

Σύστημα 738399900**Πλεονέκτημα σε σχέση με το αρχικό σύστημα:****Γεννήτρια / ηλεκτρονική ανάφλεξη για BMW R24/ R25/0/2/3 και R26**

- βελτιωμένο σύστημα που αντικαθιστά το καταργημένο σύστημα 708399900

- Γεννήτρια με μαγνήτη και ενσωματωμένη ηλεκτρονική ανάφλεξη. Έξοδος 12V/180W DC. Η ανάφλεξη τροφοδοτείται από το ίδιο το σύστημα. Αντικαθιστά το παλιό σύστημα δυναμό 6 Volts ZLZ 45/60, τον ρυθμιστή, τη μονάδα μαγνήτη και τη μονάδα φυγοκεντρικής πρόωσης στα παραπάνω μοντέλα της BMW. Δεν απαιτεί αλλαγές στο στροφαλοθάλαμο. Το σύστημα είναι τεχνικά ικανό να λειτουργεί χωρίς μπαταρία.


βελτιώσεις σε σχέση με το προηγούμενο σύστημα 70 83 999:

- ο συγχρονισμός μπορεί πλέον να ρυθμιστεί με ακρίβεια χωρίς να αφαιρεθεί ο ρότορας, περιστρέφοντας το σώμα μέσα στις μακριές οπές

- καλύτερη εκκίνηση
- μεγαλύτερη φωτεινή απόδοση 12V/180W
- το περίβλημα έχει πλέον το ίδιο ύψος με το εργοστασιακό εξάρτημα της BMW

- όλα τα εξαρτήματα είναι καινούργια
- ανάφλεξη και πρόωση στερεάς κατάστασης
- μεγαλύτερη φωτεινή απόδοση (με λαμπτήρα 40/45W)
- πολύ σταθερή ανάφλεξη με ισχυρό σπινθήρα
- καλύτερη εκκίνηση, καλύτερη καύση καυσίμου
- Δεν υπάρχει πλέον φθορά στον συλλέκτη, στον ρυθμιστή και στα σημεία επαφής



Οδηγίες συναρμολόγησης για το σύστημα 738399900	22.6.2026
<p>- Αν μπορείτε να εγκαταστήσετε και να ρυθμίσετε χρονικά ένα εργοστασιακό σύστημα ανάφλεξης και διαθέτετε βασικές μηχανικές γνώσεις, μπορείτε να εγκαταστήσετε ένα VAPE! Αν δεν έχετε ασχοληθεί ποτέ με το σύστημα ανάφλεξής σας, καλύτερα να το αναθέσετε σε κάποιον που ξέρει.</p>	
<p>- Η VAPE δεν μπορεί να ελέγξει τη συμμόρφωση με τις εν λόγω οδηγίες, ούτε τις συνθήκες και τις μεθόδους εγκατάστασης, λειτουργίας, χρήσης και συντήρησης του συστήματος. Η ακατάλληλη εγκατάσταση ενδέχεται να προκαλέσει υλικές ζημιές και, ενδεχομένως, ακόμη και σωματικές βλάβες. Ως εκ τούτου, δεν αναλαμβάνουμε καμία ευθύνη για απώλειες, ζημιές ή έξοδα που προκύπτουν από, ή σχετίζονται με οποιονδήποτε τρόπο με, λανθασμένη εγκατάσταση, ακατάλληλη λειτουργία ή λανθασμένη χρήση και συντήρηση. Διατηρούμε το δικαίωμα να προβαίνουμε σε αλλαγές στο προϊόν, στα τεχνικά χαρακτηριστικά ή στις οδηγίες συναρμολόγησης και λειτουργίας χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση</p>	
ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ	
<p>- Παρακαλούμε διαβάστε αυτές τις οδηγίες εξ ολοκλήρου και προσεκτικά πριν ξεκινήσετε εργασίες στη μοτοσικλέτα σας Λάβετε υπόψη ότι οποιαδήποτε τροποποίηση του υλικού, καθώς και προσπάθειες επισκευής από μόνοι σας που δεν έχουν συμφωνηθεί με την VAPE, ενδέχεται να οδηγήσουν σε απώλεια της εγγύησης. Μην κόβετε καλώδια. Αυτό οδηγεί σε απώλεια της προστασίας από αντίστροφη πολικότητα και συχνά προκαλεί ζημιά στα ηλεκτρονικά συστήματα. Επίσης, παρακαλούμε να λάβετε υπόψη τις πληροφορίες που παρέχονται στη σελίδα πληροφοριών για αυτό το σύστημα. Βεβαιωθείτε ότι το προϊόν που αγοράσατε αντιστοιχεί πράγματι στη μοτοσικλέτα που διαθέτετε. Λανθασμένες ρυθμίσεις ανάφλεξης ενδέχεται να προκαλέσουν βλάβη στον κινητήρα σας και ακόμη και να σας τραυματίσουν κατά την εκκίνηση με κλωτσιά (βίαιες ανακρούσεις). Να είστε προσεκτικοί κατά τις πρώτες δοκιμαστικές λειτουργίες. Εάν χρειαστεί, αλλάξτε τις ρυθμίσεις σε ασφαλέστερες τιμές (μικρότερη πρόωθηση). Κατά τη συναρμολόγηση, ελέγξτε προσεκτικά ότι ο ρότορας (σφόνδυλος) δεν έρχεται σε επαφή με τα πηνία του στάτορα ή οτιδήποτε άλλο, κάτι που μπορεί να συμβεί λόγω διαφόρων περιστάσεων και να οδηγήσει σε σοβαρές ζημιές.</p>	
<p>Προβλεπόμενη χρήση - Το σύστημα αυτό έχει σχεδιαστεί για να αντικαταστήσει τα εργοστασιακά συστήματα δυναμό/εναλλάκτη και ανάφλεξης σε μοτοσικλέτες vintage και κλασικές, των οποίων τα χαρακτηριστικά του κινητήρα δεν έχουν τροποποιηθεί μετά την αγορά. Το σύστημα αυτό δεν αποτελεί σύστημα βελτίωσης επιδόσεων και δεν θα επιφέρει σημαντική αύξηση της ισχύος του κινητήρα. Ωστόσο, βελτιώνει σημαντικά την οδική ασφάλεια και την άνεση, προσφέροντας καλύτερο φωτισμό, καλύτερη λειτουργία των πλευρικών φλας και της κόρνας, καθώς 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 ούτε τον θόρυβο. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι εκπομπές ρύπων θα πρέπει μάλιστα να μειωθούν χάρη στην καλύτερη καύση. Επομένως, εφόσον χρησιμοποιηθεί σύμφωνα με τον προορισμό του, το σύστημα δεν θα παραβιάζει κανονικά την ισχύουσα νομική κατάσταση της μοτοσικλέτας. (Παρακαλούμε να ελέγξετε τους τοπικούς νομικούς κανονισμούς!) Το σύστημα αυτό δεν είναι κατάλληλο για χρήση σε αγωνιστικές διοργανώσεις. 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 καταλληλότητα του οχήματος.</p>	
<p> - Η VAPE εγγυάται ότι τα προϊόντα της είναι πιστοποιημένα και φέρουν το σήμα «E» εντός κύκλου (E8 ειδικά για την Τσεχική Δημοκρατία), διασφαλίζοντας έτσι τη συνεπή συμμόρφωση των χαρακτηριστικών του προϊόντος με τους σχετικούς κανονισμούς πιστοποίησης ECE (ιδίως τον ECE R10.05). Οι έλεγχοι διενεργούνται τακτικά από την αρμόδια αρχή.</p>	
<p>- Το σύστημα φόρτισης είναι κατάλληλο μόνο για χρήση με επαναφορτιζόμενες μπαταρίες μολύβδου-οξέος 12V (6V για συστήματα 6V) με υγρό ηλεκτρολύτη ή με 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>	

- Πρόκειται για ένα **σύστημα αντικατάστασης και όχι για αντίγραφο του εργοστασιακού εξαρτήματος**. Ως εκ τούτου, τα εξαρτήματα αυτού του συστήματος έχουν διαφορετική εμφάνιση και ενδέχεται να μην ταιριάζουν ακριβώς (ιδίως το πηνίο ανάφλεξης και ο ρυθμιστής), γεγονός που απαιτεί κάποια προσαρμογή εκ μέρους σας.
- **Κατά τη συναρμολόγηση, ξεκινήστε οπωσδήποτε με τη συναρμολόγηση των εξαρτημάτων του κινητήρα**, για να βεβαιωθείτε ότι αυτά ταιριάζουν πραγματικά, προτού αρχίσετε να τοποθετείτε τα εξωτερικά εξαρτήματα. 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 απλώς θέμα επιλογής ενός προϊόντος από το ράφι ενός σουπερ μάρκετ, καθώς υπάρχουν πάρα πολλοί τύποι, εκδόσεις και, ενδεχομένως, άγνωστες μετατροπές της δευτερογενούς αγοράς, οι οποίες ενέχουν μεγάλο περιθώριο για λάθη.
- Τα συστήματά μας **ΔΕΝ** έχουν **δοκιμαστεί για χρήση με ηλεκτρονικές συσκευές τρίτων κατασκευαστών (όπως GPS, κινητά τηλέφωνα, φωτισμός LED κ.λπ.) και ενδέχεται να προκαλέσουν ζημιά σε αυτά τα εξαρτήματα**. Τα τυχόν υπάρχοντα ηλεκτρονικά ταχύμετρα ενδέχεται να μην λειτουργούν με το νέο σύστημα. Οι τυχόν υπάρχοντες διακόπτες ασφαλείας και τα ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου βαλβίδων δεν υποστηρίζονται. Είναι πιθανό η μοτοσυκλέτα σας να ήταν αρχικά εξοπλισμένη με σύστημα ανάφλεξης 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 διαθέτετε την απαραίτητη εμπειρία για την εγκατάσταση, αναθέστε την σε έναν ειδικό ή σε εξειδικευμένο συνεργείο. Η ακατάλληλη εγκατάσταση ενδέχεται να προκαλέσει ζημιά στο νέο σύστημα και στη μοτοσυκλέτα σας, ενώ μπορεί ακόμη και να οδηγήσει σε σωματικές βλάβες.
- Πριν παραγγείλετε ένα σύστημα, παρακαλούμε να ελέγξετε αν το κιτ περιλαμβάνει εργαλείο αφαίρεσης για τον νέο ρότορα. Εάν όχι, καλύτερα να το παραγγείλετε ταυτόχρονα. Μην χρησιμοποιείτε ποτέ τίποτα άλλο εκτός από το συνιστώμενο εργαλείο αφαίρεσης για να αφαιρέσετε ξανά τον νέο ρότορα. Ζημιές στον ρότορα που προκύπτουν από τη χρήση άλλων εργαλείων ή μεθόδων δεν καλύπτονται από την εγγύησή σας.
- Ο ρότορας είναι ευαίσθητος στα χτυπήματα (συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς). Πριν από τη συναρμολόγηση, παρακαλούμε να ελέγχετε πάντα για τυχόν ζημιές (σε ρότορα χωρίς πλαστικοποίηση των μαγνητών, προσπαθήστε να σπρώξετε τους μαγνήτες προς τα πλάγια με τα δάχτυλά σας). Μετά από κρούση, οι κολλημένοι μαγνήτες ενδέχεται να έχουν αποκολληθεί και να συγκρατούνται στον ρότορα αποκλειστικά με μαγνητική δύναμη, με αποτέλεσμα να μην γίνεται αμέσως αντιληπτό. Κατά τη λειτουργία του κινητήρα, η ζημιά θα ήταν σημαντική. Πριν τοποθετήσετε τον ρότορα στον κινητήρα, βεβαιωθείτε ότι οι μαγνήτες του δεν έχουν συγκεντρώσει μεταλλικά αντικείμενα, όπως μικρές βίδες, παξιμάδια και ροδέλες. Και αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε σοβαρές ζημιές.
- **Αν έχετε πρόσβαση στο Διαδίκτυο, καλύτερα να δείτε αυτές τις οδηγίες online**. Κάνοντας κλικ πάνω στις εικόνες, θα τις δείτε μεγαλύτερες και καλύτερης ποιότητας, ενώ ενδεχομένως θα βρείτε και ενημερωμένες πληροφορίες. Κατάλογος συστημάτων στη διεύθυνση <http://www.powerdynamo.biz>



Θα πρέπει να έχετε λάβει τα εξής εξαρτήματα:

- κύριο σώμα γεννήτριας με προ-συναρμολογημένα πηνία στάτορα και πλάκα στήριξης καλύμματος
- σφόνδυλος (ρότορας)
- ρυθμιστής/ανορθωτής
- ηλεκτρονική μονάδα πρόωρης ανάφλεξης
- πηνίο ανάφλεξης
- Καλώδιο υψηλής τάσης, βίδες στερέωσης
- ρελέ απενεργοποίησης (μόνο για χρήση στο R25, βλ. παρακάτω στο κείμενο)



Μην αφαιρέσετε το πηνίο του στάτορα από τη βάση. Κινδυνεύετε να το καταστρέψετε.

Για τη συναρμολόγηση, αφαιρέστε την πλάκα στήριξης του καλύμματος (3 βίδες και 3 δακτύλιοι από κάτω)



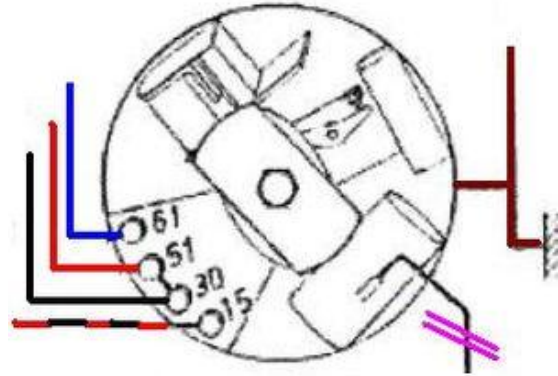
- Για να αφαιρέσετε τον παλιό ρότορα, θα χρειαστείτε ένα εργαλείο εξαγωγής M8x90 (κωδικός εξαρτήματος: 70 80 899 90 **-Δεν παρέχεται-**).

- Για να αφαιρέσετε τον νέο ρότορα, θα χρειαστείτε ένα εργαλείο εξαγωγής M27x1,25 (κωδικός 99 99 799 00 **-Δεν παρέχεται-**).

- Σημείωση: Μην χρησιμοποιείτε ποτέ εξολκέα με δόντια, σφυρί ή οποιαδήποτε άλλη συσκευή, εκτός από τον εξολκέα M27x1,25. Υπάρχει κίνδυνος να προκληθεί ζημιά στον ρότορα.

Βεβαιωθείτε ότι η μοτοσικλέτα σας στηρίζεται σταθερά στο στήριγμά της, κατά προτίμηση πάνω σε έναν υπερυψωμένο πάγκο εργασίας, και ότι έχετε εύκολη πρόσβαση στην πλευρά του γεννήτρια του κινητήρα. Θα χρειαστεί να μετακινήσετε το μπροστινό πιρούνι για να έχετε καλύτερη πρόσβαση στη γεννήτρια.

- Αποσυνδέστε τη μπαταρία σας και αφαιρέστε την από τη μοτοσικλέτα. Σημειώστε ότι θα εγκαταστήσετε ένα σύστημα 12 βολτ, οπότε θα χρειαστείτε είτε μια μπαταρία 12 βολτ είτε θα επιλέξετε να οδηγείτε χωρίς μπαταρία. Θα πρέπει ούτως ή άλλως να αντικαταστήσετε όλους τους λαμπτήρες με λαμπτήρες 12 βολτ. Η κόρνα μπορεί να παραμείνει στα 6 βολτ. Για οδήγηση χωρίς μπαταρία, παρακαλούμε ανατρέξτε στις πληροφορίες μας σχετικά με την οδήγηση χωρίς μπαταρία.



- Αφαιρέστε το κάλυμμα της γεννήτριας και αποσυνδέστε όλα τα καλώδια που συνδέονται με τη γεννήτρια. Συνήθως αυτά είναι:

- ένα μπλε καλώδιο στην ακίδα 61 (προς τη λυχνία ελέγχου ανάφλεξης)
- ένα παχύ μαύρο καλώδιο στον ακροδέκτη 30 (προς τον θετικό πόλο της μπαταρίας)
- ένα χοντρό κόκκινο καλώδιο στον ακροδέκτη 51 (προς την κλειδαριά ανάφλεξης)
- ένα μαύρο (R25/2 μαύρο/κόκκινο) καλώδιο στον ακροδέκτη 15 (στην κλειδαριά ανάφλεξης)
- το καλώδιο υψηλής τάσης στο μπουζί.

- Τραβήξτε όλα τα καλώδια έξω από το περίβλημα του κινητήρα, αλλά μην τα κόψετε ακόμα.

- Μετά την τοποθέτηση των νέων εξαρτημάτων ανάφλεξης, επανασυνδέστε τα καλώδια ως εξής:

Σημειώστε ότι:

- Η επανακαλωδίωση εξαρτάται σε κάποιο βαθμό από τη συγκεκριμένη περίπτωση σας, δηλαδή

- το μοντέλο της BMW που διαθέτετε
- αν οδηγείτε με μπαταρία
- αν ο κύριος διακόπτης σας διαθέτει ακροδέκτη 2

- εάν η εργοστασιακή καλωδίωση σας είναι ακόμα σε καλή κατάσταση

- το μπλε καλώδιο στον ακροδέκτη 61 της γεννήτριας συνδέεται με το πράσινο/κόκκινο καλώδιο του νέου ρυθμιστή (έτσι ώστε να οδηγείτε με μπαταρία). Παρακαλώ δείτε τους συνημμένους ακροδέκτες 6,3 mm. Αυτοί προορίζονται για την ενδεικτική λυχνία ελέγχου φόρτισης. Για χρήση χωρίς μπαταρία, μονώστε αυτό το καλώδιο και αφήστε το αδρανές.
- το χοντρό κόκκινο καλώδιο στον ακροδέκτη 51 της γεννήτριας (που οδηγεί στον κεντρικό διακόπτη των προβολέων) είτε
συνδεδεμένο με γέφυρα με το χοντρό μαύρο καλώδιο που παλαιότερα οδηγούσε στον ακροδέκτη 30
οδηγείται απευθείας στην μπαταρία (στο θετικό πόλο!)
- το χοντρό μαύρο καλώδιο στον ακροδέκτη 30 της γεννήτριας (το οποίο οδηγεί στον θετικό ακροδέκτη της μπαταρίας) είναι είτε
συνδεδεμένο με το χοντρό κόκκινο καλώδιο (βλ. παραπάνω) ή
έχει αφαιρεθεί
- το κόκκινο/μαύρο καλώδιο από την ακίδα 15 είτε
αφαιρείται αν δεν χρειαστεί να εγκαταστήσετε το ρελέ (επειδή έχετε ακίδα 2 στον κεντρικό διακόπτη σας ή οδηγείτε χωρίς μπαταρία ή
συνδέεται με το μαύρο καλώδιο του νέου ρελέ (οπότε χρησιμοποιείται)
- το χοντρό καφέ καλώδιο (γείωση), το οποίο είναι συνδεδεμένο στον ακροδέκτη γείωσης δίπλα στην αρνητική (-) βούρτσα, στερεώστε το σε κάποια καλή σύνδεση γείωσης (καλύτερα απευθείας στο αρνητικό της μπαταρίας)

- Η **σύνδεση** μεταξύ του αρχικού συστήματος της General Electric (φωτισμός, κόρνα κ.λπ.) και του νέου συστήματος γίνεται στη μπαταρία (ή, αν προτιμάτε, μπορείτε να οδηγήσετε χωρίς να συνδέσετε τα καλώδια που συνήθως οδηγούν στη μπαταρία).

- Ξεβιδώστε την κεντρική βίδα που συγκρατεί τον εργοστασιακό ρότορα και τον φυγοκεντρικό ρυθμιστή στον στροφαλοφόρο άξονα. Αφαιρέστε τον φυγοκεντρικό ρυθμιστή. Βάλτε το όχημα στην πρώτη ταχύτητα για να δημιουργηθεί κάποια αντίσταση στην κίνηση.

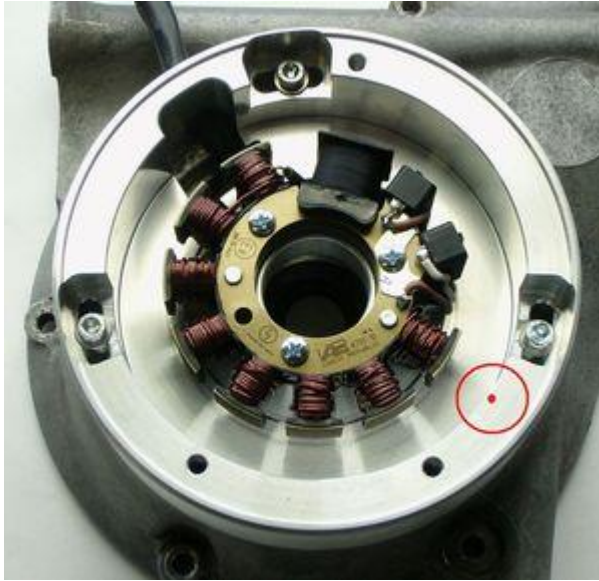
- Αφαιρέστε τις 3 βίδες στερέωσης που συγκρατούν το σώμα του δυναμό στον κινητήρα και αποσυνδέστε το. Ίσως χρειαστεί να το χτυπήσετε ελαφρά μερικές φορές με ένα σφυρί με λαστιχένια κεφαλή για να το αποσπάσετε.

Για να τραβήξετε τον ρότορα, θα χρειαστείτε το εργαλείο εξαγωγής M8x90. Εναλλακτικά, μπορείτε, όπως συνιστούσε το παλαιότερο εγχειρίδιο οδηγιών: «... να εισάγετε έναν χαλύβδινο πείρο (40 mm x 5,5 mm) στην κεντρική οπή στερέωσης και στη συνέχεια να τον ακολουθήσετε με μια βίδα M8.»



- Αφαιρέστε το κλειδί Woodruff από τον στροφαλοφόρο άξονα.

- Δεν θα το χρειαστείτε πλέον. Μην ξεχάσετε να το κάνετε αυτό, διαφορετικά θα αντιμετωπίσετε προβλήματα αργότερα κατά τη συναρμολόγηση. (Σημείωση: αυτή η κλειδί Woodruff δεν συγκρατεί στην πραγματικότητα τον ρότορα στον άξονα, καθώς αυτό επιτυγχάνεται από την κωνικότητα. Απλώς καθοδηγεί στη σωστή ρύθμιση, η οποία πλέον θα επιτευχθεί με άλλο τρόπο.)



- Ρίξτε μια ματιά στο νέο σώμα του στάτορα. Θα βρείτε εκεί, στην κορυφή του πλευρικού τοιχώματος, μια μικρή κόκκινη σήμανση. Στην εικόνα εδώ, είναι κυκλωμένη με κόκκινο.
- Αυτή είναι μια σήμανση ανάφλεξης.



- Ρίξτε μια ματιά στον νέο ρότορα. Θα δείτε στην περιφέρειά του μια γραμμή χαραγμένη με λείζερ.
- Πρόκειται επίσης για σήμανση ανάφλεξης.



- Τοποθετήστε τη νέα, προ-συναρμολογημένη μονάδα γεννήτριας στον κινητήρα.
- Τοποθετήστε τις βίδες (3xM5x30) στο κέντρο των μακρών οπών, ώστε να έχετε ελευθερία ρύθμισης για λεπτή ρύθμιση.
- Η έξοδος του καλωδίου θα βρίσκεται προς τα πάνω αριστερά, όπως στο εργοστασιακό σύστημα.

- Αφαιρέστε το μπουζί. Τοποθετήστε τον ρότορα χαλαρά πάνω στον στροφαλοφόρο άξονα και βεβαιωθείτε ότι κινείται ελεύθερα πάνω από το στάτορα. Φέρτε το έμβολο στη θέση του ανώτερου νεκρού σημείου (TDC), δηλαδή στην υψηλότερη θέση του εμβόλου. Για να διευκολύνετε αυτή τη διαδικασία, σφίξτε με το χέρι τον νέο ρότορα πάνω στον στροφαλοφόρο άξονα, ώστε να μπορείτε να περιστρέψετε τον άξονα.



- Μόλις εντοπίσετε το TDC, αφαιρέστε ξανά προσεκτικά τον ρότορα χωρίς να αλλάξετε τη θέση του στροφαλοφόρου άξονα.

- Στη συνέχεια, τοποθετήστε το ξανά στον στροφαλοφόρο άξονα έτσι ώστε η ένδειξη στον ρότορα να ευθυγραμμιστεί με την ένδειξη στη βάση. Εάν παρατηρηθεί οποιαδήποτε αλλαγή στη θέση του στροφαλοφόρου άξονα, πρέπει να ξεκινήσετε από την αρχή.

- Για λεπτή ρύθμιση, μπορείτε αργότερα να περιστρέψετε ολόκληρο το σώμα εντός των ορίων των μακριών οπών.

- Στερεώστε προσεκτικά τον ρότορα με την εξαγωνική βίδα M8x40 (μην ξεχάσετε να χρησιμοποιήσετε τη ροδέλα). Βιδώστε ξανά το μπουζί στον κύλινδρο. Μην τοποθετήσετε ακόμα την πλάκα στήριξης του καλύμματος.

- Τώρα έχετε ρυθμίσει την ανάφλεξη στην τυπική τιμή. Μπορείτε να προσαρμόσετε/διορθώσετε αυτή τη ρύθμιση

α) για μικρές αλλαγές (λεπτή ρύθμιση)

περιστρέφοντας ολόκληρο το σώμα μέσα στις μακριές οπές (με τις βίδες χαλαρωμένες)

- η περιστροφή του σώματος προς τα δεξιά καθυστερεί την ανάφλεξη, ενώ η περιστροφή προς τα αριστερά την επιταχύνει (μεγαλύτερη πρόωθηση)

β) για μεγαλύτερες αλλαγές

αφαιρέστε τον ρότορα (χρησιμοποιήστε εξολκέα) και επανατοποθετήστε τον στην επιθυμητή διαφορετική γωνία

- η περιστροφή του ρότορα δεξιόστροφα - επιφέρει νωρίτερη ανάφλεξη
- η περιστροφή του ρότορα αριστερόστροφα - προκαλεί καθυστέρηση στην ανάφλεξη

- Αν πειραματιστείτε με τις ρυθμίσεις, παρακαλούμε να ελέγχετε τις ενέργειές σας με τη βοήθεια ενός στροβοσκοπίου. Λάβετε υπόψη ότι οι λανθασμένες ρυθμίσεις ενδέχεται να προκαλέσουν βλάβη στον κινητήρα και να οδηγήσουν σε βίαιες ανακρούσεις του μηχανισμού εκκίνησης, οι οποίες μπορεί να σας τραυματίσουν.



- Μόλις ολοκληρωθούν όλες οι εργασίες και ο κινητήρας λειτουργεί ικανοποιητικά, τοποθετήστε ξανά την πλάκα στήριξης του καλύμματος. Κάτω από την πλάκα τοποθετούνται και πάλι οι 3 σωλήνες αποστάτη. Στερεώστε τα όλα με 3 βίδες M6x30.

- Το μακρύτερο κεκλιμένο τμήμα της πλάκας βλέπει προς τα πάνω και αριστερά, όπως φαίνεται στην εικόνα εδώ.

- Το εργοστασιακό κάλυμμα στερεώνεται με 2 βίδες M4 στην πλάκα στήριξης.



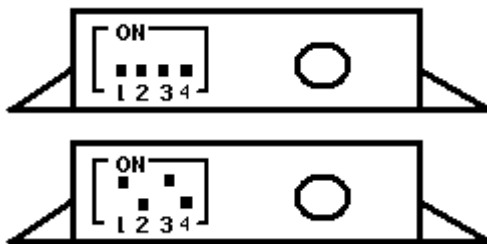
- Στερεώστε το νέο πηνίο ανάφλεξης κάτω από το ρεζερβουάρ βενζίνης ή στο πλαίσιο. Αυτό μπορεί να διαφέρει ανάλογα με τον τύπο.



- Θα πρέπει επίσης να στερεώσετε τον νέο ρυθμιστή/ανορθωτή και τη μονάδα πρόωρης ανάφλεξης (το μαύρο κουτί) στη μοτοσυκλέτα σας.

Αν επιλέξετε να οδηγήσετε χωρίς μπαταρία, μπορείτε να τοποθετήσετε τα εξαρτήματα σε ένα άδειο περιβλήμα μπαταρίας.

- Ρίξτε μια ματιά στο μικρό μπλε μπλοκ διακοπών (dip-switch) που βρίσκεται στην άνω στενή πλευρά της μονάδας πρόωθησης. Υπάρχουν 4 μικροί διακόπτες που επιλέγουν τις επιμέρους καμπύλες πρόωθησης ανάφλεξης.



- Η καμπύλη για το R25/26 ενεργοποιείται όπως φαίνεται εδώ.

Αυτό παρέχει πλήρη πρόωθηση 38° στις 3.000 στροφές/λεπτό.

- Εάν επιθυμείτε να έχετε πλήρη πρόωθηση 38° μόνο από τις 3.500 στροφές και πάνω, χρησιμοποιήστε αυτή τη ρύθμιση.

Σύμφωνα με την εμπειρία μας, η πλήρης πρόωθηση από τις 3000 και πάνω, όπως αναφέρεται παραπάνω, αποτελεί την καλύτερη λύση

Ρελέ απενεργοποίησης;



- Μαζί με το πακέτο παρέχεται ένα ρελέ. Για την καλωδίωσή του, δείτε παρακάτω.

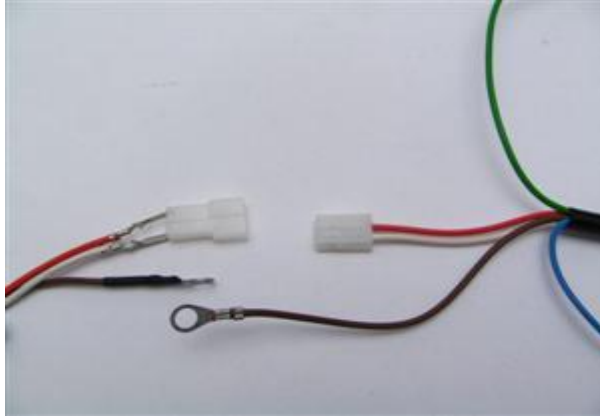
- Καθώς τα μεταγενέστερα μοντέλα R25 και (συνήθως) όλα τα R26 διαθέτουν έναν κεντρικό διακόπτη που φέρει μια (αχρησιμοποίητη) ακίδα 2, το μπλε καλώδιο διακοπής από το σύστημα πρόωρης ανάφλεξης μπορεί να συνδεθεί απευθείας σε αυτήν την ακίδα 2, παραλείποντας εντελώς το ρελέ.

Συνδέστε τα εξαρτήματα όπως φαίνεται στο αντίστοιχο διάγραμμα καλωδίωσης!

- Για τον τυπικό μας ρυθμιστή DC (95 22 699 06), χρησιμοποιήστε το διάγραμμα καλωδίωσης **91ir12**.

- Για τον ρυθμιστή DC μας με ενσωματωμένο πυκνωτή εξομάλυνσης (73 00 799 50), χρησιμοποιήστε επιπλέον το διάγραμμα καλωδίωσης **reg_102**

- Για να διευκολυνθεί η έξοδος του καλωδίου μέσω των συχνά μικρών ανοιγμάτων στο περίβλημα του κινητήρα, το πλαστικό βύσμα της καλωδίωσης της γεννήτριας 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 από την πλευρά του κινητήρα.



- Εντοπίστε τη μονάδα πρόωρης ανάφλεξης με το θηλυκό βύσμα της και τα δύο καλώδια (κόκκινο και λευκό).

- Τοποθετήστε το παρεχόμενο περίβλημα βύσματος 2 θέσεων σε αυτό το βύσμα και συνδέστε τα δύο καλώδια (κόκκινο και λευκό) από τη γεννήτρια. Βεβαιωθείτε ότι οι ακροδέκτες έχουν ασφαλίσει καλά στο περίβλημα και ότι έχετε συνδέσει:

- το λευκό με το λευκό
- το κόκκινο με το κόκκινο

- Εάν χρειαστεί (ή θελήσετε) να βγάλετε ξανά τους ακροδέκτες από το περίβλημα της πρίζας, εισάγετε ένα συνδετήρα από μπροστά δίπλα στους ακροδέκτες και σπρώξτε το μικρό άγκιστρο στην άκρη. Στη συνέχεια, τραβήξτε το καλώδιο προς τα έξω.

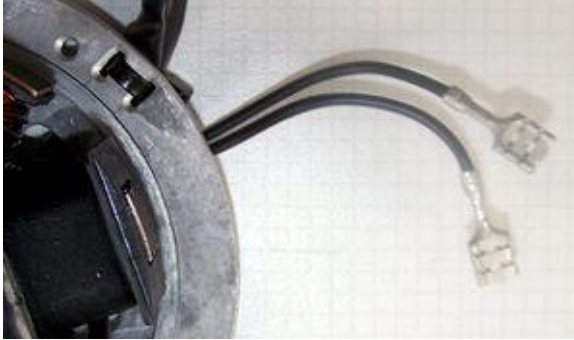
- Τα καφέ καλώδια **από τη νέα γεννήτρια και τη μονάδα πρόωρης ανάφλεξης** με τους στρογγυλούς ακροδέκτες...

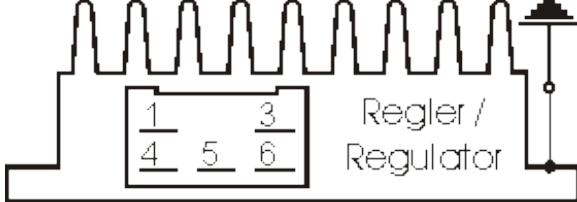
... πρέπει να βιδωθούν στο πλαίσιο στήριξης του πηνίου ανάφλεξης (γείωση). Αυτή η σύνδεση είναι πολύ σημαντική. Μην βασίζεστε στο πλαίσιο ως γείωση. Το βερνίκι, το λάδι και η βρωμιά συχνά εμποδίζουν την καλή επαφή!

Το γκρι ή πράσινο καλώδιο της μονάδας πρόωρης ανάφλεξης...

... είναι η έξοδος προς το πηνίο ανάφλεξης και συνδέεται στον μοναδικό αρσενικό ακροδέκτη που υπάρχει εκεί.

- **Σημαντικό!** Αποφύγετε την επιμήκυνση του πράσινου καλωδίου μεταξύ της μονάδας πρόωρης ανάφλεξης 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 πρόωθησης ή/και το γκρι καλώδιο από τη μονάδα πρόωθησης προς το πηνίο ανάφλεξης πολύ κοντά το ένα δίπλα στο άλλο (π.χ. μέσα σε ένα κοινό θωράκιση). Αυτό θα προκαλέσει αντίστροφη σύζευξη που διαταράσσει την ανάφλεξη και μπορεί ακόμη και να προκαλέσει βλάβη στη μονάδα πρόωθησης.

Σύνδεση του εναλλάκτη Powerdynamo στο κύκλωμα φωτισμού (μέσω ρυθμιστή):	
	<p>- Τα 2 μαύρα καλώδια που προέρχονται από το πηνίο του στάτη μεταφέρουν την τάση για τα φώτα, την κόρνα, τους αναλαμπτήρες κ.λπ. Δεν έχουν καμία σχέση με την ανάφλεξη.</p> <p>- Αυτή η τάση (μεταξύ 10 και 50 βολτ εναλλασσόμενου ρεύματος) πρέπει ωστόσο να σταθεροποιηθεί (να ρυθμιστεί) και, για τις περισσότερες χρήσεις, να μετατραπεί σε συνεχές ρεύμα (DC), καθώς αρχικά είναι εναλλασσόμενο ρεύμα (AC).</p> <p>- Για το σκοπό αυτό προσφέρουμε 2 διαφορετικούς ρυθμιστές:</p>
<p>Προσοχή: Οποιαδήποτε σύγκυση μεταξύ του συν και του μείον (στις εκδόσεις DC) οδηγεί σε άμεση καταστροφή του ρυθμιστή. Αυτό δεν θα αποτελεί περίπτωση κάλυψης από την εγγύηση, καθώς πρόκειται για αμέλεια! Μπορεί κανείς να αναγνωρίσει έναν καμένο ρυθμιστή κυρίως από την έντονη μυρωδιά του.</p>	

Ρυθμιστής τύπου 1: με τυπικό ρυθμιστή DC (95 22 699 06), χρησιμοποιήστε το διάγραμμα καλωδίωσης 91ir12:	
	<p>-Ο νέος ρυθμιστής/ανορθωτής διαθέτει ένα συμπαγές βύσμα με 6 θέσεις, εκ των οποίων <u>η μία</u> δεν χρησιμοποιείται. Παρέχεται ένα κάλυμμα θηλυκού βύσματος που ταιριάζει σε αυτό το βύσμα. Σε αυτό το θηλυκό βύσμα πρέπει να συνδέσετε τα ακόλουθα καλώδια (τα οποία διαθέτουν ακροδέκτες που κομπώνουν στο βύσμα):</p>
<p>Τα δύο μαύρα καλώδια που προέρχονται από τη γεννήτρια ...</p>	<p>... συνδέστε τα στις ακίδες 1/4 του νέου ρυθμιστή (από εκεί, μαύρα καλώδια οδηγούν στο εσωτερικό της συσκευής). Δεν έχει σημασία ποιο καλώδιο συνδέεται σε ποια από τις δύο ακίδες (1/4), καθώς μεταφέρουν εναλλασσόμενο ρεύμα.</p>
<p>Το νέο καφέ καλώδιο με τον στρογγυλό ακροδέκτη.</p>	<p>... συνδέεται με τον ακροδέκτη 3 του ρυθμιστή (από εκεί επίσης ένα καφέ καλώδιο οδηγεί στο εσωτερικό της μονάδας) με τον αρνητικό πόλο της μπαταρίας ή (σε περίπτωση που οδηγείτε χωρίς μπαταρία) στη γείωση (σασί).</p>
<p>Το νέο κόκκινο καλώδιο με τον στρογγυλό ακροδέκτη...</p> <p style="text-align: center;">Προσοχή: Η λανθασμένη πολικότητα θα προκαλέσει βλάβη στα ηλεκτρονικά εξαρτήματα!</p>	<p>... συνδέεται στην ακίδα 5 του νέου ρυθμιστή (από εκεί, επίσης, ένα κόκκινο καλώδιο εισέρχεται στο εσωτερικό της μονάδας). Αυτό το καλώδιο αποτελεί βασικό σημείο σύνδεσης μεταξύ του παλαιού και του νέου συστήματος. Από εδώ εξέρχεται η ρυθμισμένη θετική τάση για να συνδεθεί στο θετικό πόλο της μπαταρίας ή (σε περίπτωση που οδηγείτε χωρίς μπαταρία) στον ακροδέκτη εισόδου τάσης του κεντρικού διακόπτη (κλειδαριά ανάφλεξης, γερμανικές μοτοσικλέτες: ακροδέκτης 51/30).</p>
<p>Βεβαιωθείτε ότι έχετε τοποθετήσει μια ασφάλεια 15A μεταξύ της μπαταρίας και του κυκλώματος του οχήματος.</p>	

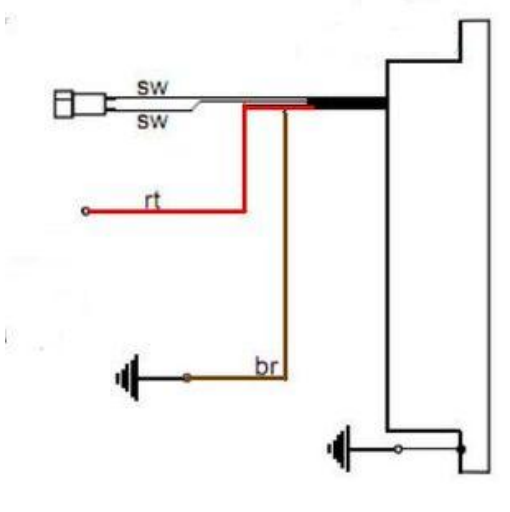
Το πράσινο/κόκκινο καλώδιο στον ακροδέκτη 6 του νέου ρυθμιστή ...

... προορίζεται για την ενδεικτική λυχνία ελέγχου φόρτισης. Εκεί συνδέετε το καλώδιο που παλαιότερα συνδέονταν από την ενδεικτική λυχνία στον αρχικό ρυθμιστή.

- Βεβαιωθείτε ότι αυτός ο έλεγχος λειτουργεί μόνο όταν υπάρχει μπαταρία. Αν οδηγήσετε χωρίς μπαταρία αλλά συνδέσετε το καλώδιο, θα δείτε ότι η ενδεικτική λυχνία ανάβει ακόμα και όταν η γεννήτρια παράγει τάση. Επομένως, χωρίς μπαταρία, μην το συνδέετε.

- Η λειτουργία ελέγχου της λυχνίας φόρτισης βασίζεται σε διακόπτη τρανζίστορ και αποτελεί πρόσθετη λειτουργία. Ακόμη και αν αυτή παρουσιάσει βλάβη, ο ρυθμιστής ενδέχεται να εξακολουθεί να βρίσκεται σε καλή λειτουργική κατάσταση. Απλός έλεγχος: με τον κινητήρα σε λειτουργία, ανάψτε τα φώτα και αποσυνδέστε τη μπαταρία. Εάν τα φώτα ανάβουν έντονα, η μονάδα είναι εντάξει.

Ρυθμιστής τύπου 2: με ρυθμιστή συνεχούς ρεύματος (DC) με ενσωματωμένο πυκνωτή εξομάλυνσης (73 00 799 50), χρησιμοποιήστε επιπλέον το διάγραμμα καλωδίωσης **reg_102**:



- τα 2 μαύρα καλώδια (sw) είναι η είσοδος εναλλασσόμενου ρεύματος από τον εναλλάκτη (επειδή είναι εναλλασσόμενο ρεύμα, δεν έχει σημασία ποιο μαύρο καλώδιο συνδέεται με ποιο μαύρο)
- το κόκκινο (rt) καλώδιο είναι η έξοδος 12V DC και
- το καφέ (br) καλώδιο είναι η γείωση, που συνδέεται εσωτερικά με το περιβλήμα

- Απομένει το μπλε (μερικές φορές μπλε/λευκό) καλώδιο στο πηνίο ανάφλεξης. Αυτό είναι το καλώδιο διακοπής (kill).

- Αν συνδεθεί στη γείωση, θα διακόψει την ανάφλεξη!

Σημείωση:

- Σε περίπτωση που αντιμετωπίσετε προβλήματα ανάφλεξης, αποσυνδέστε πρώτα αυτό το μπλε καλώδιο. Σε πολλές περιπτώσεις, αυτό θα σας επιτρέψει να ξανακινήσετε το όχημα

- Απενεργοποίηση μέσω ξεχωριστού διακόπτη ασφαλείας

(όταν οδηγείτε χωρίς μπαταρία):

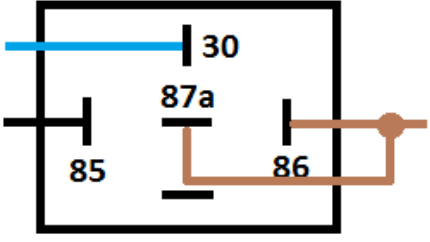
Το ρελέ δεν θα τοποθετηθεί. Το μπλε (/λευκό) καλώδιο του πηνίου ανάφλεξης θα συνδεθεί με έναν διακόπτη απενεργοποίησης, ο οποίος κλείνει προς τη γείωση (ένα κουμπί στο τιμόνι). Εναλλακτικά, μπορείτε να τοποθετήσετε μια κλειδαριά ανάφλεξης που διαθέτει τη δυνατότητα σύνδεσης προς τη γείωση όταν βρίσκεται στη θέση OFF.

- Μέθοδος μπαταρίας:

Συνδέστε το καφέ καλώδιο του ρελέ σε καλή γείωση. Οδηγήστε το μακρύτερο μαύρο καλώδιο από το ρελέ προς το καλώδιο που προηγουμένως οδηγούσε σε έναν ακροδέκτη που μεταφέρει τάση όταν ο διακόπτης είναι ενεργοποιημένος (σε γερμανικές μοτοσυκλέτες: ακροδέκτης 15) και συνδέστε το εκεί.

Συνδέστε το μπλε καλώδιο από την ακίδα 30 του ρελέ με το μπλε (/λευκό) καλώδιο στο νέο πηνίο ανάφλεξης.

Σε περίπτωση που η μπαταρία σας εξαντληθεί εν κινήσει, απλώς αποσυνδέστε το μπλε καλώδιο και η μοτοσυκλέτα σας θα λειτουργήσει ξανά (απλώς δεν θα σταματάει πλέον με το κλείσιμο του διακόπτη).

<p>Καλωδίωση ρελέ (εάν χρησιμοποιείται):</p> 	<p>- Το καφέ καλώδιο με τον ακροδέκτη δακτυλίου από τις ακίδες 87α και 86 συνδέεται με τη γείωση.</p> <p>- Το μαύρο καλώδιο από την ακίδα 85 συνδέεται σε έναν ακροδέκτη του κεντρικού διακόπτη που φέρει τάση όταν ο διακόπτης είναι ενεργοποιημένος.</p>
---	--

<p>Βιδώστε το καλώδιο υψηλής τάσης (ανάφλεξης)...</p> <p>- Παρακαλώ μην χρησιμοποιείτε καλώδια ενίσχυσης σπινθήρα, όπως τα «Nology supercables» ή το «hot wire». Αυτό θα διαταράξει το σύστημα και ενδεχομένως θα το προκαλέσει βλάβη.</p>	<p>... στο πηνίο ανάφλεξης και τραβήξτε το ελαστικό παρέμβυσμα πάνω από αυτό πριν τοποθετήσετε το πηνίο (θα είναι πιο εύκολο).</p> <p>- Παρακαλώ, χρησιμοποιήστε το καλώδιο που συνοδεύει το πακέτο και όχι κάποιο παλιό καλώδιο.</p>
<p>- Θα κάνετε καλό στον εαυτό σας αν αντικαταστήσετε τα μπουζί και τα καλώδια των μπουζί της μοτοσικλέτας σας με καινούργια (κατά προτίμηση με αντίσταση μεταξύ 0-2 kΩ). Πολλά προβλήματα οφείλονται σε μπουζί, ακροδέκτες και καλώδια που «φαίνονται εντάξει» (ακόμη και εντελώς «καινούργια»).</p>	
<p>- Μην χρησιμοποιείτε μπουζί με ενσωματωμένη αντίσταση καταστολής. Η NGK (π.χ.) διέθετε τέτοια μπουζί με κωδικό «R» (για αντίσταση).</p>	
<p>- Τέλος —και πριν τοποθετήσετε τη μπαταρία και πριν την πρώτη εκκίνηση με κλωτσιά— παρακαλούμε να ελέγξετε ξανά προσεκτικά όλες τις συνδέσεις και τις τοποθετήσεις σύμφωνα με το διάγραμμα καλωδίωσης. Βεβαιωθείτε ότι η τάση της μπαταρίας και των λαμπτήρων είναι η σωστή (12V).</p>	
<p>- Σε περίπτωση που κάτι δεν λειτουργεί, συμβουλευτείτε τον οδηγό αντιμετώπισης προβλημάτων στην ιστοσελίδα μας. Ως πρώτο βήμα, αποσυνδέστε το μπλε καλώδιο από το πηνίο και δοκιμάστε ξανά.</p>	
<p>- ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ: Κατά την επισκευή του στροφαλοφόρου άξονα, ο άξονας του δυναμό συχνά υποβάλλεται σε μηχανική κατεργασία και γίνεται πιο κοντός. Ως αποτέλεσμα, ο ρότορας βρίσκεται σε χαμηλότερη θέση, με αποτέλεσμα τα πριτσίνια του να έρχονται ενδεχομένως σε επαφή με το πηνίο του στάτορα. Αυτό έχει ως συνέπεια την καταστροφή του στάτορα και τη βλάβη του συστήματος ανάφλεξης.</p>	

<p>Σημαντικές πληροφορίες ασφάλειας και λειτουργίας</p>
<p>- Πρώτα η ασφάλεια! Παρακαλούμε να τηρείτε τους γενικούς κανονισμούς υγείας και ασφάλειας για την επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων (MVR), καθώς και τις οδηγίες ασφάλειας και τις υποχρεώσεις που καθορίζονται από τον κατασκευαστή της μοτοσικλέτας σας.</p> <p>Τα σημάδια χρονισμού στο υλικό προορίζονται αποκλειστικά για γενική καθοδήγηση κατά την αρχική εγκατάσταση. Παρακαλούμε, μετά τη συναρμολόγηση, να ελέγξετε με τα κατάλληλα μέσα (στροβοσκόπιο) ότι οι ρυθμίσεις είναι σωστές, προκειμένου να αποφύγετε ζημιές στον κινητήρα ή ακόμη και κινδύνους για την υγεία σας. Εσείς και μόνο εσείς είστε υπεύθυνοι για την εγκατάσταση και την ορθότητα των ρυθμίσεων.</p>
<p>- Τα συστήματα ανάφλεξης παράγουν υψηλή τάση! Με τον εξοπλισμό μας, η τάση μπορεί να φτάσει έως και τα 40.000 βολτ! Σε περίπτωση απρόσεκτου χειρισμού, αυτό μπορεί όχι μόνο να είναι επώδυνο, αλλά και εξαιρετικά επικίνδυνο. Παρακαλούμε να διατηρείτε ασφαλή απόσταση από το ηλεκτρόδιο του μπουζιού σας και από τα εκτεθειμένα καλώδια υψηλής τάσης. Εάν χρειαστεί να ελέγξετε την ανάφλεξη, κρατήστε το καπάκι του μπουζιού σταθερά με κάποιο καλά μονωτικό υλικό και πιέστε το σφιχτά πάνω σε σταθερό σημείο της βάσης του κινητήρα.</p> <p>Ποτέ μην τραβάτε τα καπάκια των μπουζί όταν ο κινητήρας είναι σε λειτουργία. Πλένετε το όχημά σας μόνο όταν ο κινητήρας είναι σβηστός και η ανάφλεξη απενεργοποιημένη.</p>

- Θα πρέπει να έχετε λάβει το καλώδιο HT με το σταθερό ελαστικό καπάκι (το οποίο δεν περιέχει αντίσταση) ως μέρος του σετ. Θα πρέπει να χρησιμοποιήσετε ένα μπουζί με ενσωματωμένη αντίσταση (ή να αντικαταστήσετε το καπάκι με αυτό που περιέχει αντίσταση) προκειμένου να συμμορφωθείτε με την τοπική νομοθεσία (απαιτήσεις ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας).
- Μην χρησιμοποιείτε ταυτόχρονα καπάκια μπουζί που περιέχουν αντίσταση **MAZI** με μπουζί που περιέχουν αντίσταση. Αυτό θα προκαλέσει προβλήματα, ιδίως δυσκολία στην εκκίνηση του κινητήρα. Η συνολική αντίσταση του καπακιού και του μπουζί μαζί δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5kOhm.
- Να θυμάστε ότι τα μπουζί φθείρονται με την πάροδο του χρόνου, αυξάνοντας την αντίστασή τους. Εάν ένας κινητήρας εκκινεί μόνο όταν είναι κρύος, είναι πολύ πιθανό η αιτία να είναι ένας ελαττωματικός σύνδεσμος μπουζί ή ένα ελαττωματικό μπουζί. Μην χρησιμοποιείτε τα λεγόμενα καλώδια ενίσχυσης ανάφλεξης (π.χ. Nology).
- Μετά την εγκατάσταση, ελέγξτε τη στεγανότητα όλων των βιδών, ακόμη και εκείνων που έχουν προεγκατασταθεί. Εάν τα εξαρτήματα χαλαρώσουν κατά τη λειτουργία, θα προκληθεί αναπόφευκτα ζημιά στο υλικό. Προσυναρμολογούμε τις βίδες μόνο χαλαρά.
- Αφήστε το νεοεγκατεστημένο σύστημα να λειτουργήσει για λίγο, προτού αρχίσετε να ελέγχετε και να δοκιμάζετε τιμές ή, ακόμα χειρότερα, να κάνετε αλλαγές σε αυτό. Τα εξαρτήματά μας έχουν ελεγχθεί πριν από την παράδοσή τους σε εσάς. Ούτως ή άλλως, δεν θα μπορείτε να ελέγξετε και πολλά. **Σε κάθε περίπτωση, αποφύγετε να μετρήσετε τα ηλεκτρονικά εξαρτήματα (όπως το πηνίο ανάφλεξης, τον ρυθμιστή και τη μονάδα πρόωρης ανάφλεξης). Διακινδυνεύετε να προκαλέσετε σοβαρή ζημιά στα εσωτερικά ηλεκτρονικά συστήματα. Ούτως ή άλλως, δεν θα έχετε κανένα αποτέλεσμα από αυτή τη διαδικασία.** Λάβετε υπόψη ότι και ο καρμπυρατέρ σας, τα μπουζί σας και οι υποδοχές των μπουζί (ακόμη και αν είναι εντελώς καινούργια) μπορεί να είναι η αιτία της δυσλειτουργίας. Η γενική εμπειρία με τα συστήματά μας δείχνει ότι το 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 από το πηνίο ανάφλεξης (ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, από τη μονάδα πρόωρης ανάφλεξης) για να αποκλείσετε τυχόν 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, παρακαλούμε συμβουλευτείτε πρώτα τη Βάση Γνώσης μας πριν μας αποστείλετε το υλικό για έλεγχο.
- Ο σπινθήρας των κλασικών συστημάτων ανάφλεξης με επαφές έχει, με περίπου 10.000 βολτ, σχετικά μικρή ενέργεια και γι' αυτό φαίνεται κίτρινος και παχύς (γεγονός που, ωστόσο, τον καθιστά ιδιαίτερα ορατό). Ο σπινθήρας του συστήματός μας είναι ένας σπινθήρας υψηλής ενέργειας, με τάση έως και 40.000 βολτ, και ως εκ τούτου έχει τη μορφή μιας λεπτότατης βελόνας και είναι μπλε χρώματος, γεγονός που τον καθιστά λιγότερο ορατό. Επιπλέον, ο σπινθήρας παράγεται μόνο σε ταχύτητες που απαιτούν εκκίνηση με μανιβέλα και όχι όταν πιέζετε αργά το μοχλό της μανιβέλας προς τα κάτω με το χέρι σας (όπως μπορεί να συμβεί με τα συστήματα ανάφλεξης που λειτουργούν με μπαταρία).
- Τα συστήματα που χρησιμοποιούν πηνία ανάφλεξης με διπλή έξοδο παρουσιάζουν ορισμένες ιδιαιτερότητες. Λάβετε υπόψη ότι, κατά τη διάρκεια των δοκιμών στη μία πλευρά, η άλλη πρέπει είτε να είναι συνδεδεμένη με ένα τοποθετημένο μπουζί είτε να είναι ασφαλώς γειωμένη. Διαφορετικά, δεν θα υπάρχει σπινθήρας σε καμία από τις δύο πλευρές. Επίσης, λόγω των ανοιχτών εξόδων, ενδέχεται να εκτοξευθούν μακριές και επικίνδυνες σπινθήρες σε όλο το μήκος του πηνίου.
- Μην πραγματοποιείτε ποτέ συγκόλληση με ηλεκτρικό τόξο στη μοτοσικλέτα χωρίς να αποσυνδέσετε πλήρως όλα τα εξαρτήματα που περιέχουν ημιαγωγούς (πηνίο ανάφλεξης, ρυθμιστή, σύστημα πρόωρης ανάφλεξης)· δεν είναι απαραίτητο να αφαιρέσετε τον στάτορα και τον ρότορα. Το ίδιο ισχύει και για την κολλήση. Πριν αγγίξετε τα ηλεκτρονικά εξαρτήματα, αποσυνδέστε το κολλητήρι από το δίκτυο! Μην χρησιμοποιείτε ποτέ χαλκό-στόκο στα μπουζί.
- Τα ηλεκτρονικά εξαρτήματα είναι ιδιαίτερα ευαίσθητα σε λανθασμένη πολικότητα. Μετά από οποιαδήποτε εργασία στο σύστημα, βεβαιωθείτε ότι η πολικότητα της μπαταρίας και του ρυθμιστή είναι σωστή. Η λανθασμένη πολικότητα προκαλεί βραχυκυκλώματα και θα καταστρέψει τον ρυθμιστή, το πηνίο ανάφλεξης και τη μονάδα πρόωρης ανάφλεξης. Κατά κανόνα, η καλωδίωση γίνεται πάντα «χρώμα με χρώμα». Οι περιπτώσεις όπου το χρώμα διαφέρει μεταξύ των καλωδίων αναφέρονται ρητά στις οδηγίες μας.

- Όταν χειρίζεστε τον νέο ρότορα, προσέξτε να μην προκαλέσετε ζημιά στους μαγνήτες του. Αποφύγετε τα άμεσα χτυπήματα στην περιφέρεια του ρότορα. **Κατά τη μεταφορά, μην τοποθετείτε ποτέ τον ρότορα πάνω από τον στάτορα.** Τηρήστε τις οδηγίες μας σχετικά με τη μεταφορά του υλικού.

- Μην χρησιμοποιείτε καλώδια μπουζί με αντίσταση μεγαλύτερη από 5 kΩ. Καλύτερα να χρησιμοποιείτε καλώδια 1 ή 2 kΩ. Λάβετε υπόψη ότι οι υποδοχές μπουζί φθείρονται με την πάροδο του χρόνου και, ως εκ τούτου, αυξάνεται η εσωτερική τους αντίσταση. Εάν ο κινητήρας εκκινεί μόνο όταν είναι κρύος, η αιτία είναι πολύ πιθανό να είναι μια ελαττωματική υποδοχή μπουζί ή/και ένα ελαττωματικό μπουζί. Σε περίπτωση προβλημάτων, ελέγξτε επίσης τα καλώδια υψηλής τάσης. Μην χρησιμοποιείτε ποτέ καλώδια υψηλής τάσης από ανθρακονήματα, ούτε τα λεγόμενα «καυτά καλώδια» που υπόσχονται αύξηση της σπινθήρας.

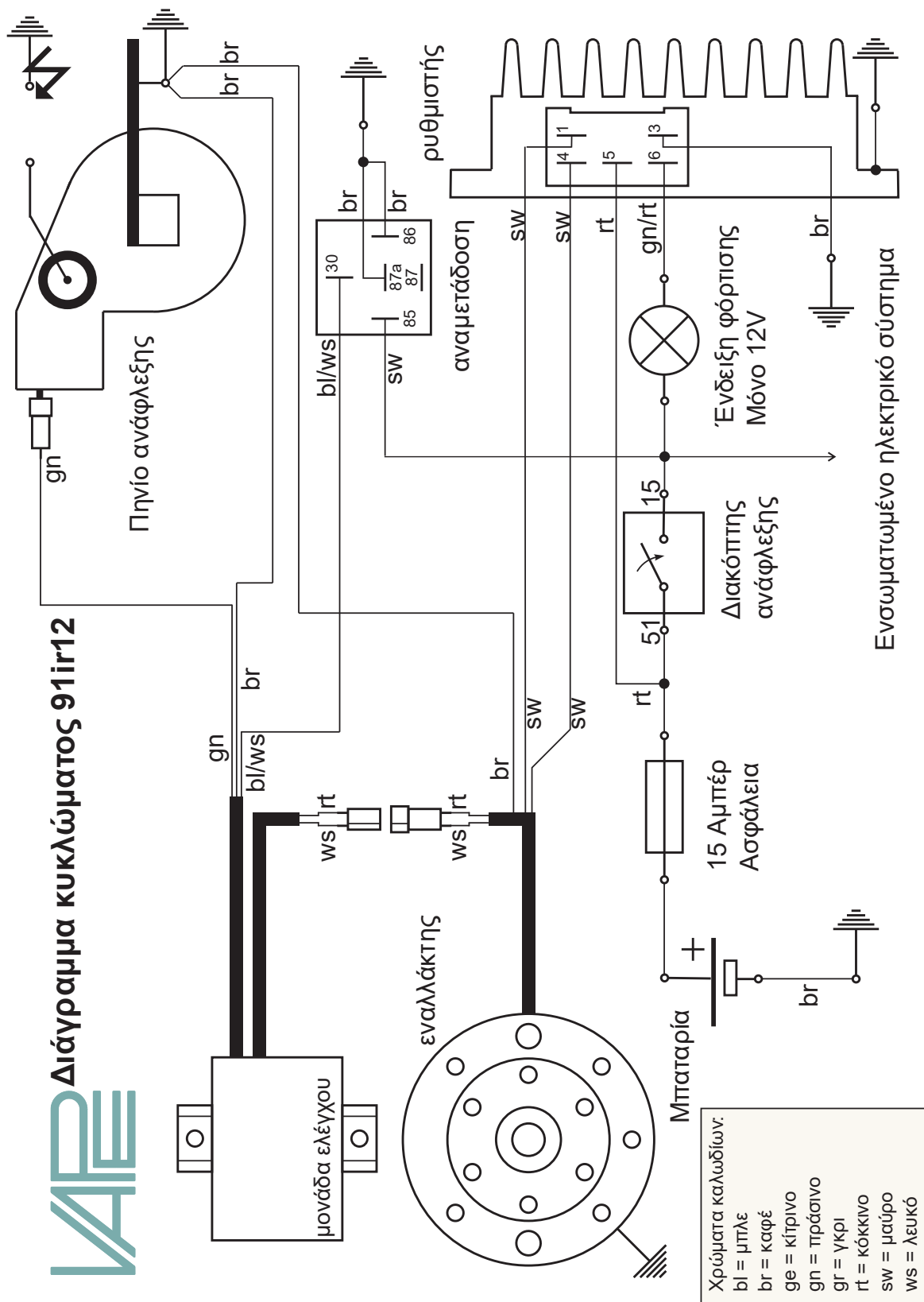
- Είναι καλή ιδέα να καλύψετε τον ρότορα με ένα λεπτό στρώμα λαδιού για να μειώσετε τον κίνδυνο διάβρωσης.

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

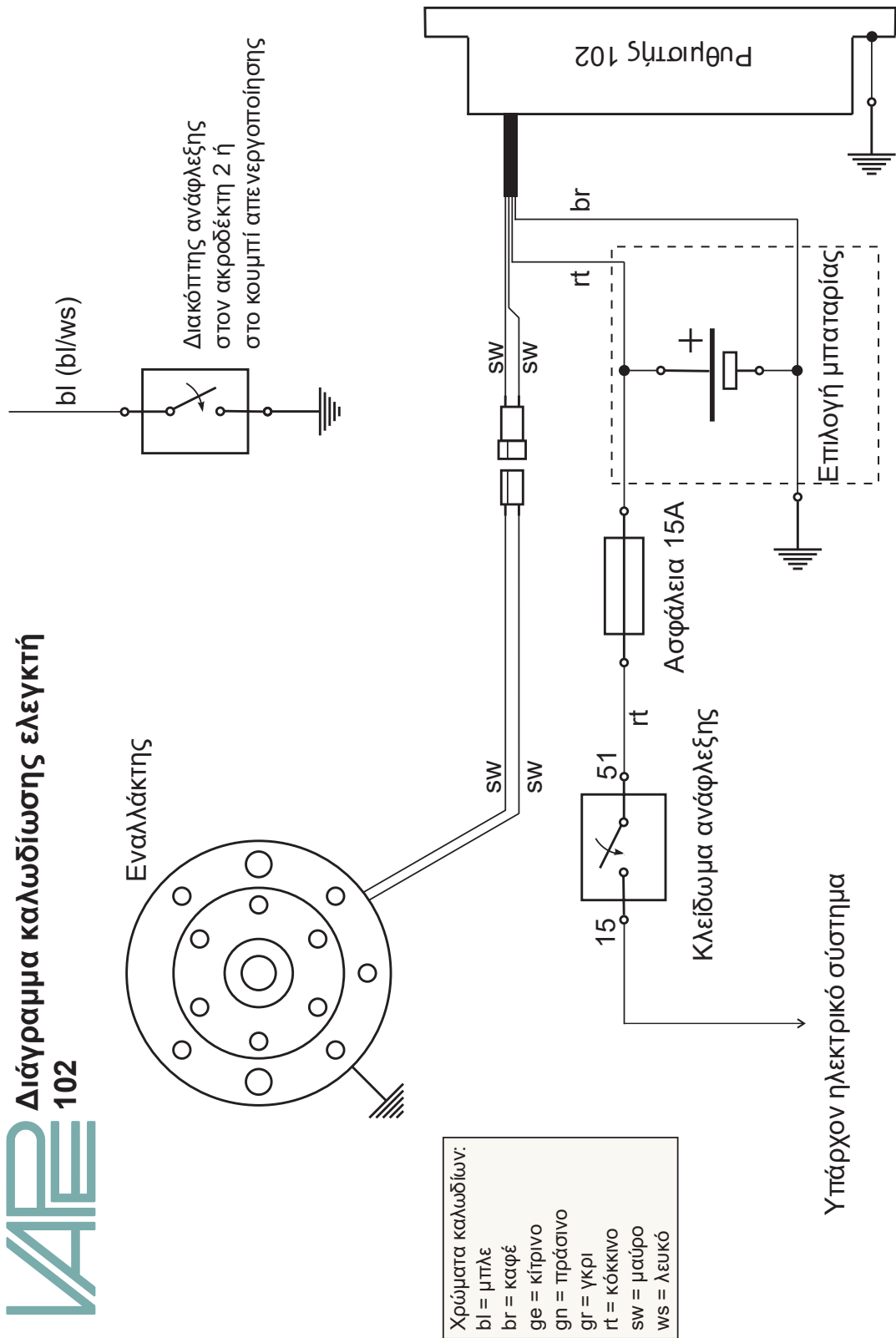
- Εάν η μοτοσικλέτα δεν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για μεγάλο χρονικό διάστημα, αποσυνδέστε την μπαταρία (εάν υπάρχει) για να αποτρέψετε τη διαρροή ρεύματος μέσω των διόδων του ρυθμιστή. Ωστόσο, ακόμη και μια αποσυνδεδεμένη μπαταρία θα εξαντληθεί μετά από κάποιο χρονικό διάστημα.

- 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 της ηλεκτρική καρδιά!



Διάγραμμα καλωδίωσης ελεγκτή 102



Χρώματα καλωδίων:

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