System 7080499017 i 7080499020



Zalety w porównaniu z systemem fabrycznym:

do modeli R50, R51/3, R51S, R60, R67, R67/2, R67/3, R69 z czopem korbowym 17 mm (mierzonym na szerokim końcu).

dla modeli R50/2 (nie dla 12 V „Behörde”), R50S, R50US, R60/2, R60US, R69S, R69US z czopem korbowym 20 mm (mierzonym na szerokim końcu).

- Dynamo zastępujące oryginalne dynamo BMW L45/60L 6 V w silnikach z wałem 17 mm lub 20 mm (mierzone na szerokim końcu). Modernizuje system do 12 V/150 W.

- Nie ma potrzeby modyfikowania obudowy silnika. Dynamo można używać bez akumulatora.

- wszystkie części są nowe
- większa moc światła
- brak zużycia węgli i kolektora

M7080499017

Instrukcja montażu systemu 7080499017/020	17.3.2026

- 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.

- Firma VAPE nie ma możliwości monitorowania przestrzegania tych instrukcji ani warunków i sposobów montażu, eksploatacji, użytkowania i konserwacji systemu. Nieprawidłowy montaż może spowodować szkody materialne, 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

WAŻNE

- Przed rozpoczęciem pracy przy motocyklu należy dokładnie zapoznać się z niniejszą instrukcją.
Należy pamiętać, że wszelkie modyfikacje materiału, a także własne próby naprawy, które nie zostały uzgodnione z firmą VAPE, mogą spowodować utratę gwarancji. Nie należy odcinać przewodów. Prowadzi to do utraty zabezpieczenia przed odwróceniem polaryzacji 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. Nieprawidłowe ustawienia zapłonu mogą spowodować uszkodzenie silnika, a nawet obrażenia podczas rozruchu kopnięciem (gwałtowne odrzuty). Zachowaj ostrożność podczas pierwszych jazd próbnych. W razie potrzeby zmień ustawienia na bezpieczniejsze wartości (mniejsze wyprzedzenie). Podczas montażu sprawdź dokładnie, czy wirnik (koło zamachowe) nie dotyka cewek stojana ani żadnych innych elementów, co może się zdarzyć z różnych powodów i prowadzić do poważnych uszkodzeń.

Przeznaczenie
- System ten jest przeznaczony do zastąpienia standardowych dynamo/alternatorów i układów zapłonowych w motocyklach zabytkowych i klasycznych**, których charakterystyka silnika nie została zmodyfikowana przez producentów części zamiennych**. System ten nie jest systemem tuningowym i nie powoduje znacznego wzrostu mocy silnika. Znacząco poprawia jednak przydatność do ruchu drogowego i komfort jazdy, zapewniając lepsze oświetlenie, lepsze działanie kierunkowskazów bocznych i klaksonu oraz, w porównaniu ze starzejącymi się systemami standardowymi, większą niezawodność. Ponieważ nasz system nie ingeruje w charakterystykę silnika, nie powoduje wzrostu emisji zanieczyszczeń gazowych i 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 prawnych dotyczących motocykli. (Proszę sprawdzić lokalne przepisy prawne!) System ten nie nadaje się do użytku podczas zawodów. Jeśli będzie używany w sposób niezgodny z przeznaczeniem, gwarancja zostanie unieważniona i może się okazać, że nie uzyskasz pożądanych rezultatów lub, w najgorszym przypadku, utracisz dopuszczenie do ruchu drogowego.

- Firma VAPE gwarantuje, że jej produkty posiadają homologację oznaczoną symbolem „E" w okręgu (w przypadku Czech konkretnie E8), zapewniając tym samym stałą zgodność właściwości produktu z odpowiednimi przepisami homologacyjnymi ECE (zwłaszcza ECE R10.05). Kontrole są regularnie przeprowadzane przez właściwy organ.

- System ładowania nadaje się wyłącznie do stosowania z akumulatorami kwasowo-ołowiowymi 12 V (6 V w przypadku systemów 6 V) z elektrolitem płynnym lub akumulatorami kwasowo-ołowiowymi szczelnymi, AGM, żelowymi. Nie nadaje się do stosowania z akumulatorami niklowo-kadmowymi, niklowo-wodorkowymi, litowo-jonowymi ani żadnymi innymi typami akumulatorów wielokrotnego ładowania lub jednorazowego użytku.

- Jest to **system zamienny, a nie kopia oryginalnego materiału**. Części w tym systemie wyglądają zatem inaczej i mogą pasować inaczej (zwłaszcza cewka zapłonowa i regulator), co wymaga pewnych dostosowań ze strony użytkownika.

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Czechy
vape@vape.cz

- Podczas montażu należy koniecznie zacząć od montażu części silnika, aby sprawdzić, czy naprawdę pasują, zanim przystąpi się do montażu części zewnętrznych. W wielu przypadkach klienci montują je jako pierwsze, a tym samym często modyfikują je z naruszeniem gwarancji, co sprawia, że nie nadają się one do ponownej sprzedaży. Wymiana starych układów zapłonowych nie polega na wybraniu produktu z półki w supermarkecie, ponieważ istnieje bardzo wiele typów, wersji i prawdopodobnie nieznanych modyfikacji posprzedażowych, które stwarzają 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 takich elementów.** Istniejące tachometry elektroniczne mogą nie współpracować z nowym systemem. Istniejące wyłączniki bezpieczeństwa i elektroniczne sterowniki zaworów mogą nie być obsługiwane. Być może motocykl był pierwotnie wyposażony w zapłon, który ograniczał prędkość maksymalną ze względów prawnych. Nowy system nie posiada takiej funkcji, dlatego należy wcześniej sprawdzić sytuację prawną.
- Jeśli nie masz doświadczenia w montażu, zleć go ekspertowi lub warsztatowi specjalistycznemu. Nieprawidłowy montaż może spowodować uszkodzenie nowego systemu i motocykla, a nawet doprowadzić do obrażeń ciała.
- Przed zamówieniem systemu sprawdź, czy zestaw zawiera narzędzie do wyciągania nowego wirnika. Jeśli nie, lepiej zamów je jednocześnie. Nigdy nie używaj do wyciągania nowego wirnika narzędzi innych niż zalecane. Uszkodzenia wirnika wynikające z użycia innych narzędzi lub metod nie są objęte gwarancją.
- Wirnik jest wrażliwy na uderzenia (w tym podczas transportu). Przed montażem należy zawsze sprawdzić, czy nie ma uszkodzeń (w przypadku wirnika bez plastyfikacji magnesów należy spróbować odsunąć magnesy palcami). Po uderzeniu przyklejone magnesy mogły się poluzować i przylegać do wirnika wyłącznie dzięki sile magnetycznej, co nie jest od razu zauważalne. Podczas pracy silnika uszkodzenie byłoby znaczne. Przed umieszczeniem wirnika w silniku należy upewnić się, że jego magnesy nie przyciągnęły żadnych metalowych przedmiotów, takich jak małe śrubki, nakrętki i podkładki. Również to mogłoby doprowadzić do poważnych uszkodzeń.
- Jeśli masz dostęp do Internetu, najlepiej zapoznaj się z instrukcjami online. Klikając na zdjęcia, uzyskasz większy i lepszy obraz, a także ewentualnie zaktualizowane informacje. Lista systemów znajduje się na *stronie http://www.vape.eu*



Powinieneś otrzymać następujące części:

- zespół stojana
- wirnik (koło zamachowe)
- prostownik/regulator
- śruby, przewody akumulatorowe



- Aby ponownie odłączyć nowy wirnik, potrzebny będzie ściągacz M27x1,25 (nr części: 99 99 799 00 - nie dostarczony!).

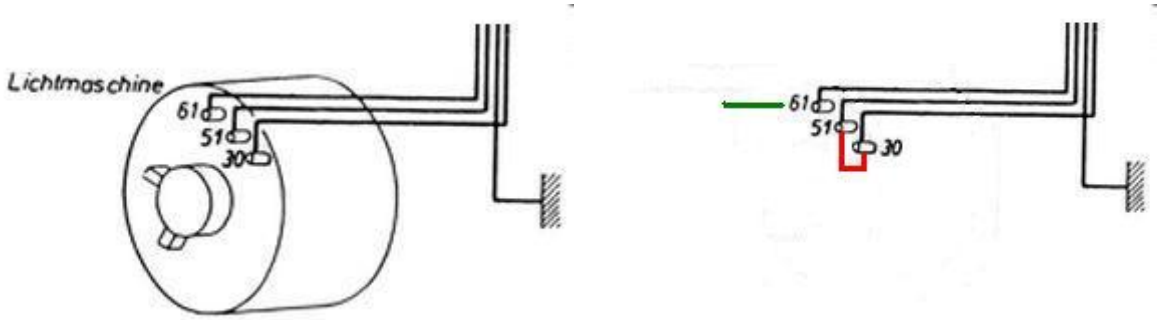
- Uwaga: Nigdy nie używaj ściągacza pazurkowego, młotka ani żadnego innego urządzenia, które mogłoby spowodować odpadnięcie magnesów.

- Upewnij się, że motocykl jest stabilnie ustawiony, najlepiej na podwyższonym stole warsztatowym, i że masz dobry dostęp do przedniej części silnika. Od czasu do czasu będziesz musiał obracać przednim kołem, aby uzyskać lepszy dostęp.

- Odłącz akumulator i wyjmij go z motocykla. Pamiętaj, że zamierzasz zainstalować układ 12-woltowy, więc będziesz potrzebować akumulatora 12-woltowego lub będziesz musiał jeździć bez akumulatora. Nadal będziesz musiał wymienić wszystkie żarówki na 12-woltowe. Klakson może pozostać 6-woltowy.

- Opróżnij zbiornik paliwa do bezpiecznego kanistra. Uważaj, aby nie rozlać paliwa. Nie pal papierosów. Odłącz rurkę łączącą pod zbiornikiem paliwa (gazu) i zdejmij zbiornik. Umieść go w bezpiecznym miejscu na czas trwania prac.

- Odkręć pokrywę generatora i zdejmij ją. Odłącz przewody od starego generatora, regulatora i podłącz je ponownie w następujący sposób.



- niebieski przewód na zacisku 61 generatora (który biegnie do lampki ładowania) podłącza się do czerwonego/zielonego przewodu nowego regulatora (chyba że chcesz jeździć bez akumulatora, w takim przypadku nie podłączaj go, pozostaw izolowany w stanie spoczynku)
- jeden gruby czerwony (może być również czarny) przewód na zacisku 30 generatora (który biegnie do plusa akumulatora) jest podłączony (mostkowany) do grubego czerwonego przewodu biegnącego wcześniej do zacisku 51 fabrycznego dynamo (patrz następny punkt).
- jeden gruby czerwony (może być również czarny) przewód na zacisku 51 generatora (który biegnie do głównego przełącznika reflektorów) jest podłączony (mostkowany) do grubego czerwonego przewodu biegnącego wcześniej do zacisku 30 (patrz punkt powyżej)
- jeden gruby brązowy przewód (uziemienie), który jest podłączony do zacisku uziemienia obok szczotki ujemnej (-) przymocowanej do innego punktu uziemienia

- Integracja między oryginalnym układem elektrycznym (oświetlenie, klakson itp.) a nowym układem odbywa się przy akumulatorze (lub należy jeździć bez przewodów, które normalnie biegną do akumulatora).

- Użyj klucza imbusowego (klucza allanowego) 5 mm i odkręć dwie śruby mocujące pole generatora do obudowy silnika. Zdejmij pole. Być może będziesz musiał delikatnie uderzyć w jego bok gumowym młotkiem, aby je odłączyć.

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Czechy
vape@vape.cz



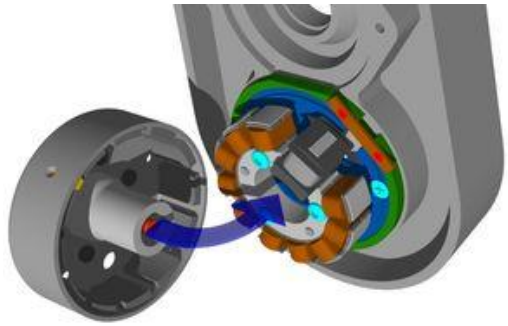
- Nowy zespół stojana jest wstępnie zmontowany, aby łatwiej było rozpoznać jego budowę. Aby go zainstalować, należy go jednak częściowo zdemontować. Należy uważać, aby nie uszkodzić izolacji lakierniczej cewek.

- Odkręć nową cewkę stojana od płyty podstawy (3 śruby sześciokątne) i unieś ją nieco, aby uzyskać dostęp do otworów montażowych w płycie podstawy.

- Teraz umieść płytę podstawy składającą się z pierścienia stalowego i płyty podstawy (aluminiowej) na bloku silnika i przykręć ją za pomocą 2 dostarczonych śrub M6.



- Aby umożliwić wyjście kabla z zamkniętego gniazda dynamo, płyta adaptera posiada boczny otwór oraz element utrzymujący kabel w dół, tak aby nie kolidował z wirnikiem.



- Posiada również spłaszczoną część na obwodzie, aby uniknąć kolizji z podwyższeniem dla iskrownika.

- Należy więc upewnić się, że jest zamontowana prawidłowo, z przewodem skierowanym w prawo i spłaszczoną stroną skierowaną do góry.



- Teraz umieść cewkę stojana z powrotem na płycie, uważając, aby nie uszkodzić przewodów. Upewnij się, że wewnętrzny otwór cewki stojana jest równomiernie osadzony na podwyższonej krawędzi mocującej płyty podstawy - w przeciwnym razie cewka będzie siedzieć krzywo i dotknie wirnika, uszkadzając go.

- Przykręć cewkę za pomocą 3 śrub sześciokątnych M6x30 i dokręć. Gruba czarna cewka będzie teraz widoczna w kierunku około godziny 1, jak pokazano powyżej (zdjęcie tutaj pokazuje nieprawidłową sytuację).

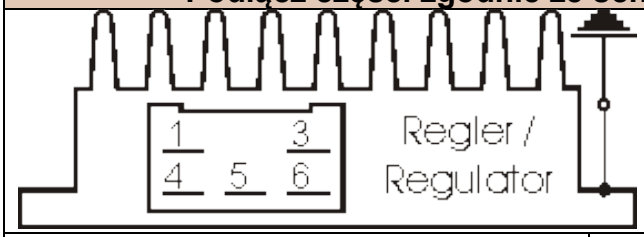


- Umieść wirnik na korbie i przykręć go za pomocą dostarczonej śruby M8x40. Nie zapomnij umieścić tam podkładki. Aby ponownie odłączyć wirnik, użyj ściągacza M27x1,25, nigdy nie używaj ściągacza pazurkowego ani uderzeń młotkiem!



- Nowy regulator/prostownik można zamontować pod tylnym uchwytem zbiornika paliwa. (W tym przypadku klient zastosował własnoręcznie wykonaną płytkę montażową.) W tym celu należy odkręcić nakrętkę (klucz nr 13) mocującą uchwyt zbiornika paliwa w BMW i umieścić pod nim nową płytkę regulatora (z zamontowanym regulatorem). Żebra chłodzące regulatora powinny być skierowane do góry. Należy ponownie założyć nakrętkę, nie zapominając o podkładce.

- Regulator/prostownik można zamontować w dowolny inny sposób.

Podłącz części zgodnie ze schematem połączeń g-only:	
	- Nowy regulator/prostownik posiada kompaktową wtyczkę z 6 pozycjami, z których *jedna* nie jest używana. W zestawie znajduje się nasadka do tej wtyczki. Do tej nasadki należy podłączyć następujące przewody (które mają końcówki zatrzaskowe):
Dwa czarne kable wychodzące z generatora ...	... podłącz do pinów 1/4 nowego regulatora (stamtąd równe czarne przewody prowadzą do wnętrza urządzenia). Nie ma znaczenia, który przewód podłącza się do którego z obu zacisków (1/4), ponieważ przewodzą one prąd przemienny.
Nowy brązowy kabel z okrągłym zaciskiem oczkowym.	... łączy pin 3 regulatora (stamtąd równie brązowy przewód prowadzi do wnętrza urządzenia) z ujemnym biegunem akumulatora lub (w przypadku jazdy bez akumulatora) z masą (podwoziem).
Nowy czerwony kabel z okrągłym końcówką oczkową ... **Uwaga:** **Nieprawidłowa polaryzacja spowoduje uszkodzenie elektroniki!**	... podłącza się do styku 5 nowego regulatora (stamtąd czerwony przewód biegnie do wnętrza urządzenia). Przewód ten stanowi główny punkt połączenia między starym a nowym systemem. Tutaj regulowane napięcie dodatnie jest podłączane do bieguna dodatniego akumulatora lub (w przypadku jazdy bez akumulatora) do zacisku wejściowego napięcia głównego wyłącznika (stacyjka, motocykle niemieckie: pin 51/30).
Upewnij się, że między akumulatorem a obwodem pojazdu znajduje się ***bezpiecznik 16 A***.	

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Czechy
vape@vape.cz

Zielono-czerwony przewód na pinie 6 nowego regulatora ...	... służy do sterowania lampką kontrolną ładowania. Podłącza się do niego przewód, który wcześniej biegł od lampki kontrolnej do oryginalnego regulatora. - Upewnij się, że ta kontrolka działa tylko przy podłączonej baterii. Jeśli będziesz jeździć bez baterii, ale nadal podłączysz przewód, zobaczysz, że kontrolka świeci się nawet wtedy, gdy generator wytwarza napięcie. Dlatego bez baterii nie podłączaj przewodu.
- Funkcja kontroli lampki ładowania oparta jest 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.	

Uwagi dotyczące układów 6 V:	• W naszych systemach 6 V nie ma funkcji kontroli lampki ładowania. Dlatego nie ma zielonego/czerwonego przewodu. • Przewód uziemiający między wtyczką a korpusem regulatora nie jest brązowy, ale biały.
- Na koniec – **przed zainstalowaniem akumulatora i przed pierwszym uruchomieniem silnika** – proszę dokładnie sprawdzić wszystkie połączenia i elementy montażowe zgodnie ze schematem połączeń. Proszę sprawdzić, czy akumulator i żarówki mają prawidłowe napięcie (12 V). - Jeśli coś nie działa, zapoznaj się z naszym przewodnikiem dotyczącym rozwiązywania problemów na naszej stronie internetowej. W pierwszej kolejności odłącz niebieski przewód od cewki i ponownie przeprowadź test.	
- WAŻNE: Podczas **naprawy wału korbowego** wał dynamo jest często obrabiany i staje się krótszy. W rezultacie wirnik znajduje się niżej i może dotykać swymi nitami cewki stojana. Skutkuje to zniszczeniem stojana i awarią zapłonu.	

Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa i obsługi systemów wyposażonych wyłącznie w dynamo
- Bezpieczeństwo przede wszystkim! Należy przestrzegać ogólnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy przy naprawie pojazdów silnikowych (MVR), a także informacji dotyczących bezpieczeństwa i obowiązków wskazanych przez producenta motocykla.
- Po montażu sprawdź, czy wszystkie śruby są dobrze dokręcone. Jeśli części poluzują się podczas pracy, na pewno dojdzie do uszkodzenia materiału. Śruby montujemy wstępnie tylko luźno.
- Przed rozpoczęciem sprawdzania i testowania należy dać nowo zainstalowanemu dynamu szansę na pracę. Nasze części zostały sprawdzone przed wysyłką do Państwa. Nie będą Państwo w stanie zbyt wiele sprawdzić. W każdym razie proszę powstrzymać się od pomiarów regulatora elektronicznego innych niż napięcie wyjściowe. Grozi to kilkoma uszkodzeniami wewnętrznej elektroniki. Nie uzyskają Państwo żadnych namacalnych rezultatów tej operacji. Proszę dokładnie sprawdzić połączenia uziemienia i, dla bezpieczeństwa oraz w celu przetestowania, podłączyć dodatkowy przewód uziemiający od regulatora bezpośrednio do bloku silnika.
- Nigdy nie wykonuj spawania łukowego na motocyklu bez całkowitego odłączenia wszystkich części zawierających półprzewodniki (cewka zapłonowa, regulator, wyprzedzenie). Nie ma potrzeby demontażu stojana i wirnika.
- Podczas obchodzenia się z nowym wirnikiem należy uważać, aby nie uszkodzić jego magnesów. Należy unikać bezpośrednich uderzeń w obwód wirnika. Podczas transportu nigdy nie należy umieszczać wirnika nad stojanem. Należy przestrzegać naszych informacji dotyczących transportu materiału.
- Dobrym pomysłem jest pokrycie wirnika cienką warstwą oleju, aby zmniejszyć ryzyko korozji.
- Nigdy nie używaj ściągacza do pazurów ani młotka do odłączania wirnika. W takim przypadku magnesy mogą się poluzować. Oferujemy specjalną śrubę ściągającą do ponownego odłączania nowego wirnika (patrz instrukcja montażu)!

- Jeśli motocykl nie będzie używany przez dłuższy czas, należy odłączyć akumulator (jeśli jest), aby zapobiec upływowi prądu przez diody regulatora. Jednak nawet odłączony akumulator po pewnym czasie się rozładuje.

- Proszę przestrzegać tych wskazówek, ale jednocześnie nie obawiać się procesu instalacji. Należy pamiętać, że przed Państwem tysiące innych klientów z powodzeniem zainstalowało ten system.
Życzymy przyjemnej jazdy na rowerze z nowym elektrycznym sercem!

Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa i obsługi

- Bezpieczeństwo przede wszystkim! Należy przestrzegać ogólnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy przy naprawie pojazdów silnikowych (MVR), a także informacji dotyczących bezpieczeństwa i obowiązków wskazanych przez producenta motocykla.
Znaki synchronizacji na materiale służą wyłącznie jako ogólne wskazówki podczas pierwszej instalacji. Po montażu należy sprawdzić odpowiednimi środkami (stroboskopem), czy ustawienia są prawidłowe, aby zapobiec uszkodzeniu silnika lub nawet zagrożeniu dla zdrowia. Wyłącznie użytkownik ponosi odpowiedzialność za instalację i prawidłowość ustawień.

- Układy zapłonowe generują wysokie napięcie! W przypadku naszych materiałów nawet do 40 000 woltów! Nieostrożne obchodzenie się z nimi może być nie tylko bolesne, ale wręcz niebezpieczne. Należy zachować bezpieczną odległość od elektrody świecy zapłonowej i otwartych przewodów wysokiego napięcia. Jeśli konieczne jest sprawdzenie iskrzenia, należy mocno przytrzymać nasadkę świecy zapłonowej za pomocą dobrze izolującego materiału i mocno docisnąć ją do solidnej powierzchni bloku silnika.
Nigdy nie wyciągaj nasadek świec zapłonowych, gdy silnik pracuje. Myj pojazd tylko przy wyłączonym silniku i wyłączonym zapłonie.

- W zestawie powinien znajdować się kabel HT z zamocowaną gumową nasadką *(niezawierającą rezystora)*. Aby zachować zgodność z lokalnymi przepisami *(wymaganiami dotyczącymi kompatybilności elektromagnetycznej)*, należy używać świecy zapłonowej z wbudowanym rezystorem *(lub wymienić nasadkę na nasadkę zawierającą rezystor)*.
- Nie należy używać jednocześnie nasadek świec zapłonowych zawierających rezystor **z** świecami zapłonowymi zawierającymi rezystor. Spowodowałoby to problemy, zwłaszcza trudności z uruchomieniem silnika. Łączna rezystancja nasadki i świecy zapłonowej nie powinna przekraczać 5 kOhm.
- Należy pamiętać, że świece zapłonowe starzeją się, zwiększając opór. Jeśli silnik uruchamia się tylko wtedy, gdy jest zimny, bardzo prawdopodobne jest, że przyczyną jest uszkodzone złącze świecy zapłonowej lub wadliwa świeca zapłonowa. Nie należy używać tak zwanych kabli wzmacniających zapłon (np. Nology).

- Po montażu należy sprawdzić dokręcenie wszystkich śrub, nawet tych wstępnie zamontowanych. Jeśli części poluzują się podczas pracy, nieuchronnie dojdzie do uszkodzenia materiału. Śruby montujemy wstępnie tylko luźno.

- Daj nowo zainstalowanemu systemowi szansę na działanie, zanim zaczniesz sprawdzać i testować wartości lub, co gorsza, wprowadzać w nim zmiany.
Nasze części zostały sprawdzone przed dostarczeniem do Państwa. I tak nie będą Państwo w stanie wiele sprawdzić. **W każdym razie proszę powstrzymać się od pomiarów elementów elektronicznych (takich jak cewka zapłonowa, regulator i moduł wyprzedzenia zapłonu). Ryzykują Państwo poważne uszkodzenie wewnętrznej elektroniki. I tak nie uzyskają Państwo żadnych namacalnych rezultatów tej operacji.** Należy pamiętać, że przyczyną nieprawidłowego działania mogą być również gaźnik, świece zapłonowe i nasadki świec zapłonowych (nawet jeśli są całkowicie nowe). Z ogólnych doświadczeń z naszymi systemami wynika, że gaźnik będzie musiał zostać ponownie wyregulowany do niższych ustawień. Jeśli system nie uruchamia się po montażu, należy najpierw odłączyć niebieski (lub niebiesko-biały) przewód odcinający bezpośrednio przy cewce zapłonowej (lub w niektórych przypadkach przy module wyprzedzenia zapłonu), aby wyeliminować wszelkie usterki w obwodzie odcinającym. Należy dokładnie sprawdzić połączenia uziemiające i upewnić się, że między ramą a blokiem silnika istnieje dobre połączenie elektryczne.
W przypadku problemów prosimy najpierw zapoznać się z naszą bazą wiedzy, zanim wyślą Państwo materiał do nas w celu sprawdzenia.

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Czechy
vape@vape.cz

- Iskra w klasycznych, punktowych układach zapłonowych ma stosunkowo niewielką energię, wynoszącą około 10 000 woltów, i dlatego wygląda na żółtą i grubą (co jednak sprawia, że jest dobrze widoczna). Iskra z naszego systemu jest iskrą o wysokiej energii, sięgającej nawet 40 000 woltów, dlatego ma formę cienkiej igły i niebieski kolor, co sprawia, że jest mniej widoczna. Ponadto iskra pojawia się tylko przy prędkościach uruchamianych kopnięciem, a nie poprzez powolne naciskanie dźwigni kopnięcia ręką (jak ma to miejsce w przypadku zapłonów akumulatorowych).

- Systemy wykorzystujące cewki zapłonowe z podwójnym wyjściem mają kilka specyficznych cech. Należy pamiętać, że podczas testów jednej strony druga strona musi być podłączona do zamontowanej świecy zapłonowej lub bezpiecznie uziemiona. W przeciwnym razie po żadnej stronie nie pojawi się iskra. Ponadto w przypadku takich otwartych wyjść długie i niebezpieczne iskry mogą rozpryskiwać się po całej cewce.

- Nigdy nie wykonuj spawania łukowego na motocyklu bez całkowitego odłączenia wszystkich części zawierających półprzewodniki (cewka zapłonowa, regulator, wyprzedzenie). Nie ma potrzeby demontażu stojana i wirnika. To samo dotyczy lutowania. Przed dotknięciem elementów elektronicznych odłącz lutownicę od sieci elektrycznej! Nigdy nie używaj pasty miedzianej do świec zapłonowych.

- Urządzenia elektroniczne są bardzo wrażliwe na nieprawidłową polaryzację. Po zakończeniu pracy nad układem należy sprawdzić prawidłową polaryzację akumulatora i regulatora. Nieprawidłowa polaryzacja powoduje zwarcia i niszczy regulator, cewkę zapłonową oraz moduł wyprzedzenia zapłonu. Zasadniczo okablowanie jest zawsze dopasowane kolorystycznie. Przypadki, w których kolory przewodów się różnią, są wyraźnie zaznaczone w naszych instrukcjach.

- Podczas obsługi nowego wirnika należy uważać, aby nie uszkodzić jego magnesów. Należy unikać bezpośrednich uderzeń w obwód wirnika. **Podczas transportu nigdy nie należy umieszczać wirnika nad stojanem.** Należy przestrzegać naszych informacji dotyczących transportu materiału.

- Nie używaj gniazd świec zapłonowych o rezystancji większej niż 5 kOhm. Lepiej używać gniazd o rezystancji 1 lub 2 kOhm. Należy pamiętać, że nasadki świec zapłonowych ulegają starzeniu, co powoduje wzrost ich oporu wewnętrznego. Jeśli silnik uruchamia się tylko na zimno, przyczyną jest najprawdopodobniej uszkodzona nasadka świecy zapłonowej i/lub świeca zapłonowa. W przypadku problemów należy również sprawdzić przewody wysokiego napięcia. Nigdy nie należy używać przewodów HT z włókna węglowego ani tzw. „gorących przewodów", które mają zwiększać iskrę.

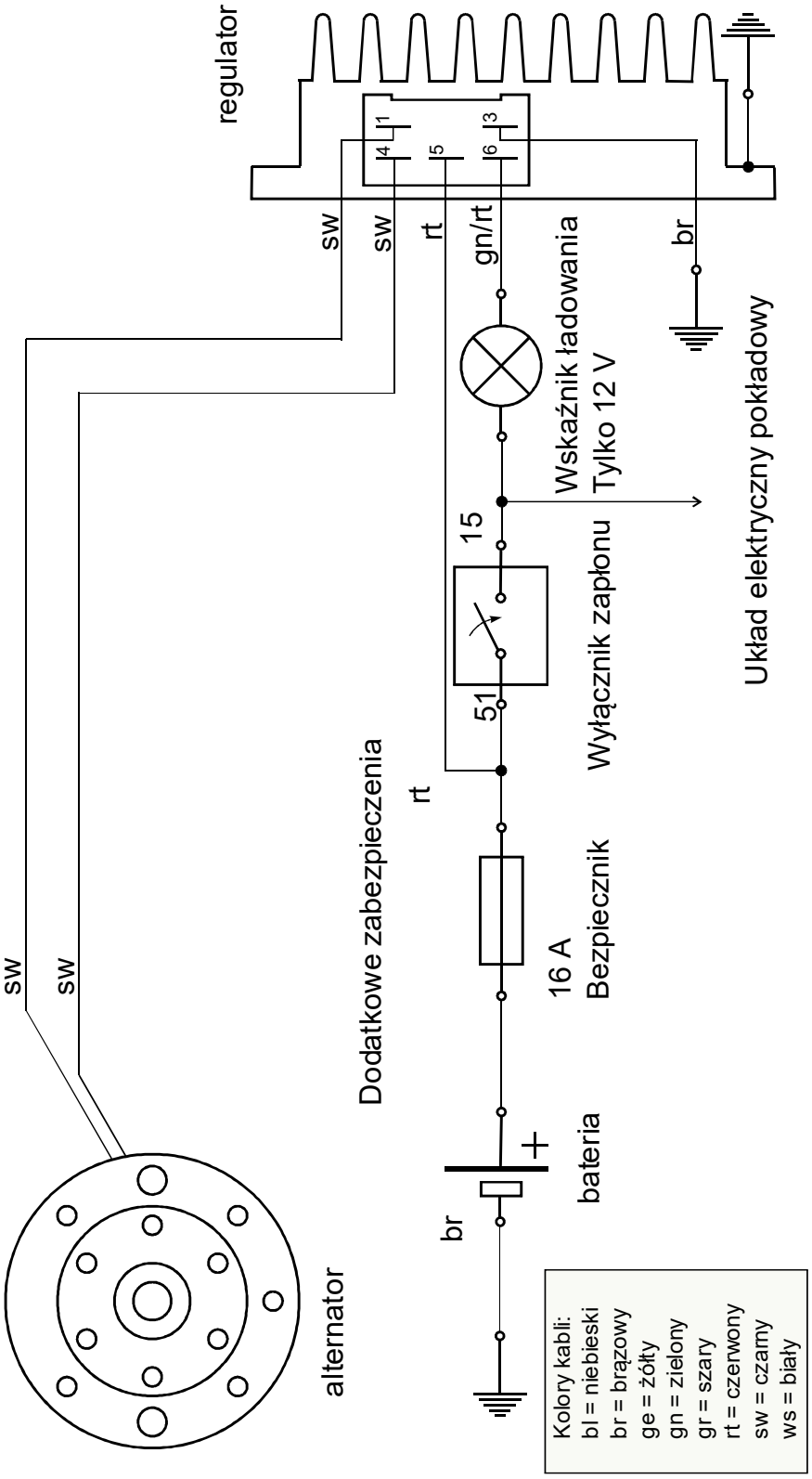
- Dobrym pomysłem jest pokrycie wirnika cienką warstwą oleju, aby zmniejszyć ryzyko korozji.

- Nigdy nie używaj ściągacza z pazurami ani młotka do wyjmowania wirnika. W takim przypadku magnesy mogą się poluzować. Oferujemy specjalny ściągacz do ponownego wyjmowania nowego wirnika (patrz instrukcja montażu)!

- Jeśli motocykl nie będzie używany przez dłuższy czas, należy odłączyć akumulator (jeśli jest), aby zapobiec upływowi prądu przez diody regulatora. Jednak nawet odłączony akumulator po pewnym czasie się rozładuje.

- Prosimy o zapoznanie się z tymi wskazówkami, 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!

Schemat podłączenia bez zapłonu 12V



VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Czechy
vape@vape.cz