System 7210799DC



Generator/elektroniczny układ zapłonowy do: motocykli motocrossowych CZ 250 cm³ (typ 980) od modelu Sidepipe (1968) do 1974 r., CZ 380 cm³ (typ 981), wczesnych motocykli motocrossowych CZ 125 do 1974 r. oraz prawdopodobnie (niepotwierdzone) CZ500

- Generator magnetyczny ze zintegrowanym zapłonem elektronicznym. Wyjście 12 V/100 W DC. Zapłon półprzewodnikowy z własnym zasilaniem wewnątrz systemu. Zastępuje stare dynamo i cewkę zapłonową. Jeśli chcesz, możesz jeździć bez akumulatora.

- Nie ma potrzeby wprowadzania zmian w obudowie silnika.

- Masa wirnika: 1,5 kg!

- Zatwierdzony do użytku w zawodach.

M7210799DC

- Aby uzyskać system całkowicie bez oświetlenia, zobacz system 721059900

Zalety w porównaniu z oryginalnym systemem:

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

Instrukcja montażu dla systemów 7209799DC i 7210799DC	17.03.2026

- Jeśli potrafisz zamontować i wyregulować fabryczny układ zapłonowy oraz posiadasz podstawowe umiejętności mechaniczne, możesz zamontować VAPE! Jeśli nigdy 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 uszkodzenie mienia, a nawet obrażenia ciała. W związku z tym nie ponosimy żadnej odpowiedzialności za straty, szkody lub koszty wynikające z nieprawidłowego montażu, niewłaściwej eksploatacji lub nieprawidłowego użytkowania i konserwacji, ani w jakikolwiek sposób z nimi związane. Zastrzegamy sobie prawo do wprowadzania zmian w produkcie, danych technicznych lub instrukcjach montażu i obsługi bez uprzedniego powiadomienia

WAŻNE

- Przed rozpoczęciem prac przy motocyklu prosimy o dokładne i uważne zapoznanie się z niniejszą instrukcją

Należy pamiętać, że wszelkie modyfikacje materiału, a także własne próby naprawy, które nie zostały uzgodnione z firmą VAPE, mogą skutkować utratą gwarancji. Nie należy odcinać przewodów. Prowadzi to do utraty zabezpieczenia przed odwróceniem biegunowości i często powoduje uszkodzenie elektroniki. Należy również zapoznać się z informacjami zawartymi na stronie informacyjnej dotyczącej tego systemu. Sprawdź, czy zakupiony produkt rzeczywiście pasuje do posiadanego motocykla. Niewłaściwe ustawienia zapłonu mogą uszkodzić silnik, a nawet spowodować obrażenia podczas rozruchu nożnego (gwałtowne odrzuty). Zachowaj ostrożność podczas pierwszych próbnych uruchomień. W razie potrzeby zmień ustawienia na bezpieczniejsze wartości (mniejsze wyprzedzenie). Podczas montażu dokładnie sprawdź, czy wirnik (koło zamachowe) nie dotyka cewek stojana ani żadnych innych elementów, co może się zdarzyć z różnych przyczyn i doprowadzić do poważnych uszkodzeń.

Przeznaczenie

- System ten jest przeznaczony do zastąpienia fabrycznych układów prądotwórczych i zapłonowych w motocyklach zabytkowych i klasycznych**, których charakterystyka silnika nie została zmodyfikowana w ramach modyfikacji posprzedażowych**. Nie jest to układ tuningowy i nie powoduje on znaczącego wzrostu mocy silnika. Znacząco poprawia jednak sprawność techniczną i komfort jazdy, zapewniając lepsze oświetlenie, lepsze działanie kierunkowskazów i klaksonu oraz, w porównaniu ze starzejącymi się układami fabrycznymi, większą niezawodność. Ponieważ nasz system nie ingeruje w charakterystykę silnika, nie powoduje wzrostu emisji zanieczyszczeń gazowych ani hałasu. W większości przypadków emisja zanieczyszczeń powinna nawet ulec zmniejszeniu dzięki lepszemu spalaniu. Jeśli system jest używany zgodnie z przeznaczeniem, nie narusza on zazwyczaj obowiązujących przepisów dotyczących motocykli. (Proszę sprawdzić lokalne przepisy prawne!) System ten nie nadaje się do stosowania podczas zawodów. W przypadku użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem gwarancja zostanie unieważniona i może się zdarzyć, że nie uzyskasz 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 systemach 6 V) z elektrolitem płynnym lub akumulatorami kwasowo-ołowiowymi zamkniętymi, AGM, żelowymi. Nie nadaje się do stosowania z akumulatorami niklowo-kadmowymi, niklowo-wodorkowymi, litowo-jonowymi ani żadnymi innymi typami akumulatorów, zarówno ładowalnych, jak i nieladowalnych.

- Jest to **zestaw zamienny, a nie kopia oryginalnych części**. Elementy tego zestawu wyglądają zatem inaczej i mogą pasować inaczej (zwłaszcza cewka zapłonowa i regulator), co może wymagać pewnego dostosowania z Państwa strony.

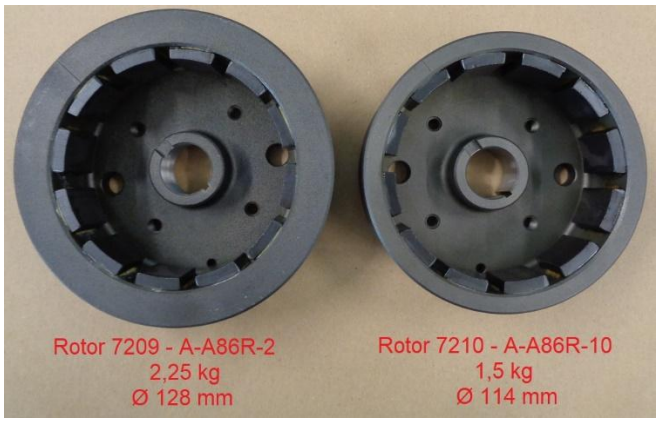
VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Republika Czeska
vape@vape.cz

- Podczas montażu należy bezwzględnie zacząć od złożenia elementów silnika, aby upewnić się, że pasują one do siebie, zanim przystąpi się do montażu elementów zewnętrznych. W wielu przypadkach klienci montują je jako pierwsze, co często prowadzi do ich modyfikacji z naruszeniem warunków gwarancji, przez co nie nadają się one do ponownej sprzedaży. Wymiana starych układów zapłonowych nie polega na tym, by po prostu wziąć coś z półki w supermarkecie, ponieważ istnieje bardzo wiele typów i wersji tych układów, a także potencjalnie nieznane modyfikacje z rynku wtórnego, co stwarza duże pole do popełnienia błędu.
- Nasze systemy **NIE** zostały **przetestowane pod kątem współpracy z urządzeniami elektronicznymi innych producentów (takimi jak GPS, telefony komórkowe, oświetlenie LED itp.) i mogą spowodować uszkodzenie tych elementów.** Istniejące liczniki prędkości mogą nie działać z nowym systemem. Istniejące wyłączniki bezpieczeństwa i elektroniczne sterowniki zaworów mogą nie być obsługiwane. Być może Twój motocykl był pierwotnie wyposażony w układ zapłonowy, który z przyczyn prawnych ograniczał prędkość maksymalną. Nowy system nie posiada takiej funkcji, dlatego należy wcześniej sprawdzić obowiązujące przepisy.
- Jeśli nie masz doświadczenia w montażu, zleć to zadanie fachowcowi lub warsztatowi specjalistycznemu. Nieprawidłowy montaż może spowodować uszkodzenie nowego układu oraz motocykla, a nawet doprowadzić do obrażeń ciała.
- Przed złożeniem zamówienia na zestaw należy sprawdzić, czy w zestawie znajduje się ściągacz do nowego wirnika. Jeśli nie, lepiej zamówić go jednocześnie. Do demontażu nowego wirnika nie wolno używać żadnych innych narzędzi poza zalecanym ściągaczem. Uszkodzenia wirnika spowodowane użyciem innych narzędzi lub metod nie są objęte gwarancją.
- Wirnik jest wrażliwy na uderzenia (w tym podczas transportu). Przed montażem należy zawsze sprawdzić, czy nie jest uszkodzony (w przypadku wirnika bez powłoki z tworzywa sztucznego na magnesach należy spróbować odsunąć magnesy palcami). Po uderzeniu wklejone magnesy mogły się poluzować i trzymać się wirnika wyłącznie dzięki sile magnetycznej, przez co nie da się tego od razu zauważyć. Podczas pracy silnika uszkodzenia mogłyby być poważne. Przed umieszczeniem wirnika na silniku należy upewnić się, że jego magnesy nie przyciągnęły żadnych metalowych przedmiotów, takich jak małe śrubki, nakrętki i podkładki. To również mogłoby doprowadzić do poważnych uszkodzeń.
- Jeśli masz dostęp do Internetu, najlepiej zapoznaj się z instrukcjami online. Klikając na zdjęcia, uzyskasz ich powiększone i lepszej jakości wersje, a także ewentualne aktualizacje informacji. Lista systemów dostępna jest pod adresem *http://www.powerdynamo.biz*

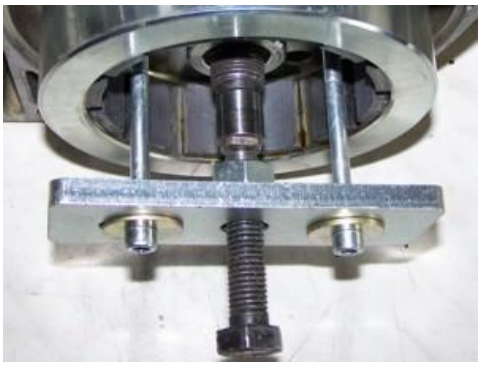


Powinieneś otrzymać następujące części:

- wstępnie zmontowany zespół stojana
- wirnik (zdjęcie przedstawia wirnik o masie 2,25 kg z systemu 7209799DC)
- elektroniczna cewka zapłonowa / kabel HT
- regulator/prostownik ze wbudowanym kondensatorem
- ściągacz wirnika
- różne elementy



- Wszystkie poniższe zdjęcia przedstawiają wirnik o masie 2,25 kg z systemu 72 09 799 DC!



- Nowy wirnik należy demontować WYŁĄCZNIE za pomocą dostarczonego ściągacza (nr kat.: 72 09 799 99).

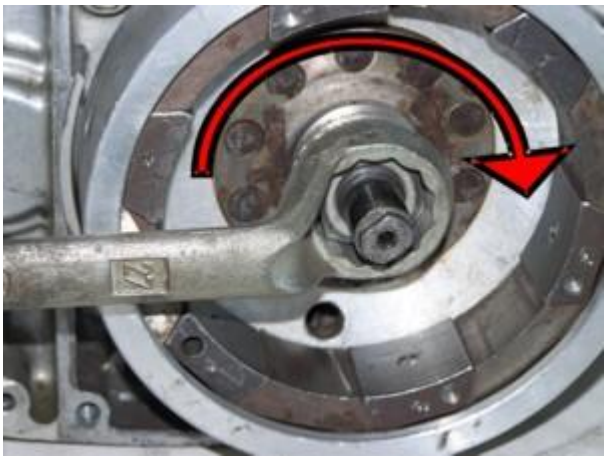
- Proszę nie używać żadnych innych narzędzi.

- Upewnij się, że motocykl CZ stoi stabilnie na podpórce centralnej, najlepiej na podwyższonym stole warsztatowym, oraz że masz swobodny dostęp do strony silnika, po której znajduje się alternator.



- Odłącz wszystkie przewody starego iskrownika i cewki zapłonowej, a następnie zdejmij te części. Jeśli masz zainstalowane dodatkowe adaptery do alternatywnych generatorów – również je zdejmij.

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



- Zdejmij oryginalny wirnik.

- Najpierw należy poluzować nakrętkę mocującą. **Uwaga: gwint lewy!** Oznacza to, że należy obracać narzędzie w prawo!

- Nakrętka i podkładka zabezpieczająca z zewnętrznym występem będą ponownie potrzebne, więc proszę ich nie zgubić.





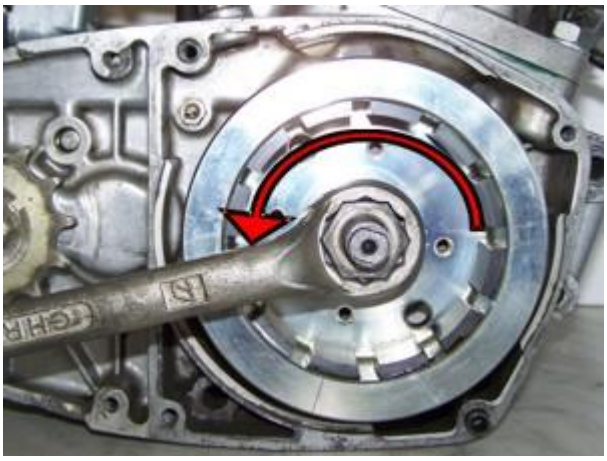
- Następnie zdejmij oryginalny wirnik z wału korbowego za pomocą ściągacza (prawdopodobnie M36x1,5 **– nie wchodzi w skład zestawu!**)





- Uważaj, aby nie zgubić klina Woodruffa.

- Powinien pozostać na swoim miejscu i zostanie ponownie wykorzystany.



- Teraz umieść nowy wirnik na wale korbowym (jak pokazano na zdjęciu).

- Upewnij się, że rowek wpustowy nasuwa się na wpust Woodruffa.

- Zamocuj wirnik za pomocą oryginalnej nakrętki (i podkładki zabezpieczającej z zewnętrznym występem).

- Jeszcze raz przypominamy: gwint lewoskrętny, co oznacza, że kluczem należy obracać w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



- Upewnij się, że podkładka zabezpieczająca z zewnętrznym występem jest starannie zawinięta wokół nakrętki, tak aby żadna jej część nie wystawała poza obrys nakrętki.

- Jeśli to zepsujesz, podkładka będzie kolidować z płytą stojana i podczas pracy silnika spowoduje tam uszkodzenia.



- Spójrz na wirnik. Na obręczy skierowanej w Twoją stronę znajdziesz oznaczenie zapłonu (linia wycięta laserowo).

- W momencie zapłonu oznaczenie to musi pokrywać się z oznaczeniem na stojanie (patrz poniżej).

- Dlatego lepiej **teraz** obróć wał korbowy, tak aby to oznaczenie znalazło się w górnej pozycji.

- Z pewnością ułatwisz sobie zadanie, wyjmując świecę zapłonową.



- Przeciągnij przewody stojana przez otwór wyjściowy pokrywy silnika. Zrób to bardzo ostrożnie – jest tam bardzo ciasno. Lepiej nasmaruj izolację wiązki przewodów.

- Teraz przykręć zespół stojana za pomocą 3 śrub M5x12 (oraz podkładek i podkładek sprężynowych). Umieść śruby w środku długich otworów i nie dokręcaj ich jeszcze całkowicie.

(Dwa zdjęcia po lewej stronie przedstawiają stojan wersji „tylko zapłonowej" bez cewek oświetleniowych!)

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







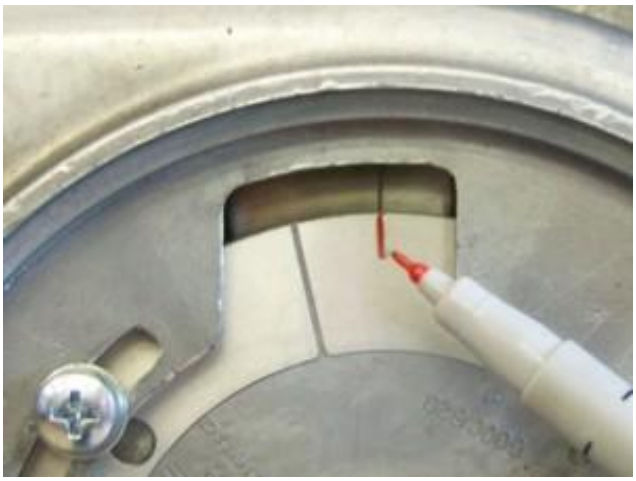
- Teraz ostrożnie przeprowadź wiązkę przewodów przez otwór wyjściowy silnika. To znowu ciasne miejsce, więc uważaj, aby nie uszkodzić izolacji.



- Umieść pokrywę prądnicy (z zamontowanym zespołem stojana) na silniku. Pomóż sobie, delikatnie pociągając za przewód z drugiej strony (przez silnik).

- Sprawdź ponownie, czy podkładka zabezpieczająca nie styka się z wewnętrznym otworem płyty.

- Przykręć pokrywę silnika oryginalnymi śrubami.



- Regulacja zapłonu: Jeśli jeszcze nie wyjęliście świecy zapłonowej, zróbcie to teraz.

- Ustaw tłok w położeniu zapłonu. Sprawdź w instrukcji obsługi wymagane wartości (można zacząć od 2 mm przed górnym martwym punktem – powinno zadziałać). Do obracania wału korbowego użyj klucza 10 mm.

- Przytrzymaj wał korbowy w pozycji zapłonu. Przesuń zespół stojana w podłużnych otworach, aż oznaczenie stojana zrówna się z oznaczeniem wirnika. Teraz ostatecznie i mocno dokręć śruby mocujące stojan.

- Załóż pokrywę na silnik i przykręć ją oryginalnymi śrubami. Tym samym prace przy silniku są zakończone.

- Zamocuj nową cewkę zapłonową oraz regulator/prostownik (zdjęcie po lewej przedstawia regulator prądu przemiennego) w dogodnym miejscu. Zamocuj tam nową cewkę zapłonową, na przykład w miejscu, gdzie znajdowała się cewka oryginalna. Pamiętaj, że podczas okablowania konieczne będzie podłączenie przewodu uziemiającego. Przykręć przewód wysokiego napięcia do cewki. Przymocuj nowe okablowanie do ramy.





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

Podłącz elementy zgodnie ze schematem elektrycznym 71ik_102:

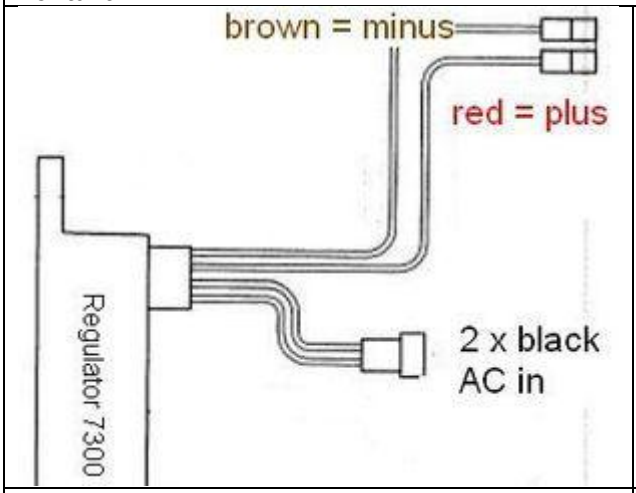
- Aby ułatwić wyprowadzenie przewodów przez często niewielkie otwory w obudowie silnika, plastikowa wtyczka przewodu generatora prowadzącego do cewki zapłonowej nie została założona na końcówkę przewodu. Należy ją założyć dopiero po prawidłowym zamontowaniu wszystkich elementów po stronie silnika.



- Znajdź cewkę zapłonową z gniazdem i dwoma przewodami (czerwonym i białym).
- Załóż na tę wtyczkę dołączoną 2-pozycyjną obudowę wtyczki i podłącz do niej dwa przewody (czerwony i biały) z generatora. Upewnij się, że zaciski są dobrze osadzone w obudowie oraz że podłączyłeś:
  - biały do białego
  - czerwony do czerwonego

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

- Brązowy przewód z nowego generatora, zakończony okrągłą końcówką, należy przykręcić bezpośrednio do ramy mocującej cewki zapłonowej (masa).
<u>Uwaga! Nieprzestrzeganie tej zasady jest najczęstszą przyczyną problemów z zapłonem!!</u>
Bez tego <u>bezpośredniego</u> połączenia układ nie działa lub nie działa długo bez problemów. Proszę nie polegać na ramie jako uziemieniu. Farba, olej i brud często uniemożliwiają dobry kontakt!



Nowy regulator/prostownik ma 4 przewody

- 2 czarne przewody zakończone plastikową wtyczką do wejścia prądu przemiennego z 2 czarnych przewodów generatora
- 1 czerwony z plastikową wtyczką który jest wyjściem plus
- 1 brązowy z plastikową wtyczką będący uziemieniem (minus)

Dwa czarne przewody wychodzące z generatora ...	... należy najpierw wprowadzić do dostarczonej podwójnej obudowy wtyczki z tworzywa sztucznego. Obudowa ta łączy się z wtyczką z tworzywa sztucznego na końcu 2 czarnych przewodów na regulatorze. Nie ma znaczenia, który czarny przewód znajduje się po której stronie, ponieważ mamy do czynienia z prądem przemiennym.
Brązowy przewód od regulatora...	... powinien być podłączony do ujemnego bieguna akumulatora lub do dobrego uziemienia, jeśli nie ma akumulatora.
Czerwony przewód z regulatora... **<u>Uwaga:</u>** Nieprawidłowa polaryzacja spowoduje uszkodzenie elektroniki!	... powinien być podłączony albo do **bieguna dodatniego** akumulatora **12 V,** albo, jeśli nie ma akumulatora, do przewodu, który prowadzi do odbiorników (zwykle do styku wejściowego głównego wyłącznika).

- Jeśli używasz akumulatora, upewnij się, że między akumulatorem a obwodami pojazdu znajduje się ***bezpiecznik 15 A***.

- Nie ma możliwości podłączenia lampki kontrolnej ładowania bez akumulatora – i tak nie zadziała. Regulator posiada wbudowany kondensator o dużej pojemności, który stabilizuje napięcie. Dzięki temu kierunkowskazy i klakson będą działać prawidłowo nawet bez akumulatora.

- Pozostaw niebieski (czasem niebiesko-biały) przewód przy cewce zapłonowej. Jest to przewód wyłączający (odcinający). **Uwaga:** W przypadku awarii zapłonu, jako pierwszy krok należy odłączyć ten niebieski przewód. W wielu przypadkach pozwoli to na ponowne uruchomienie pojazdu.	**- Po podłączeniu do masy – zapłon zostanie wyłączony!** - Tego typu okablowanie stosuje się w motocyklach, które pierwotnie były wyposażone w zapłon magnetyczny i dlatego wyłączano je poprzez zwarcie do masy. - Pojazdy te mają wbudowany główny wyłącznik (lub jakiś wyłącznik awaryjny), który w pozycji OFF łączy styk z masą (motocykle niemieckie: styk 2). Niebieski (lub biały) przewód cewki zapłonowej zostanie podłączony właśnie tutaj. W ten sposób wyłączanie działa tak jak wcześniej.

Przykręć przewód wysokiego napięcia (zapłonowy)... - Proszę **nie używać** żadnych kabli wzmacniających iskrę, takich jak „Nology supercables” czy „hot wire”. Może to zakłócić działanie układu i potencjalnie go uszkodzić.	... do cewki zapłonowej i naciągnij gumową uszczelkę przed zamontowaniem cewki (będzie to łatwiejsze). - Proszę używać kabla dołączonego do zestawu, a nie jakiegokolwiek starego kabla.

- Zrobisz sobie przysługę, jeśli wymienisz w swoim motocyklu świece zapłonowe i końcówki świec (najlepiej takie o rezystancji w zakresie 0–2 kΩ). Wiele problemów wynika właśnie z „pozornie sprawnych” (a nawet zupełnie „nowych”) świec zapłonowych, końcówek i przewodów.
- Nie używaj świec zapłonowych z wbudowanym rezystorem tłumiącym. Firma NGK (np.) oferowała takie świece oznaczone literą „R” (od angielskiego słowa „resistor” – rezystor).

- Na koniec – **przed zamontowaniem akumulatora i przed pierwszym uruchomieniem silnika** – prosimy o dokładne sprawdzenie wszystkich połączeń i elementów montażowych w oparciu o schemat elektryczny. Należy sprawdzić, czy napięcie na akumulatorze i żarówkach jest prawidłowe (12 V).

- Jeśli coś nie działa, zapoznaj się z naszym przewodnikiem dotyczącym rozwiązywania problemów na naszej stronie głównej. W pierwszej kolejności odłącz niebieski przewód od cewki i ponownie przeprowadź test.

- WAŻNE: Podczas **naprawy wału korbowego** wał alternatora jest często poddawany obróbce skrawaniem, przez co ulega skróceniu. W rezultacie wirnik znajduje się niżej i może teraz stykać się swoimi nitami z cewką stojana. Skutkiem tego jest uszkodzenie stojana i awaria układu zapłonowego.

Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa i eksploatacji

- Bezpieczeństwo przede wszystkim! Należy przestrzegać ogólnych przepisów BHP dotyczących naprawy pojazdów silnikowych (MVR), a także wskazówek i obowiązków dotyczących bezpieczeństwa określonych przez producenta motocykla.
Znaki synchronizacji na materiale służą wyłącznie jako ogólna wskazówka podczas pierwszego montażu. Po montażu należy sprawdzić za pomocą odpowiednich środków (stroboskopu), czy ustawienia są prawidłowe, aby zapobiec uszkodzeniu silnika, a nawet zagrożeniu dla zdrowia. Wyłącznie użytkownik ponosi odpowiedzialność za montaż i prawidłowość ustawień.

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

- Układy zapłonowe wytwarzają wysokie napięcie! W przypadku naszych materiałów nawet do 40 000 woltów! Nieostrożne obchodzenie się z nimi może być nie tylko bolesne, ale wręcz niebezpieczne. Prosimy o zachowanie bezpiecznej odległości od elektrody świecy zapłonowej oraz odsłoniętych przewodów wysokiego napięcia. Jeśli konieczne jest sprawdzenie iskry, należy mocno przytrzymać nasadkę świecy zapłonowej za pomocą dobrze izolującego materiału i przycisnąć ją mocno do solidnej powierzchni bloku silnika.
Nigdy nie wyjmuj nasadek świec zapłonowych, gdy silnik pracuje. Myj pojazd wyłącznie przy wyłączonym silniku i wyłączonym zapłonie.

- W zestawie powinien znajdować się przewód HT z zamocowaną gumową nasadką *(niezawierającą rezystora)*; aby zachować zgodność z lokalnymi przepisami *(wymogami dotyczącymi kompatybilności elektromagnetycznej)*, należy używać świecy zapłonowej z wbudowanym rezystorem *(lub wymienić nasadkę na taką, która zawiera rezystor)*.
- Nie należy używać jednocześnie nasadek świec zapłonowych zawierających rezystor **wraz** ze świecami zapłonowymi zawierającymi rezystor. Spowodowałoby to problemy, zwłaszcza trudności z uruchomieniem silnika. Łączna rezystancja nasadki i świecy zapłonowej nie powinna przekraczać 5 kΩ.
- Należy pamiętać, że świece zapłonowe starzeją się, co powoduje wzrost ich rezystancji. Jeśli silnik uruchamia się tylko na zimno, bardzo prawdopodobne jest, że przyczyną jest uszkodzony złącze świecy zapłonowej lub wadliwa świeca zapłonowa. Nie należy stosować tzw. przewodów wzmacniających zapłon (np. Nology).

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

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

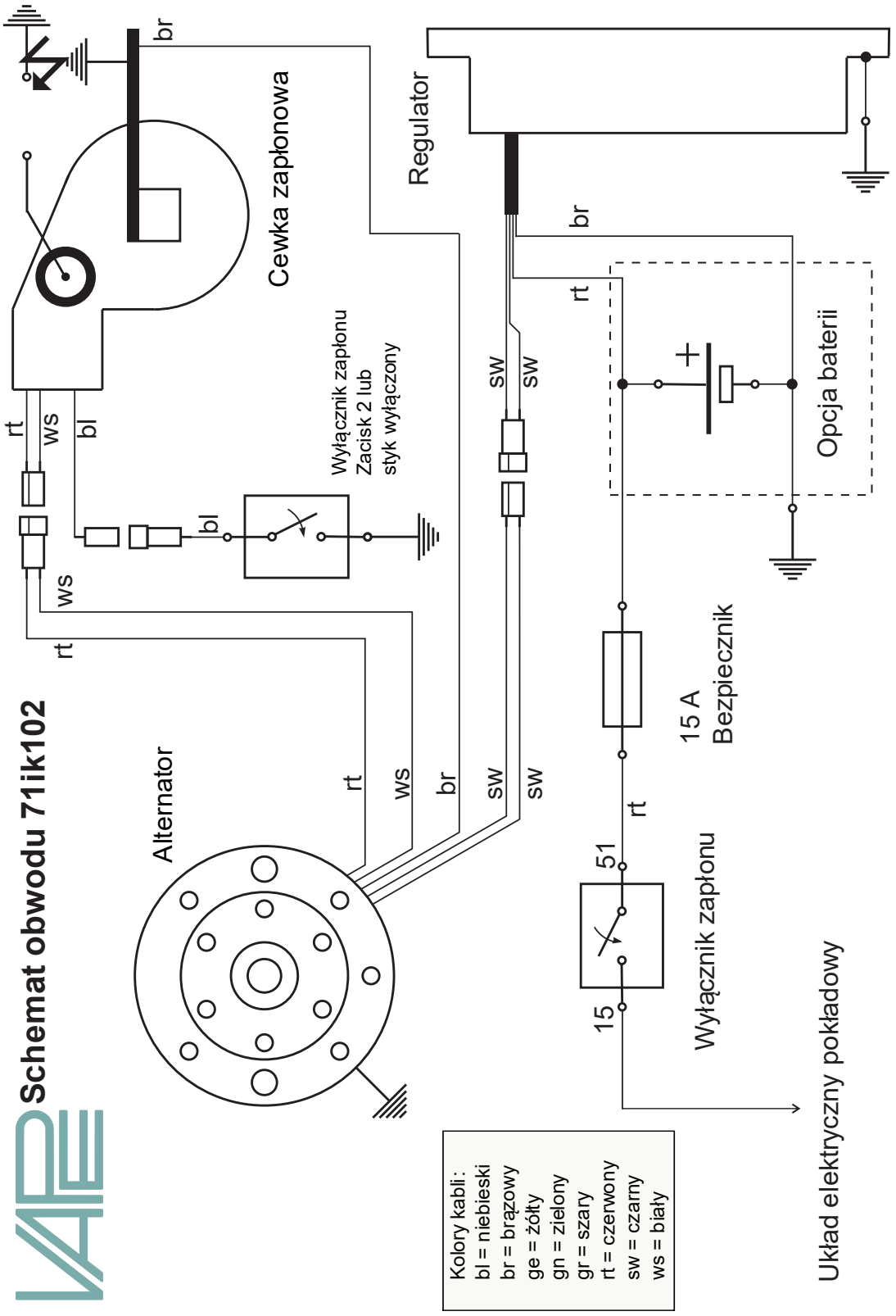
- Iskra w klasycznych układach zapłonowych z przerwą ma napięcie około 10 000 woltów, a więc stosunkowo niewielką energię, przez co ma żółty kolor i jest gruba (co jednak sprawia, że jest bardzo dobrze widoczna). Iskra z naszego systemu jest iskrą o wysokiej energii, sięgającą nawet 40 000 woltów, dlatego ma postać skupioną, cienką jak igła i jest koloru niebieskiego, co sprawia, że nie jest tak dobrze widoczna. Ponadto iskra pojawia się tylko przy prędkościach uruchamianych za pomocą rozrusznika nożnego, a nie przy powolnym naciskaniu dźwigni rozrusznika ręką (jak to może mieć miejsce w przypadku zapłonów akumulatorowych).

- Układy wyposażone w cewki zapłonowe z podwójnym wyjściem mają kilka specyficznych cech. Należy pamiętać, że podczas przeprowadzania testów po jednej stronie, druga strona musi być podłączona do zamontowanej świecy zapłonowej lub solidnie uziemiona. W przeciwnym razie nie będzie iskry po żadnej ze stron. Ponadto przy tak otwartych wyjściach mogą powstawać długie i niebezpieczne iskry, rozpryskujące się po całej powierzchni cewki.

- Nigdy nie należy wykonywać spawania łukowego na motocyklu bez całkowitego odłączenia wszystkich elementów zawierających półprzewodniki (cewka zapłonowa, regulator, układ przyspieszenia zapłonu); nie ma potrzeby demontażu stojana ani wirnika. To samo dotyczy lutowania. Przed dotknięciem elementów elektronicznych należy odłączyć lutownicę od zasilania! Nigdy nie należy stosować pasty miedzianej na świecach zapłonowych.

- Urządzenia elektroniczne są bardzo wrażliwe na odwrotną polaryzację. Po zakończeniu prac przy układzie należy sprawdzić, czy polaryzacja akumulatora i regulatora jest prawidłowa. Odwrotna polaryzacja powoduje zwarcia i prowadzi do uszkodzenia regulatora, cewki zapłonowej oraz modułu wyprzedzania zapłonu. Zasadniczo przewody należy łączyć zgodnie z oznaczeniami kolorystycznymi. Przypadki, w których kolory przewodów się nie pokrywają, zostały wyraźnie zaznaczone w naszej instrukcji.
- Podczas obchodzenia się z nowym wirnikiem należy uważać, aby nie uszkodzić jego magnesów. Należy unikać bezpośrednich uderzeń w obrzeże wirnika. **Podczas transportu nie wolno kłaść wirnika na stojanie.** Należy przestrzegać naszych wskazówek dotyczących transportu tego elementu.
- Nie należy używać końcówek do świec zapłonowych o rezystancji większej niż 5 kΩ. Lepiej stosować końcówki o rezystancji 1 lub 2 kΩ. Należy pamiętać, że gniazda świec zapłonowych ulegają starzeniu, co powoduje wzrost ich rezystancji wewnętrznej. Jeśli silnik uruchamia się tylko na zimno, przyczyną jest najprawdopodobniej uszkodzone gniazdo świecy zapłonowej i/lub sama świeca. W razie problemów należy sprawdzić również przewody wysokiego napięcia. Nigdy nie należy używać przewodów HT z włókna węglowego ani tzw. „gorących przewodów", które rzekomo zwiększają iskrę.
- Dobrym pomysłem jest pokrycie wirnika cienką warstwą oleju, aby zmniejszyć ryzyko korozji.
- Nigdy nie używaj ściągacza z pazurami ani młotka do 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 wyciekaniu prądu przez diody regulatora. Jednak nawet odłączony akumulator po pewnym czasie się rozładuje.
- Prosimy o przestrzeganie tych wskazówek, ale jednocześnie nie należy obawiać się procesu instalacji. Należy pamiętać, że przed Państwem tysiące innych klientów z powodzeniem zainstalowało ten system. ***Ciesz się jazdą na rowerze z nowym elektrycznym sercem!***

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


Schemat obwodu 71ik102
Cewka zapłonowa
Regulator
Wyłącznik zapłonu
Zacisk 2 lub
styk wyłączony
Opcja baterii
15 A
Bezpiecznik
Alternator
Wyłącznik zapłonu
Układ elektryczny pokładowy
Kolory kabli:
bl = niebieski
br = brązowy
ge = żółty
gn = zielony
gr = szary
rt = czerwony
sw = czarny
ws = biały