzenia (w tym podczas transportu). Przed montażem należy zawsze sprawdzić, czy nie jest uszkodzony (w przypadku wirnika bez powłoki z tworzywa sztucznego na magnesach należy spróbować odsunąć magnesy palcami). Po uderzeniu wklejone magnesy mogły się poluzować i trzymać się wirnika wyłącznie dzięki sile magnetycznej, przez co nie da się tego od razu zauważyć. Podczas pracy silnika uszkodzenia mogłyby być poważne. Przed umieszczeniem wirnika na silniku należy upewnić się, że na magnesach nie zgromadziły się żadne metalowe przedmioty, takie jak małe śrubki, nakrętki i podkładki. To również mogłoby doprowadzić do poważnych uszkodzeń.
- **Jeśli masz dostęp do Internetu, najlepiej zapoznaj się z 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 już otrzymać te części!

- Należy pamiętać, że cewka stojana jest w momencie dostawy tylko luźno zamocowana do płyty podstawy, ponieważ podczas montażu trzeba ją odłączyć (w przeciwnym razie nie da się zamontować śrub mocujących do skrzyni korbowej).

- Należy również pamiętać, że czujnik (przetwornik) jest przez nas zamontowany tylko luźno, ponieważ należy samodzielnie ustawić jego odstęp. Po ustawieniu należy ostrożnie dokręcić śruby.



- Aby ponownie zdjąć nowy wirnik, potrzebny będzie ściągacz M27x1,25 (część 99 99 799 00 – nie wchodzi w skład zestawu!).

- Uwaga: Nigdy nie używaj ściągacza pazurkowego, młotka ani żadnego innego narzędzia, które mogłoby wytrząsnąć magnesy.



- Do wyciągnięcia starego wirnika potrzebny będzie ściągacz M8x90 (nr części: 70 80 899 90 – nie wchodzi w skład zestawu!).

- Uwagi dotyczące okablowania:

- Doświadczenie pokazuje, że z biegiem czasu w niemal każdym motocyklu dochodzi do zmian w instalacji elektrycznej. W związku z tym kolory przewodów oraz same przewody w Twoim motocyklu mogą różnić się od tych, które opisujemy. W razie wątpliwości prosimy o zapoznanie się z oryginalnymi schematami elektrycznymi motocykli MZ (np. na stronie www.ostmotorrad.de).

- Okablowanie naszego systemu jest niemal identyczne dla wszystkich motocykli JAWA/CZ wyposażonych wcześniej w prądnice 6 V. Nieco inaczej wygląda to jedynie w przypadku motocykli, które miały w zbiorniku paliwa kombinację amperomierza i przełącznika.

- 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.

- Zdecyduj, jaki rodzaj wyłącznika chcesz zainstalować. Dostępne są dwie opcje, z których każda ma swoje zalety i wady. Opcja z przekaźnikiem została przez nas wstępnie zmontowana.

- **metoda przekaźnikowa** (dostarczana w standardzie)

zaleta: ta opcja pozwoli Ci korzystać z wyłącznika zapłonu tak jak dotychczas. Nic się nie zmienia

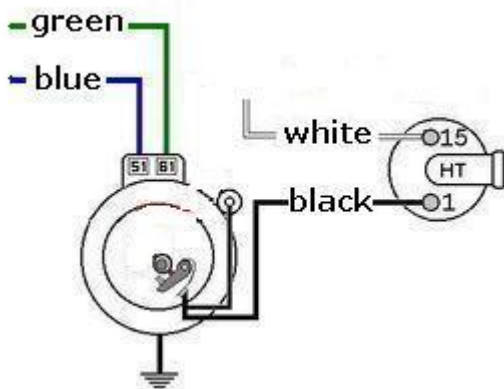
Wada: nie można jeździć bez działającego akumulatora (chyba że w sytuacji awaryjnej odłączysz brązowy przewód uziemiający przekaźnik, tak aby nie miał on już styku z masą).

- **metoda wyłącznika awaryjnego**

zaleta: można jeździć bez akumulatora, co jest plusem w przypadku zabytkowych motocykli używanych tylko sporadycznie.

Wada: trzeba kupić przełącznik i zamontować go na kierownicy. Oferujemy taki przełącznik.

Wskazówka: do tego zadania można przerobić przełącznik świateł.

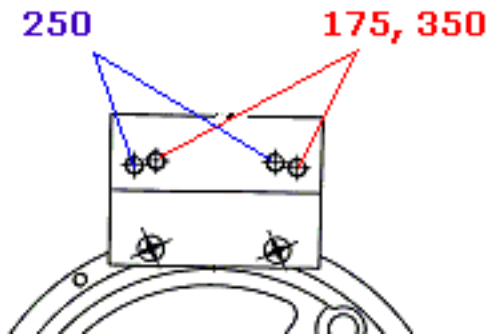


- Odłącz wszystkie przewody od starego generatora, regulatora i cewki zapłonowej, a następnie zdemontuj te elementy. Stary wirnik można zdjąć z wału korbowego za pomocą śruby ściągającej M8x90.

- Sprawdź, czy przewód neutralnego biegu przebiegał przez te elementy wiązki przewodów, które zamierzasz zdemontować. Jeśli tak, zostanie on usunięty i konieczne będzie zamontowanie nowego.

- Zwróć uwagę na niebieski przewód, który biegł od styku 30 głównego wyłącznika do styku 51 starego prądnicy. Ten przewód będzie ponownie potrzebny.
- Zwróć uwagę na zielony przewód, który prowadził do styku 61 (lub D) starego regulatora. Będzie on używany w naszych układach 12 V.
- Zwróć uwagę na biały przewód biegnący do starej cewki zapłonowej. On również będzie potrzebny.
- Odłącz czarny przewód biegnący od przerywacza do starej cewki zapłonowej. Nie będzie już potrzebny.

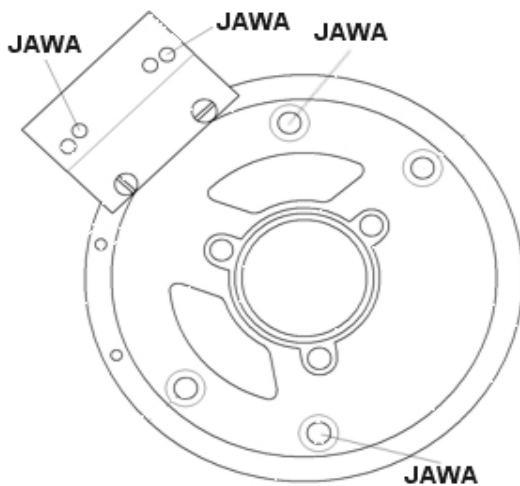
- Sprawdź na nowej płycie podstawowej położenie czujnika (pick-up) na prostokątnej płytce. Istnieją 2 możliwe pozycje montażu.



- W przypadku silnika o pojemności 175 cm³ czujnik zostanie umieszczony po prawej stronie (domyślnie montujemy go w tej pozycji).

- W przypadku silnika o pojemności 250 cm³ czujnik zostanie zamontowany w pozycji lewej.

- W przypadku silnika o pojemności 125 cm³ można zastosować dowolną pozycję, ponieważ rozrząd jest tu ustalany na podstawie położenia wirnika, bez użycia klucza blokującego na wale korbowym.



- Odkręć cewkę stojaną od płyty podstawy i unieś ją nieco, aby uzyskać dostęp do otworów montażowych. Uważaj, aby nie uszkodzić izolacji lakierowej cewki.

- Znajdź odpowiednie otwory mocujące w płycie podstawy, tak jak widać tutaj. Są tam 2 zestawy, jeden używany we wszystkich modelach JAWA.



- Umieść płytę podstawową (składającą się z zewnętrznego pierścienia stalowego i wewnętrznej płyty aluminiowej) w miejscu, gdzie znajdował się stary generator.

- Czujnik powinien znajdować się w pozycji godziny 10, cewka stojana będzie swobodnie zwiisać.

- Upewnij się, że używasz właściwego zestawu otworów mocujących i przykręć płytę za pomocą 2 śrub z łbem stożkowym M6x30 (CZ i Perak 6x40).



- Umieść cewkę stojana z powrotem na płycie, uważając, aby nie uszkodzić przewodów.

- Należy upewnić się, że wewnętrzny otwór zespołu stojana równomiernie nakłada się na podwyższony pierścień mocujący płyty podstawy – w przeciwnym razie cewka będzie osadzona krzywo i dotknie wirnika, powodując jego uszkodzenie.

- Przymocuj cewkę za pomocą 3 śrub sześciokątnych M6x30 i dokręć je.



- Pod żadnym pozorem nie należy wprowadzać zmian mechanicznych w obudowie silnika w celu zamontowania systemu (z wyjątkiem wyciągnięcia lub złamania sworznia u podstawy stojana). Nie próbuj montować nowego stojana bez stalowego pierścienia, nawet jeśli chwilowo wydaje Ci się, że tylko w ten sposób można go zamontować. Wynika to z błędnego założenia, że stojan powinien być zamontowany aż do samego dna obudowy silnika. Nowy system będzie osadzony, tak jak stary, w zagłębieniach nieco wyżej.

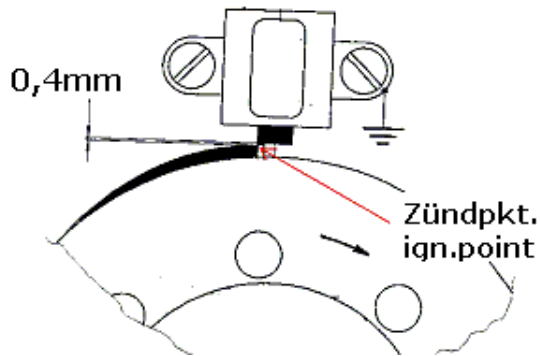


- Umieść bęben wirnika na wale korbowym, zwracając uwagę na prawidłowe osadzenie rowka na sworzniu wału. Sprawdź, czy wirnik dobrze przylega do wału. Zdarza się, że sworzień jest nieco za wysoki i uniemożliwia prawidłowe osadzenie. W takim przypadku należy nieco zeszlifować sworzień.

- Sprawdź również, czy wirnik obraca się swobodnie nad płytą podstawy.

- Dokręć wirnik śrubą M6x40, nie zapominając o dołączonej podkładce. Aby odkręcić wirnik, użyj ściągacza M27x1,25.

- **W silnikach o pojemności 125 cm³** przed zamontowaniem stojana należy wyciągnąć sworznień rolkowy. Nie ma się czym martwić, nie pełni on funkcji mocującej, służy jedynie jako prowadnica. Po zamontowaniu stojana i przed umieszczeniem wirnika na wale należy wyjąć świecę (świece) zapłonową (zapłonowe), ustawić tłok (w modelu 471 dowolny z nich) w położeniu zapłonowym, a następnie umieścić wirnik na wale tak, aby znalazł się w położeniu pokazanym poniżej.



- Ponieważ posiadasz motocykl JAWA/CZ z silnikiem jednocylindrowym, nie przejmuj się tym, że twój wirnik posiada dwa występy rozrządu (podwyższone fragmenty), rozmieszczone w odległości 180 stopni od siebie. Ten drugi występ jest przeznaczony do silników dwucylindrowych JAWA. Twój silnik jednocylindrowy uwzględnia podobieństwo układu do silnika dwucylindrowego poprzez (nieszkodliwą) iskrę na biegu jałowym w pobliżu dolnego martwego punktu.



- Powoli obróć wirnik ręką i sprawdź luz między czujnikiem a jednym z występów wirnika. Powinien on wynosić ok. 0,4 mm. Luz można wyregulować, poluzowując 2 śruby mocujące czujnika i nieznacznie go przesuwając.

- Nie zapomnij dokładnie dokręcić 2 śrub mocujących czujnik. Jeśli będą luźne, czujnik zetknie się z wirnikiem i ulegnie zniszczeniu. Dobrze jest od czasu do czasu sprawdzać, czy czujnik jest dobrze zamocowany.

- Zamontuj regulator/prostownik MZ-B-Tronics w dogodnym miejscu (np. na wewnętrznej stronie skrzynki narzędziowej).

- Zamocuj przełącznik (jeśli korzystasz z tej opcji). Proponujemy umieścić go obok akumulatora.



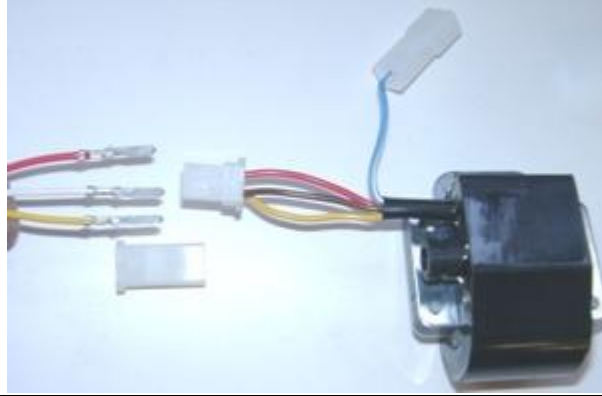
- Zamocuj nową cewkę zapłonową wraz z zamontowaną fabrycznie płytką mocującą w miejscu starej. Wylot przewodu wysokiego napięcia powinien być skierowany w kierunku jazdy. W modelu JAWA (który, w przeciwieństwie do CZ z okrągłymi rurami, ma ramę z prostokątnego profilu stalowego) należy przełożyć długą śrubę M5 zespołu cewki z uchwytem przez otwór, w którym mocowano stare cewki. Uchwyt zabezpieczy zespół na ramie, mimo że jest tylko jedna śruba. Niestety otwór mocujący wydaje się być wywiercony przypadkowo, więc nasz uchwyt nie zawsze będzie pasował bez modyfikacji. Do modelu CZ single dostarczamy cewkę z wbudowanym uchwytem pasującym do mocowania CZ.

Podłącz elementy zgodnie z odpowiednim schematem połączeń!

- W przypadku naszego standardowego regulatora prądu stałego (95 22 699 06) należy zastosować schemat połączeń **71xr12**.

- W przypadku naszego regulatora prądu stałego z wbudowanym kondensatorem wygładzającym (73 00 799 50) należy dodatkowo zastosować schemat połączeń **reg_102**

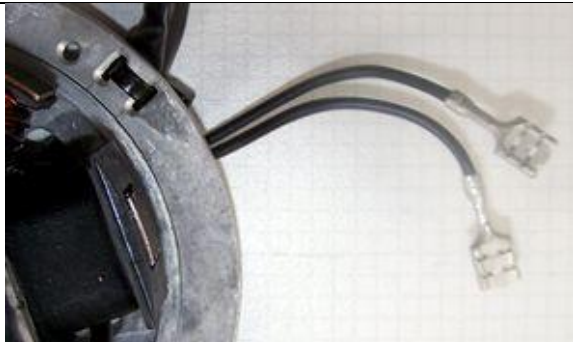
- Aby ułatwić wyprowadzenie przewodów przez często niewielkie otwory w obudowie silnika, plastikowa wtyczka przewodu generatora prowadzącego do cewki zapłonowej nie została założona na końcówkę przewodu. Należy ją założyć dopiero po prawidłowym zamontowaniu wszystkich elementów po stronie silnika.



- Znajdź cewkę zapłonową z gniazdem i trzema przewodami (czerwonym, żółtym i brązowym).
- Załóż na to złącze dostarczoną 4-pozycyjną obudowę wtyczki i podłącz trzy przewody (czerwony, żółty i biały) z alternatora. Upewnij się, że zaciski są dobrze osadzone w obudowie i że podłączasz:
 - czerwony do czerwonego
 - żółty do żółtego
 - biały ze stojana do brązowego z cewki zapłonowej

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

Podłączanie alternatora Powerdynamo do obwodu oświetlenia (przez regulator):



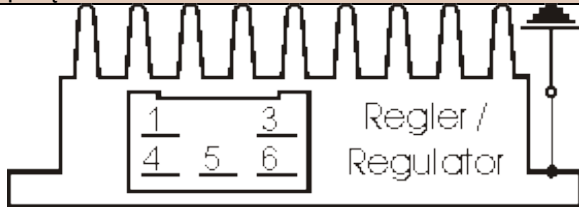
- Dwa czarne przewody wychodzące z cewki stojana dostarczają napięcie do świateł, klaksonu, kierunkowskazów itp. Nie mają one nic wspólnego z zapłonem.

- Napięcie to (wynoszące od 10 do 50 V prądu przemiennego) musi jednak zostać ustabilizowane (wyregulowane), a w większości zastosowań – przekształcone w prąd stały (DC), ponieważ jest to przede wszystkim prąd przemienny (AC).

- W tym celu oferujemy 2 różne regulatory:

Uwaga: Jakikolwiek pomylenie biegunów plus i minus (w wersjach DC) prowadzi do natychmiastowego zniszczenia regulatora. Nie będzie to stanowiło podstawy do reklamacji, ponieważ jest to zaniedbanie! Spalony regulator można rozpoznać głównie po ostrym zapachu.

Regulator typu 1: ze standardowym regulatorem DC (95 22 699 06), należy stosować schemat połączeń **71xr12**:



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

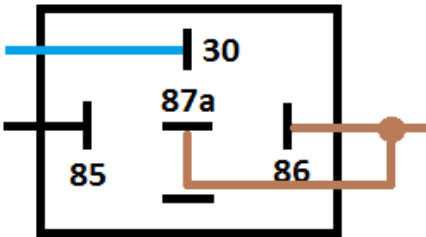
Dwa czarne przewody wychodzące z generatora ...

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

<p>Nowy brązowy przewód z okrągłą końcówką oczkową.</p>	<p>... łączy pin 3 modułu regulatora (stamtąd równie brązowy przewód biegnie do wnętrza urządzenia) z biegunem ujemnym akumulatora lub (w przypadku jazdy bez akumulatora) z masą (podwoziem).</p>
<p>Nowy czerwony przewód z okrągłą końcówką oczkową...</p> <p style="text-align: center;">Uwaga: Nieprawidłowa polaryzacja spowoduje uszkodzenie układów elektronicznych!</p>	<p>... podłącza się do styku 5 nowego regulatora (stamtąd równie czerwony przewód biegnie do wnętrza urządzenia). Ten przewód stanowi główny punkt połączenia między starym a nowym systemem. Tutaj wychodzi regulowane napięcie dodatnie, które należy podłączyć do bieguna dodatniego akumulatora lub (w przypadku jazdy bez akumulatora) do zacisku wejściowego napięcia głównego wyłącznika (stacyjka, motocykle niemieckie: pin 51/30).</p>
<p>Upewnij się, że między akumulatorem a obwodami pojazdu znajduje się bezpiecznik 16 A.</p>	
<p>Zielono-czerwony przewód przy pinie 6 nowego regulatora ...</p>	<p>... służy do podłączenia lampki kontrolnej ładowania. Podłączasz tam przewód, który wcześniej biegł od lampki kontrolnej do oryginalnego regulatora.</p> <p>- Należy pamiętać, że ta kontrola działa tylko przy podłączonym akumulatorze. Jeśli będziesz jeździć bez akumulatora, ale nadal będziesz mieć podłączony przewód, zauważysz, że lampka świeci się nawet wtedy, gdy alternator wytwarza napięcie. Dlatego bez akumulatora nie należy go podłączać.</p>
<p>- Funkcja sterowania światłami drogowymi opiera się na przełączniku tranzystorowym i stanowi funkcję dodatkową. Nawet jeśli ulegnie ona awarii, regulator może nadal działać prawidłowo. Prosta kontrola: uruchom silnik, włącz światła, odłącz akumulator. Jeśli światła świecą jasno, urządzenie działa prawidłowo.</p>	

Regulator typu 2: z regulatorem prądu stałego z wbudowanym kondensatorem wygładzającym (73 00 799 50), należy dodatkowo skorzystać ze schematu elektrycznego **reg_102**:

- 2 czarne przewody (sw) to wejście prądu przemiennego z alternatora (ponieważ jest to prąd przemienny, nie ma znaczenia, który czarny przewód do którego czarnego)
- czerwony przewód (rt) to wyjście 12 V DC oraz
- brązowy (br) przewód to masa, połączona wewnętrznie z obudową

<p>- Pozostaje niebieski (czasem niebiesko-biały) przewód przy cewce zapłonowej. To jest przewód wyłączający (cut-off).</p> <p>- Po podłączeniu do masy - zatrzyma zapłon!</p> <p style="text-align: center;">Uwaga:</p> <p>- W przypadku awarii zapłonu, jako pierwszy krok odłącz ten niebieski przewód. W wielu przypadkach pozwoli to na ponowne uruchomienie pojazdu</p>	<p>- Wyłączanie za pomocą oddzielnego wyłącznika awaryjnego (podczas jazdy bez akumulatora): Przełącznik nie zostanie zamontowany. Niebieski (/biały) przewód cewki zapłonowej zostanie podłączony do wyłącznika awaryjnego, zamykającego obwód do masy (przycisk na kierownicy). Można też zamontować stacyjkę, która ma możliwość podłączenia do masy, gdy znajduje się w pozycji OFF.</p> <p>- Sposób podłączenia akumulatora: Podłącz brązowy przewód przełącznika do dobrego uziemienia. Poprowadź dłuższy czarny przewód od przełącznika do przewodu, który wcześniej był podłączony do styku przewodzącego napięcie, gdy przełącznik jest włączony (w motocyklach niemieckich: styk 15) i podłącz go tam. Podłącz niebieski przewód z styku 30 przełącznika do niebieskiego (/białego) przewodu przy nowej cewce zapłonowej. Jeśli akumulator ulegnie awarii na drodze, wystarczy odłączyć ten niebieski przewód, a motocykl znów będzie działał (nie będzie się jednak zatrzymywał po wyłączeniu).</p>
<p>Okablowanie przełącznika (jeśli jest używany):</p> 	<p>- Brązowy przewód z końcówką pierścieniową, wychodzący z pinów 87a i 86, jest podłączony do masy.</p> <p>- Czarny przewód z styku 85 jest podłączony do zacisku głównego wyłącznika, na którym występuje napięcie, gdy wyłącznik jest włączony.</p>
<p>Przykręć przewód wysokiego napięcia (zapłonowy)...</p> <p>- Proszę nie używać żadnych kabli wzmacniających iskrę, takich jak „Nology supercables” lub „hot wire”. Zakłóci to działanie układu i może go uszkodzić.</p>	<p>... do cewki zapłonowej i naciągnąć gumową uszczelkę przed zamontowaniem cewki (będzie to łatwiejsze).</p> <p>- Proszę używać kabla dołączonego do zestawu, a nie jakiegokolwiek innego.</p>
<p>- Zrobisz sobie przysługę, jeśli zaopatrzysz swój motocykl w nowe świece zapłonowe i klucze do świece (najlepiej o rezystancji między 0 a 2 kOhm). Wiele problemów wynika z „pozornie dobrych” (nawet zupełnie „nowych”) świec zapłonowych, końcówek i przewodów.</p> <p>- Nie używaj świec zapłonowych z wewnętrznym rezystorem tłumiącym. Firma NGK (np.) oferowała takie świece oznaczone literą „R” (od rezystora).</p>	
<p>- Na koniec – przed zamontowaniem akumulatora i przed pierwszym uruchomieniem silnika – prosimy o dokładne sprawdzenie wszystkich połączeń i elementów montażowych w oparciu o schemat elektryczny. Należy sprawdzić, czy napięcie na akumulatorze i żarówkach jest prawidłowe (12 V).</p> <p>- 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.</p>	
<p>- WAŻNE: Podczas naprawy wału korbowego wał alternatora jest często poddawany obróbce skrawaniem, przez co ulega skróceniu. W rezultacie wirnik znajduje się niżej i może teraz stykać się swoimi nitami z cewką stojana. Skutkiem tego jest uszkodzenie stojana i awaria układu zapłonowego.</p>	

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 ich rezystancji. Jeśli silnik uruchamia się tylko na zimno, bardzo prawdopodobne jest, że przyczyną jest uszkodzony złącze świecy zapłonowej lub wadliwa świeca zapłonowa. Nie należy stosować tzw. przewodów wzmacniających zapłon (np. Nology).

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

- Daj nowo zainstalowanemu układowi szansę na prawidłowe działanie, zanim zaczniesz sprawdzać i testować parametry, a co gorsza – wprowadzać w nim zmiany. Nasze części zostały sprawdzone przed wysyłką do Ciebie. I tak nie będziesz w stanie wiele sprawdzić. **W każdym razie powstrzymaj się od mierzenia elementów elektronicznych (takich jak cewka zapłonowa, regulator i moduł wyprzedzenia zapłonu). Ryzykujesz poważne uszkodzenie wewnętrznej elektroniki. I tak nie uzyskasz żadnych konkretnych wyników z tej operacji.** Pamiętaj, że również gaźnik, świece zapłonowe i gniazda świec (nawet jeśli są zupełnie nowe) mogą być przyczyną nieprawidłowego działania. Z ogólnego doświadczenia z naszymi systemami wynika, że gaźnik będzie wymagał ponownego wyregulowania na niższe ustawienia. Jeśli system nie uruchomi się po montażu, najpierw odłącz niebieski (lub niebiesko-biały) przewód odcięcia bezpośrednio przy cewce zapłonowej (lub w niektórych przypadkach przy module wyprzedzenia zapłonu), aby wyeliminować ewentualną awarię obwodu odcięcia. Sprawdź dokładnie połączenia uziemienia, upewnij się, że istnieje dobre połączenie elektryczne między ramą a blokiem silnika.

W razie problemów prosimy najpierw zapoznać się z naszą bazą wiedzy, zanim wyślesz nam materiał do sprawdzenia.

- Iskra w klasycznych układach zapłonowych z przerywaczami ma napięcie około 10 000 woltów, a więc stosunkowo niewielką energię, przez co ma żółty kolor i jest gruba (co jednak sprawia, że jest bardzo dobrze widoczna). Iskra z naszego systemu jest 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!

VAPE 102

Schemat obwodu sterownika

