

Rendszer 63461799

- 6 voltos rendszerhez lásd a 634 62 799 rendszert (jobb a 12 V-os használata!)

12 voltos generátor/elektronikus gyújtás a JAWA 634 és a CZ 471 Twins modellekhez

- Magnétos alapú generátor beépített, teljesen elektronikus gyújtással. Kimeneti teljesítmény: 12 V/150 W egyenáram. Szilárdtest-gyújtás, a rendszerből saját tápellátással. Felváltja a régi dinamót, a gyújtáspontokat, a kondenzátort és a gyújtótekerceket. Ha szeretné, akkumulátor nélkül is vezethet. A motor burkolatán nincs szükség módosításokra.

- Amennyiben a motorkerékpárján elektronikus fordulatszámérő található (ahogyan néhány 634-es változatnál volt), akkor ez a fordulatszámérő nem fog működni az új rendszerrel. Kérjük, olvassa el az elektronikus fordulatszámérővel kapcsolatos tájékoztatásunkat.


- A rendszer használható a CZ471-hez, de ki kell venni a forgattyúcsapot, mivel az időzítés eltérő (lásd az utasításokat)

Előny az eredeti rendszerhez képest

- minden alkatrész új
- nagyobb fénytelsítmény
- nagyon stabil gyújtás, erős szikrával
- jobb indítás, jobb üzemanyag-égés
- nincs többé gond a beállítási pontokkal



M63461799

Szerelési útmutató a 63461799 rendszerhez	21.4.2026
<p>- Ha tudsz gyári gyújtást beszerezni és beállítani, és rendelkezel alapvető szerelési ismeretekkel, akkor a VAPE-et is be tudod szerelni! Ha még soha nem szereltél gyújtást, akkor jobb, ha ezt egy szakértőre bízod.</p>	
<p>- A VAPE nem tudja ellenőrizni az utasítások betartását, sem a rendszer telepítésének, üzemeltetésének, használatának és karbantartásának feltételeit és módszereit. A nem megfelelő telepítés anyagi károkat, sőt akár személyi sérüléseket is okozhat. Ezért nem vállalunk felelősséget azokért a veszteségekért, károkért vagy költségekért, amelyek a helytelen telepítésből, a nem megfelelő üzemeltetésből, illetve a helytelen használatból és karbantartásból erednek, vagy azokhoz bármilyen módon kapcsolódnak. Fenntartjuk a jogot, hogy a terméket, a műszaki adatokat, illetve a szerelési és üzemeltetési utasításokat előzetes értesítés nélkül módosítsuk</p>	
FONTOS	
<p>- Kérjük, olvassa el figyelmesen és teljes egészében az alábbi utasításokat, mielőtt megkezdené a motorkerékpárján végzendő munkát</p> <p>Kérjük, vegye figyelembe, hogy az anyag bármilyen módosítása, valamint a VAPE-vel nem egyeztetett saját javítási kísérletek a garancia elvesztését vonhatják maguk után. Ne vágja el a vezetékeket. Ez a fordított polaritás elleni védelem elvesztéséhez vezet, és gyakran az elektronika károsodását eredményezi. Kérjük, vegye figyelembe a rendszer információs oldalán található információkat is. Ellenőrizze, hogy a megvásárolt termék valóban megfelel-e a motorjának. A helytelen gyújtásbeállítások károsíthatják a motort, és akár sérülést is okozhatnak a rúgásindítás során (heves visszarúgások). Legyen óvatos az első próbaüzemek során. Szükség esetén állítsa be a beállításokat biztonságosabb értékekre (kevesebb előgyújtás). Az összeszerelés során gondosan ellenőrizze, hogy a rotor (lendkerék) nem ér-e hozzá a stator tekercseihez vagy más alkatrészekhez, ami különböző körülmények miatt előfordulhat, és súlyos károsodást okozhat.</p>	
<p>Rendeltetésszerű használat</p> <p>- Ez a rendszer azoknak a veterán és klasszikus motorkerékpároknak a gyári generátor- és gyújtásrendszerének cseréjére szolgál, amelyek motorjának jellemzőit utólagosan nem módosították. A rendszer nem teljesítménynövelő rendszer, és nem eredményez jelentős teljesítménynövekedést. Ugyanakkor jelentősen javítja az üzemképességet és a kényelmet azáltal, hogy jobb világítást, az irányjelzők és a dudák jobb működését, valamint az előregedő gyári rendszerekhez képest nagyobb megbízhatóságot biztosít. Mivel rendszerünk nem befolyásolja a motor jellemzőit, nem növeli a gázhalmazállapotú szennyezőanyagok kibocsátását és a zajszintet. A legtöbb esetben a jobb égésnek köszönhetően a szennyezőanyag-kibocsátás akár csökkenhet is. Ha a rendszert a rendeltetésszerűen használják, az általában nem sérti a motorkerékpár hatályos jogi státuszát. (Kérjük, ellenőrizze a helyi jogszabályokat!) Ez a rendszer nem alkalmas versenyeken való használatra. Ha a rendszer nem a rendeltetésszerűen használja, a garancia érvényét veszti, és előfordulhat, hogy nem éri el a kívánt eredményeket, vagy a legrosszabb esetben elveszíti a jármű közúti alkalmasságát.</p>	
<p> - A VAPE garantálja, hogy termékei a körben szereplő „E” jelöléssel (Csehország esetében kifejezetten E8) rendelkeznek, ezáltal biztosítva a termék tulajdonságainak folyamatos megfelelését a vonatkozó ECE típusjóváhagyási előírásoknak (különösen az ECE R10.05-nek). Az ellenőrzést az illetékes hatóság rendszeresen elvégzi.</p>	
<p>- A töltőrendszer kizárólag újratölthető 12 V-os (6 V-os rendszerek esetén 6 V-os) ólom-savas akkumulátorokhoz használható, folyékony elektrolittal vagy zárt ólom-savas akkumulátorokhoz, AGM-hez, gélhez. Nem alkalmas nikkel-kadmium, nikkel-fém-hidrid, lítium-ion vagy bármilyen más típusú újratölthető vagy nem újratölthető akkumulátorokhoz.</p>	
<p>- Ez egy cserealkatrész-készlet, nem pedig az eredeti alkatrészek másolata. A készletben található alkatrészek ezért eltérő megjelenésűek, és illeszkedésük is eltérő lehet (különösen a gyújtótekercs és a szabályozó esetében), ezért némi módosítást igényelhetnek az Ön részéről.</p>	
<p>- Az összeszerelés során feltétlenül kezdje a motorhoz tartozó alkatrészek összeszerelésével, hogy megbizonyosodjon azok illeszkedéséről, mielőtt a külső alkatrészeket szerelné fel. Sok esetben az ügyfelek ezeket szerelik össze először, és ezáltal gyakran módosítják őket, ami a jóállás megszegését jelenti, és az alkatrészeket újraértékesítésre alkalmatlanná teszi. A régi gyújtásrendszerek cseréje nem olyan egyszerű, mint valamit leemelni a szupermarket polcáról, mivel nagyon sokféle típus és változat létezik, és előfordulhatnak ismeretlen utángyártott módosítások is, amelyek bőven hagynak teret a hibázásra.</p>	

- Rendszereinket **NEM** teszteltük **harmadik féltől származó elektronikus eszközökkel (például GPS-ekkel, mobiltelefonokkal, LED-es világítással stb.) való használatra, és ezek károsodását okozhatják.** Az esetlegesen meglévő elektronikus fordulatszámérő nem fognak működni az új rendszerrel. Az esetlegesen meglévő biztonsági kapcsolók és elektronikus szeleppvezérlők nem támogatottak. Előfordulhat, hogy motorkerékpárját eredetileg olyan gyújtásrendszerrel szerelték fel, amely jogi okokból korlátozta a végsebességet. Az új rendszer nem rendelkezik ilyen funkcióval, ezért előzetesen ellenőrizze a jogi helyzetét.

- Ha nincs megfelelő szakértelme a beszereléshez, bízza azt szakemberre vagy egy szakműhelyre. A nem megfelelő beszerelés károsíthatja az új rendszert és a motorkerékpárját, sőt akár személyi sérüléseket is okozhat.

- Mielőtt megrendelné a rendszert, kérjük, ellenőrizze, hogy a készlet tartalmazza-e az új rotor leszerelésére szolgáló szerszámot. Ha nem, akkor célszerű azt is egyidejűleg megrendelni. Az új rotor leszereléséhez soha ne használjon más szerszámot, mint az ajánlottat. A rotor más szerszámok vagy módszerek használata következtében bekövetkező károsodására a jótállás nem terjed ki.

- A rotor érzékeny az ütésekre (szállítás közben is). Az összeszerelés előtt mindig ellenőrizze, hogy nincs-e rajta sérülés (a mágnesek nélküli rotor esetében próbálja meg az ujjaival félretolni a mágneseket). Ütés hatására a beragasztott mágnesek elmozdulhattak, és kizárólag mágneses erő tartja őket a rotoron, így ez nem feltétlenül látszik azonnal. A motor működése közben ez jelentős károkat okozhat. Mielőtt a rotort a motorra helyezné, kérjük, győződjön meg arról, hogy a mágnesek nem gyűjtöttek-e össze fémtárgyakat, például apró csavarokat, anyákat és alátéteket. Ez szintén súlyos károsodáshoz vezethet.

- **Ha van internet-hozzáférése, a legjobb, ha az utasításokat online nézed meg.** A képekre kattintva nagyobb és jobb minőségű képeket láthatsz, és esetleg frissített információkat is találsz. A rendszerlista a <http://www.powerdynamo.biz> oldalon található



A következő alkatrészeket kellett volna megkapnia:

- állórész tekercs adapteren és érzékelővel
- rotor (lendkerék)
- szabályozó/egyenirányító
- kettős gyújtótekercs
- tekercstartó konzol
- HT kábel
- kikapcsoló relé
- rögzítőcsavarok az állórész szerelvényhez és a gyújtótekercshez
- akkumulátor kábelek

! - Felhívjuk figyelmét, hogy az állórész tekercse szállításkor csak lazán van rögzítve az alaplemezhez, mivel az összeszerelés során le kell választania róla (ellenkező esetben nem tudja behelyezni a főtengelyház rögzítőcsavarjait).

- Kérjük, vegye figyelembe továbbá, hogy az érzékelőt (pickup) mi csak lazán rögzítjük, mivel Önnek kell beállítania a hézagot. A beállítás után óvatosan húzza meg a csavarokat.



- Az új rotor újbóli leszereléséhez szüksége lesz egy M27x1,25-ös lehúzóra (99 99 799 00 alkatrész - nem tartozék!-).

- Megjegyzés: Soha ne használjon karos lehúzót, kalapácsot vagy bármilyen más eszközt, amely leütheti a mágneseket.



- A régi rotor kiszedéséhez szüksége lesz egy M8x90-es lehúzó szerszámra (alkatrékszám: 70 80 899 90 – nem tartozék!–).

- Megjegyzések a vezetékekről:

- A tapasztalatok azt mutatják, hogy az idő múlásával szinte minden motorkerékpár vezetékezésén változtatások történnek. Ennek következtében a motorkerékpárján a vezetékek színei és maguk a vezetékek is eltérhetnek az általunk leírtaktól. Kétség esetén kérjük, olvassa el az eredeti bekötési rajzot. Vegye figyelembe, hogy a JAWA 634-nek nagyon sok változata létezik, amelyek a vezetékezés tekintetében is eltérnek egymástól.

- Válassza le az akkumulátort, és vegye ki a motorkerékpárból. Ne feledje, hogy most egy 12 voltos rendszert szerel be, ezért vagy 12 voltos akkumulátorra lesz szüksége, vagy választhatja az akkumulátor nélküli üzemmódot. Mindenesetre az összes izzót 12 voltosra kell cserélnie. A kürt maradhat 6 voltos. Az akkumulátor nélküli üzemmóddal kapcsolatban kérjük, vegye figyelembe a vonatkozó tájékoztatásunkat.

- Döntse el, milyen kikapcsolási módot szeretne telepíteni. Két lehetőség közül választhat, mindkettőnek megvannak a maga előnyei és hátrányai. Mi a relés változatot szereltük össze előre, mivel ez lehetővé teszi a korábbiakhoz hasonlóan a kulccsal történő be- és kikapcsolást.

- relés módszer (alapfelszereltség)

Előny: ez a lehetőség lehetővé teszi, hogy a gyújtáskapcsolót a korábbiakhoz hasonlóan használja. Semmi sem változik

Hátrány: nem tud motorozni működő akkumulátor nélkül (kivéve, ha vész helyzetben meghúzza a barna vezetékét, amely a földelést biztosítja a reléhez, így az már nem érintkezik a földdel.)

- vészleállító módszer

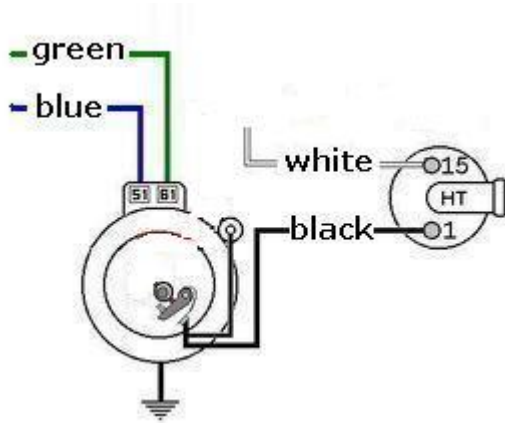
előny: akkumulátor nélkül is lehet vele közlekedni, ami előnyös az alkalmanként használt történelmi motorok esetében.

Hátrány: meg kell vásárolnia a kapcsolót, és azt a kormányra kell felszerelnie. Mi is kínálunk ilyen kapcsolót.

- A legjobb megoldás a kormány jobb oldalán található meglévő stop-kapcsoló használata és átkötése. (A legelső verziókban nem volt ilyen kapcsoló, ezért akkumulátor nélkül történő vezetés esetén egy kiegészítő kill switch-et kell felszerelni a kormányra.)

- A kapcsoló működése azonban megfordul: ahol korábban BE volt, most KI van, és fordítva.

- A gyári vezetékek ezen átalakítása megszakította a gyújtótekerces áramellátását. Most úgy kell átkötni a kapcsolót, hogy az „ON” állásban (ami ennél a gyújtásnál most „OFF”!) az új gyújtótekerces kék vezetékét földelje. „OFF” állásba kapcsolva a kapcsoló nyitott, így a gyújtótekerces kék vezetékét leválasztja a földről, és a rendszer üzemkész állapotba kerül. A VAPE rendszer be- és kikapcsolásának háttéréről

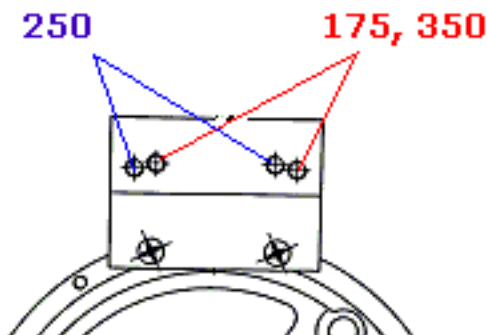


- Válassza le az összes kábelt a régi generátorról, a szabályzóról és a gyújtástekercsről, majd szerelje le ezeket az alkatrészeket. A régi rotort egy M8x90-es lehúzócsavarral húzhatja le a főtengelyről.

- Ellenőrizze, hogy a semleges fokozat vezetéke átfutott-e azokon a kábelkötegeken, amelyeket eltávolítani készül. Ha igen, azt is el kell távolítani, és újat kell felszerelnie.

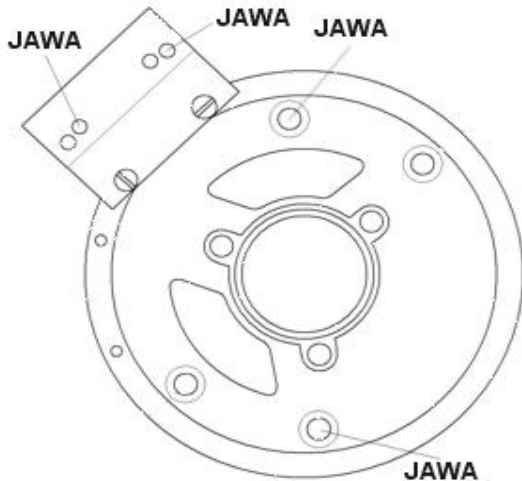
- Figyeljen arra a vezetékre, amely a főkapcsoló 30. érintkezőjétől a régi szabályozó B kapcsához vezetett. Erre a vezetékre ismét szükség lesz, és azt az új szabályozó piros vezetékéhez kell csatlakoztatni (az új mágneses generátorból érkező feszültség bemenete).
- Figyeljen arra a vezetékre, amely a régi szabályozó D kapcsához vezetett a lámpaházba, és onnan a töltésellenőrző izzóhoz. Ezt később is használni fogja (hacsak nem akkumulátor nélkül vezet) a jelzőfény működtetéséhez (csatlakoztassa az új szabályozó zöld/piros vezetékéhez).
- Figyeljen a főkapcsolótól a régi gyújtástekercsekhez vezető vezetékre. Ezt is felhasználjuk, és az új relé fekete kivezetéséhez csatlakoztatjuk (így kerül felhasználásra; ellenkező esetben az eredeti vezeték (szigetelve!) kihasználatlanul marad).
- Távolítsa el a kontaktmegtörőktől a régi gyújtástekercsekhez vezető vezetékeket. Ezekre már nincs szükség.

- Ellenőrizze az új alaplapon az érzékelő (pick-up) helyzetét a téglalap alakú lemezen. Két lehetséges szerelési pozíció van.



- **A 634-es modellnél** az érzékelőt a jobb oldalon helyezük el (ezt alapértelmezésként előre összeszereljük).

- **A 471-es modellnél** nem számít, hogy milyen pozícióba helyezi az érzékelőt, mivel az időzítés más módon történik. (lásd alább)



- Csavarja le az állórész tekercsét az alaplemezről, és emelje fel kissé, hogy hozzáférjen a rögzítőfuratokhoz. Ügyeljen arra, hogy ne sértse meg a tekercs festéssel bevont szigetelését.

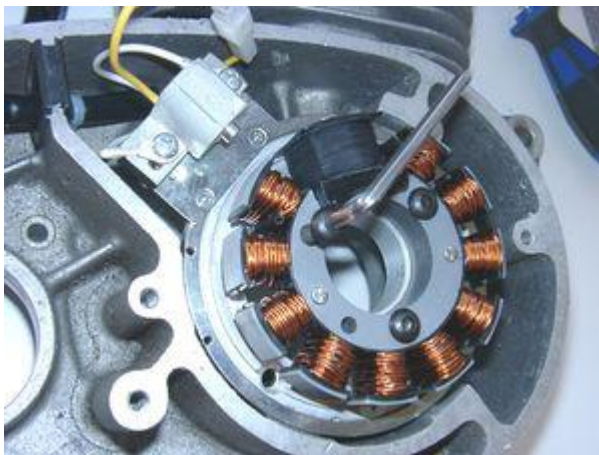
- Keresse meg az alaptányéron a megfelelő rögzítőfuratokat, ahogy az itt látható. Két sorozat található belőlük, az egyik minden JAWA modellhez használható.



- Helyezze az alaplemezt (amely a külső acélgyűrűből és a belső alumíniumlemezről áll) a régi generátor helyére.

- Az érzékelőnek 10 órás helyzetben kell lennie, az állórész tekercse lazán fog lógni.

- Ügyeljen arra, hogy a megfelelő rögzítőfuratokat használja, és a 2 db M6x30-as süllyesztett fejű csavarral (CZ és Perak 6x40) rögzítse az alaplemezt.



- Helyezze vissza az állórész tekercsét az alaplemezre, ügyelve arra, hogy ne sérüljenek meg a vezetékek.

- Győződjön meg arról, hogy az állórész belső nyílása egyenletesen illeszkedik az alaplemez emelt rögzítőperemére – ellenkező esetben a tekercs ferde helyzetben fog ülni, és hozzáér a rotorhoz, megrongálva azt.

- Csavarja le a tekercset a 3 db M6x30-as hatlapfejű csavarral, és húzza meg.



- Semmilyen körülmények között ne végezzen mechanikai módosításokat a motorházon a rendszer beszerelése érdekében (kivéve a stator alján található csap kihúzását vagy letörését). Ne próbálja meg az új állórészt az acélgyűrű nélkül összeszerelni, még akkor sem, ha átmenetileg úgy gondolja, hogy csak így lehet beépíteni. Ez abból a téves feltételezésből fakad, hogy az állórész egészen a motorház aljáig kell beépíteni. Az új rendszer, akár csak a régi, a kissé magasabban elhelyezkedő mélyedésekben fog elhelyezkedni.



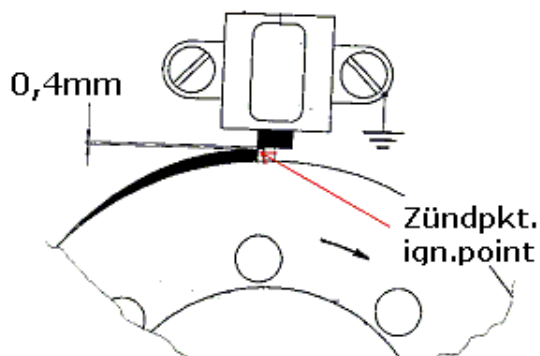
- Helyezze a rotordobot a főtengyelre, ügyelve arra, hogy a horony pontosan illeszkedjen a főtengyel görgőcsapjához. Ellenőrizze, hogy a rotor jól illeszkedik-e a tengelyre. Előfordulhat, hogy a görgőcsap kissé túl magas, és ez megakadályozza a megfelelő illeszkedést. Ebben az esetben csiszoljon le egy kicsit a görgőből.

- A CZ 471-es modellnél távolítsa el a csapszeget! Ez elengedhetetlen, ellenkező esetben nem tudja pontosan beállítani az időzítést.

- Ellenőrizze továbbá, hogy a rotor szabadon forog-e az alaplemez felett.

- Rögzítse a rotort az M6x40-es csavarral, ne felejtse el a mellékelt alátétet. A rotor leszereléséhez használjon M27x1,25-ös lehúzó (és csak ilyen!).

- **A CZ471-es modellnél** az állórész beszerelése előtt ki kell húzni a görgőcsapot. Ez azonban nem jelent problémát, mivel a csapnak nincs rögzítő funkciója, csupán vezetőként szolgál. Az állórész beszerelése után és a forgórész tengelyre helyezése előtt vegye ki a gyújtógyertyákat, állítsa az egyik dugattyút gyújtási helyzetbe, majd helyezze a forgórészt a tengelyre úgy, hogy az az alábbi ábrán látható helyzetben legyen.

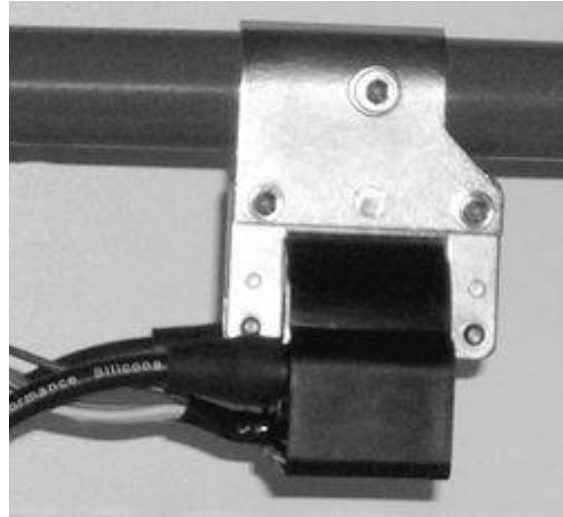


- Forgassa meg a rotort lassan kézzel, és ellenőrizze az érzékelő és a rotor egyik kiálló része közötti távolságot. Ennek kb. 0,4 mm-nek kell lennie. A távolságot úgy állíthatja be, hogy meglazítja az érzékelő 2 rögzítőcsavarját, és kissé elmozdítja az érzékelőt.

- Ne felejtse el gondosan meghúzni az érzékelő 2 rögzítőcsavarját. Ha laza, az érzékelő érintkezésbe kerül a rotorral, és tönkremegy. Célszerű időnként ellenőrizni a rögzítés szilárdságát.



- Rögzítse az új gyújtótekerccset a mellékelt rögzítőbilincshez, majd csavarozza ezt a bilincset a vázhoz, a gyári tekerccstartó rögzítéséhez használt furat segítségével.



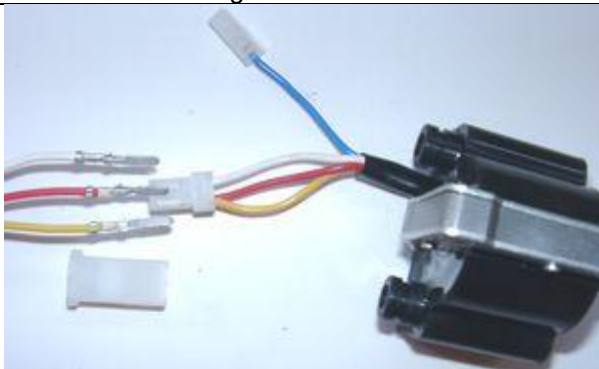
- Szerelje fel az MZ-B-Tronics szabályozó/egyenirányító egységét egy megfelelő helyre (például a szerszámosláda belső oldalára).

- Szerelje fel a relét (ha ezt az opciót választja). Javasolt helye az akkumulátor mellett van.

Csatlakoztassa az alkatrészeket a megfelelő bekötési rajz szerint!

- Standard DC szabályzónkhoz (95 22 699 06) használja a **72xr12** kapcsolási rajzot.
- Beépített simító kondenzátorral ellátott DC szabályzónkhoz (73 00 799 50) használja a **reg_102** bekötési rajzot is.

- Annak érdekében, hogy a vezetékek könnyebben átjuthassanak a motorház gyakran szűk nyílásain, a generátor vezetékvezetésének gyújtástekercshez vezető műanyag csatlakozóját még nem helyezték fel a vezeték csatlakozójára. Ezt a csatlakozót csak akkor szabad felhelyezni, ha a motor oldalán minden megfelelően be van szerelve.

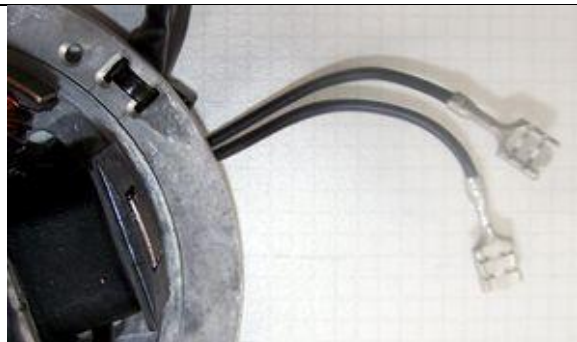


- Keresse meg a gyújtótekerccset a női csatlakozójával és a három vezetékkel (piros, sárga és fehér).

- Helyezze a mellékelt 4-pólusú csatlakozóházat erre a csatlakozóra, és dugja be a generátorból jövő három vezetéket (piros, sárga és fehér). Győződjön meg arról, hogy a csatlakozók szilárdan illeszkednek a csatlakozóházba, és hogy a következőképpen csatlakoztatja őket:

- a pirosat a pirosához
- a sárgát a sárgához
- a fehéret a fehérhez

- Ha szükséges (vagy szeretné), hogy a kapcsokat újra kivegye a csatlakozóházból, dugjon be egy gemkapcsot előlről a kapcsok mellé, és tolja félre a kis kiálló részt. Ezután húzza ki a vezetéket.

A Powerdynamo generátor csatlakoztatása a világítási áramkörhöz (szabályozón keresztül):


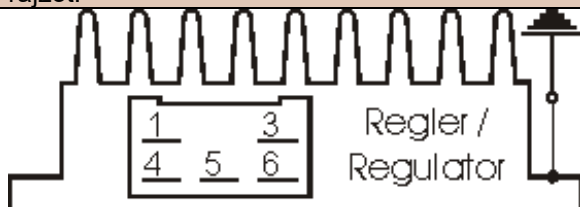
- Az állórész tekercséből kiinduló két fekete vezeték a világítás, a dudu, a vészvillogók stb. áramellátását biztosítja. Ezeknek semmi közük nincs a gyújtáshoz.

- Ezt a feszültséget (10 és 50 V közötti váltakozó áram) azonban stabilizálni (szabályozni) kell, és a legtöbb alkalmazáshoz egyenárammá (DC) kell alakítani, mivel elsősorban váltakozó áramról (AC) van szó.

- Ehhez 2 különböző szabályzót kínálunk:

Figyelem: A plusz és mínusz pólusok összekeverése (az egyenáramú változatoknál) a szabályzó azonnali tönkremeneteléhez vezet. Mivel ez gondatlanságnak minősül, nem képezi garanciális esetet! Az átégett szabályzót leginkább az éles szag alapján lehet felismerni.

1. típusú szabályzó: standard DC szabályzóval (95 22 699 06) használja a **72xr12** bekötési rajzot:



-Az új szabályzó/egyenirányító egy kompakt, 6 pólusú csatlakozóval rendelkezik, amelyek közül az egyik nem használatos. A csomagban található egy ehhez a csatlakozóhoz illeszkedő aljzatfedél. Ebbe az aljzatba a következő vezetékeket kell bedugni (amelyek csatlakozóival a csatlakozóba pattinthatók):

A generátorból kiinduló két fekete kábel ...

... csatlakoztassa az új szabályzó 1/4-es kivezetéseire (innen egyaránt fekete vezeték vezetnek a készülék belsejébe). Nem számít, melyik vezeték melyik kivezetéshez (1/4) csatlakozik, mivel váltakozó áramot vezetnek.

Az új barna kábel a kerek szemes csatlakozóval.

... csatlakoztassa a szabályzó egység 3. érintkezőjéhez (onnan egy barna vezeték vezet a készülék belsejébe) az akkumulátor negatív pólusához, vagy (ha akkumulátor nélkül vezet) a földhöz (karosszéria).

Az új piros kábel a kerek szemes csatlakozóval ...

**Figyelem:
A helytelen polaritás károsíthatja az elektronikát!**

... csatlakozik az új szabályzó 5. érintkezőjéhez (onnan egy piros vezeték is belemegy a készülékbe). Ez a vezeték a régi és az új rendszer közötti fő összekötő pont. Itt jön ki a szabályzott pozitív feszültség, amely az akkumulátor plusz pólusához, vagy (ha akkumulátor nélkül vezet) a főkapcsoló feszültségbemeneti csatlakozójához (gyújtáskapcsoló, német motorok: 51/30-as csatlakozó) csatlakozik.

Győződjön meg arról, hogy **16 A-es biztosíték** van az akkumulátor és a jármű áramköre között.

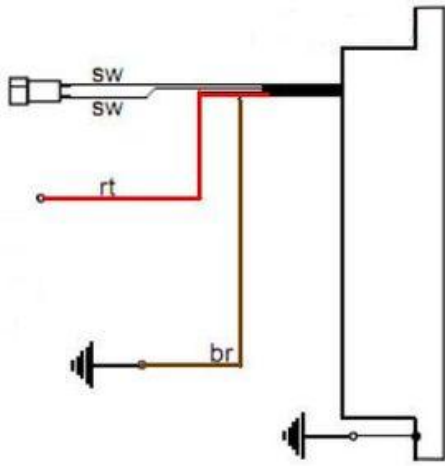
Az új szabályzó 6. érintkezőjén lévő zöld/piros vezeték ...

... a töltésjelző lámpához tartozik. Ide kell csatlakoztatni azt a vezetéket, amely korábban a jelzőlámpától az eredeti szabályzóhoz vezetett.

- Ne feledje, hogy ez a vezérlő csak akkumulátor jelenlétében működik. Ha akkumulátor nélkül vezet, de a vezetéket mégis csatlakoztatja, akkor a lámpa akkor is világít, amikor a generátor feszültséget termel. Tehát akkumulátor nélkül ne csatlakoztassa.

- A fényszabályozó funkció tranzisztoros kapcsolón alapul, és kiegészítő funkcióként szolgál. Még ha ez meg is hibásodna, a szabályozó továbbra is működőképes állapotban lehet. Egyszerű ellenőrzés: indítsa be a motort, kapcsolja be a fényeket, majd válassza le az akkumulátort. Ha a fények továbbra is erősen világítanak, a készülék rendben van.

2. típusú szabályozó: beépített simító kondenzátorral ellátott egyenáramú szabályozóval (73 00 799 50), használja kiegészítésként a **reg_102** kapcsolási rajzot:



- a 2 fekete (sw) vezeték az alternátor váltakozó áramú bemenete (mivel váltakozó áramról van szó, nem számít, melyik fekete melyik feketéhez csatlakozik)
- a piros (rt) vezeték a 12 V-os egyenáramú kimenet, valamint
- a barna (br) vezeték a földelés, belsőleg a házhoz csatlakozik

- Marad a kék (néha kék/fehér) vezeték a gyújtótekercsen. Ez a leállító (cut-off) vezeték.

- Ha földelésre csatlakoztatja, leállítja a gyújtást!

Megjegyzés:

- Ha gyújtási problémákat tapasztal, első lépésként válassza le ezt a kék vezetékét. Sok esetben ez lehetővé teszi, hogy újra elindulhasson

- Kikapcsolás külön vészleállító kapcsolóval
(akkumulátor nélküli vezetés esetén):

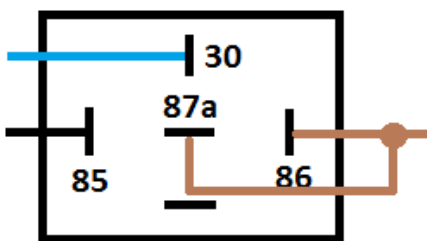
A relé nem kerül beszerelésre. A gyújtótekercs kék (/fehér) kábele egy vészleállító kapcsolóhoz lesz csatlakoztatva, amely földre zár (egy gomb a kormányon). Vagy felszerelhet egy gyújtászárot, amelynek OFF állásban földre záró funkciója van.

- Akkumulátoros módszer:

Csatlakoztassa a barna relévezetékét egy jó földeléshez. Vezesse a reléből kiinduló hosszabb fekete vezetékét ahhoz a vezetékhez, amely korábban a kapcsoló bekapcsolt állapotában feszültséget vezetett (német motoroknál: 15. érintkező), és csatlakoztassa oda. Csatlakoztassa a relé 30. érintkezőjéről jövő kék vezetékét az új gyújtótekercs kék (/fehér) vezetékéhez.

Ha az akkumulátor az úton lemerül, egyszerűen válassza le azt a kék vezetékét, és a motorja újra működni fog (csak nem áll le a kikapcsolással).

Relé bekötése (ha használja):



- A 87a és 86-os érintkezőkről induló, gyűrűs csatlakozóval ellátott barna vezeték a földhöz csatlakozik.

- A 85-ös érintkezőről induló fekete vezeték egy főkapcsoló csatlakozójához vezet, amely bekapcsolt állapotban feszültséget vezet.

		<p>- Kettős kimeneti tekercseinkben a szekunder tekercs mindkét vége a gyújtógyertyákhoz csatlakozik.</p> <p>- A két kimenet közötti tipikus ellenállás 6,2 kOhm. Mindkét kimenet egyszerre gyullad be (ahogyan az sok kettős rendszerben megszokott). A szikrák azonban 180 fokkal eltéréssel polarizálódnak, ami stroboszkóppal megfigyelhető.</p>
<p>- A gyújtás csak akkor működik megfelelően, ha mindkét gyújtógyertya csatlakozója csatlakoztatva van. Nem szabad az egyik oldalt a másik nyitott állapotában tesztelni (ha nem ül a beszerelt gyújtógyertyán). Ennek oka, hogy (gyakorlatilag) mindkét kimenet a másik földelését használja. Ez azt is jelenti, hogy mindkét gyertya sorba kapcsolva működik, ami növeli az ellenállást, ezért jobb, ha alacsony ellenállású gyújtógyertya (ellenállás) aljzatokat használ, és győződjön meg arról, hogy azok jó állapotban vannak. Ha kétségei vannak, mérje meg az ellenállást egy forró aljzaton (melegítse fel mérés előtt).</p> <p>- Ha az egyik oldal földelése és a gyújtógyertya közötti áramút – a tekercsen keresztül a másik gyújtógyertyáig és annak földeléséig – megszakad, akkor egyik oldalon sem keletkezik szikra. Ha tényleg csak az egyik oldalt szeretné ellenőrizni, akkor a másik oldal nagyfeszültségű vezetékeit földeld le, így működni fog. Előfordul, hogy a másik oldalról földelés nélkül maradt tekercs pótlást keres – ami a karosszériához vezető, körülötte zajló heves szikrázással jár.</p>		
<p>Csavarja be a nagyfeszültségű (gyújtó) kábelt...</p> <p>- Kérjük, ne használjon szikrafokozó kábeleket, például „Nology supercables” vagy „hot wire” típusúakat. Ez zavarhatja a rendszer működését, és akár károsíthatja is azt.</p>	<p>... a gyújtótekercsbe, és húzza át a gumitömítést, mielőtt felszerelné a tekercset (így könnyebb lesz).</p> <p>- Kérjük, használja a csomagban található kábelt, és ne bármilyen régi kábelt.</p>	
<p>- Jól teszed, ha új gyújtógyertyákat és gyújtógyertya-csatlakozókat szerelsz a motorodra (lehetőleg 0–2 kOhm közötti ellenállásúakat). Számos probléma vezethető vissza a „látszólag jó” (akár teljesen „vadonatúj”) gyújtógyertyákra, csatlakozókra és kábelekre.</p> <p>- Ne használj olyan gyújtógyertyákat, amelyek belső szűrőellenállással rendelkeznek. Az NGK (például) kínált ilyen gyújtógyertyákat, amelyek „R” (ellenállás) kóddal voltak ellátva.</p>		
<p>- Végül – még az akkumulátor beszerelése és az első indítás előtt – kérjük, gondosan ellenőrizze újra az összes csatlakozást és szerelést a kapcsolási rajz alapján. Ellenőrizze, hogy az akkumulátor és az izzók feszültsége megfelelő-e (12 V).</p>		
<p>- Ha valami nem működik, kérjük, olvassa el a hibaelhárítási útmutatónkat a honlapunkon. Első lépésként válassza le a kék vezetéket a tekercsről, majd próbálja meg újra.</p>		
<p>- FONTOS: A főtengely javítása során a generátor tengelyét gyakran megmunkálják, és ezáltal rövidebb lesz. Ennek következtében a rotor alacsonyabban helyezkedik el, és szegecsei esetleg hozzáérhetnek a stator tekercséhez. Ez a stator megrongálódásához és a gyújtás meghibásodásához vezet.</p>		

Fontos biztonsági és üzemeltetési információk

- A biztonság az első! Kérjük, tartsa be a gépjárműjavításra (MVR) vonatkozó általános egészségügyi és biztonsági előírásokat, valamint a motorkerékpár gyártója által megadott biztonsági utasításokat és kötelezettségeket.

Az anyagon található időzítési jelölések csak általános iránymutatásként szolgálnak az első beszerelés során. A szerelés után megfelelő eszközzel (sztróboszkóppal) ellenőrizze, hogy a beállítások helyesek-e, hogy elkerülje a motor károsodását vagy akár az egészségre gyakorolt káros hatásokat. A beszerelésért és a beállítások helyességéért kizárólag Ön felel.

- A gyújtásrendszerek nagyfeszültséget generálnak! A mi eszközünkkel akár 40 000 voltot is! Ez gondatlan kezelés esetén nemcsak fájdalmas, de egyenesen veszélyes is lehet. Kérjük, tartson biztonságos távolságot a gyújtógyertya elektródájától és a szabadon fekvő nagyfeszültségű kábelektől. Ha ellenőriznie kell a szikragyújtást, fogja meg a gyújtógyertya dugóját valami jól szigetelő anyaggal, és nyomja azt erősen a motorblokk szilárd felületéhez. Soha ne húzza le a gyújtógyertya kupakjait, amikor a motor jár. Járművét csak leállított motorral és kikapcsolt gyújtással mossa.

- A készlet részeként meg kellett kapnia a rögzített gumi kupakkal ellátott HT-kábelt (*amely nem tartalmaz ellenállást*); a helyi jogszabályoknak (*elektromágneses összeférhetőségi követelmények*) való megfelelés érdekében beépített ellenállással rendelkező gyújtógyertyát kell használnia (*vagy a kupakot cserélnie kell egy ellenállást tartalmazóra*).

- Ne használjon ellenállást tartalmazó gyújtógyertya-sapkát olyan gyújtógyertyával **együtt**, amely szintén ellenállást tartalmaz. Ez problémákat okozhat, különösen a motor indításának nehézségeit. A sapka és a gyújtógyertya együttes teljes ellenállása nem haladhatja meg az 5 kOhm-ot.

- Ne feledje, hogy a gyújtógyertyák előregednek, ami növeli az ellenállást. Ha a motor csak hidegen indul el, akkor nagy valószínűséggel a gyújtógyertya csatlakozója vagy a gyújtógyertya meghibásodása az oka. Ne használjon úgynevezett gyújtáserősítő kábeleket (pl. Nology).

- A beszerelés után ellenőrizze az összes csavar szorítását, még az előre beszerelt csavarokét is. Ha az alkatrészek működés közben meglazulnak, az elkerülhetetlenül károsítja az anyagot. A csavarokat csak lazán szereljük be előre.

- Adjon esélyt az újonnan beszerelt rendszernek, hogy működni kezdjen, mielőtt elkezdene ellenőrizni és tesztelni az értékeket, vagy – ami még rosszabb – módosításokat hajtana végre rajta. Alkatrészeinket szállítás előtt ellenőriztük. Ön egyébként sem tudna sokat ellenőrizni.

Mindenesetre tartózkodjon az elektronikus alkatrészek (pl. gyújtótekerics, szabályozó és előgyújtó egység) mérésétől. Kockáztatja a belső elektronika súlyos károsodását. A műveletből egyébként sem kapna kézzelfogható eredményt. Ne feledje, hogy a karburátor, a gyújtógyertyák és a gyújtógyertya-aljakatok (még ha teljesen újak is) is okozhatják a meghibásodást. Rendszereinkkel kapcsolatos általános tapasztalataink szerint a porlasztót alacsonyabb beállításokra kell átállítani. Ha a rendszer az összeszerelés után nem indul el, először válassza le a kék (vagy kék/fehér) kikapcsoló vezetékét közvetlenül a gyújtótekercsen (vagy egyes esetekben az előfeszítő egységen), hogy kizárja a kikapcsoló áramkör meghibásodását. Gondosan ellenőrizze a földelő csatlakozásokat, győződjön meg arról, hogy a váz és a motorblokk között jó az elektromos kapcsolat.

Problémák esetén kérjük, először keresse fel tudásbázisunkat, mielőtt az alkatrészt ellenőrzésre elküldené hozzánk.

- A klasszikus, pontalapú gyújtási rendszerek szikrája körülbelül 10 000 voltos feszültséggel viszonylag kevés energiával rendelkezik, ezért sárgás és vastag (ami viszont jól láthatóvá teszi). Rendszerünk szikrája nagy energiájú, akár 40 000 voltos, ezért tűhegyes, fókuszált alakú és kék színű, ami miatt nem annyira jól látható. Ezenkívül a szikra csak a rúgóindításos sebességeknél keletkezik, és nem akkor, ha a rúgókart lassan nyomja le a kezével (ahogyan az akkumulátoros gyújtásoknál előfordulhat).

- A kettős kivezetésű gyújtótekercsket használó rendszereknek van néhány sajátosságuk. Kérjük, vegye figyelembe, hogy az egyik oldalon végzett vizsgálatok során a másik oldalt vagy egy behelyezett gyújtógyertyához kell csatlakoztatni, vagy biztonságosan földelni kell. Ellenkező esetben egyik oldalon sem keletkezik szikra. Ezenkívül az ilyen nyitott kivezetések miatt hosszú és veszélyes szikrák repülhetnek a tekercs egész felületén.

- Soha ne végezzen elektromos ívhegesztést a motorkerékpáron anélkül, hogy teljesen leválasztaná az összes félvezető alkatrészt (gyújtótekerccs, szabályozó, előgyújtás); a stator és a rotor leszerelésére nincs szükség. Ugyanez vonatkozik a forrasztásra is. Mielőtt az elektronikus alkatrészekhez nyúlna, válassza le a forrasztópákát a hálózatról! Soha ne használjon rézpasztát a gyújtógyertyákon.

- Az elektronikus alkatrészek rendkívül érzékenyek a helytelen polarításra. A rendszeren végzett munkálatok után feltétlenül ellenőrizze az akkumulátor és a szabályozó megfelelő polaritását. A helytelen polaritás rövidzárlatot okoz, és tönkreteszi a szabályozót, a gyújtótekerccset és az előgyújtás-szabályozót. Általános szabály, hogy a vezetékek csatlakoztatása mindig szín szerint történik. Azokat az eseteket, amikor a vezetékek színe eltér, kifejezetten megemlítjük az útmutatónkban.

- Az új rotor kezelésekor ügyeljen arra, hogy ne sérüljenek meg a mágnesek. Kerülje a rotor kerületére mért közvetlen ütéseket. **Szállításkor soha ne helyezze a rotort az állórész fölé.** **Kérjük, vegye figyelembe az anyag szállítására vonatkozó utasításainkat.**

- Ne használjon 5 kOhm-nál nagyobb ellenállású gyújtógyertya-csatlakozókat. Jobb, ha 1 vagy 2 kOhm-osakat használ. Ne feledje, hogy a gyújtógyertya-csatlakozók előregednek, és ezáltal nő a belső ellenállásuk. Ha a motor csak hidegen indul el, akkor a hiba oka nagy valószínűséggel egy hibás gyújtógyertya-csatlakozó és/vagy gyújtógyertya. Problémák esetén ellenőrizze a nagyfeszültségű kábeleket is. Soha ne használjon szénszálas HT-kábeleket, és soha ne használjon úgynevezett „forró vezetékeket”, amelyek a szikraerősítést ígérik.

- A korrózió kockázatának csökkentése érdekében célszerű a rotort vékony olajréteggel bevonni.

- Soha ne használjon karos lehúzó vagy kalapácsot a rotor leszereléséhez! Ilyen esetben a mágnesek meglazulhatnak. Az új rotor leszereléséhez speciális lehúzó kínálunk (lásd a szerelési útmutatót)!

- Ha a motorkerékpárt hosszabb ideig nem használja, kérjük, válassza le az akkumulátort (ha van ilyen), hogy megakadályozza az áramszivárgást a szabályozó diódáin keresztül. Azonban a leválasztott akkumulátor is egy idő után lemerül.

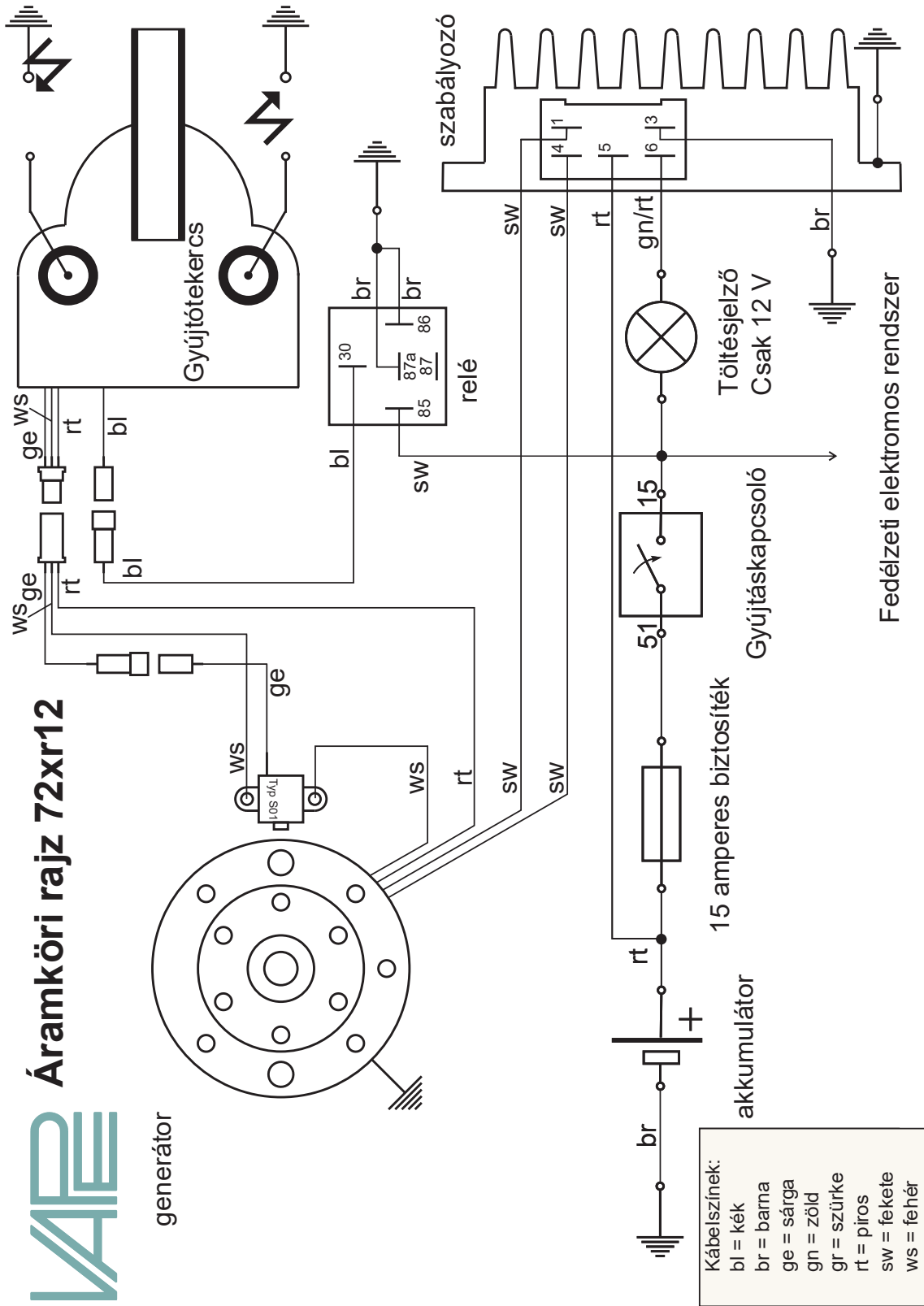
- Kérjük, vegye figyelembe ezeket a megjegyzéseket, de ugyanakkor ne féljen a telepítési folyamatától. Ne feledje, hogy Ön előtt már több ezer másik ügyfél is sikeresen telepítette a rendszert.

Élvezze a motorozást új elektromos szívével!

Áramköri rajz 72xr12



generátor



VAPE A 102-es vezérlő áramköri rajza

