Zestaw 7125799AC



Generator/układ zapłonowy do Husquarna 125-400; płyta podstawy o średnicy 90 mm

- Do modeli 125/175/240/250/360/390/400 cm³ z małym wałem, modeli z lat 1971–1981 i 1981–1988, jeśli używasz go razem z fabryczną przejściówką 130 mm
- Generator magnetyczny ze zintegrowanym zapłonem półprzewodnikowym, moc światła 12 V/100 W DC. Zapłon z własnym zasilaniem z wewnątrz systemu. Zastępuje oryginalny Motoplat lub SEM Magneto, a także wszystkie części zapłonowe. Nie wymaga zmian w skrzyni korbowej.
- Wskazówka: masa wirnika 0,7 kg – dla silników o pojemności 250 cm³ i większej zalecamy wirnik o masie 1,0 kg: 79 02 799 AC

- Żaden z systemów zasilanych prądem przemiennym nie obsługuje ładowania akumulatora ani kierunkowskazów bocznych. W związku z tym nie wolno go używać na drogach publicznych (chyba że zezwalają na to lokalne przepisy). W sprawie użytkowania w normalnym ruchu drogowym należy zapoznać się z lokalnymi przepisami ruchu drogowego.
Jeśli potrzebujesz kierunkowskazów bocznych i/lub akumulatora, poproś o wersję systemu na prąd stały (DC).

Przewaga nad systemem oryginalnym:

- wszystkie części są nowe
- zapłon półprzewodnikowy
- większa moc światła
- bardzo stabilny zapłon z mocną iskrą
- lepszy rozruch, lepsze spalanie paliwa
- brak zużycia styków

M7125799AC

Instrukcja montażu dla systemu 7125799DC i 7125799AC	16.3.2026

- Jeśli potrafisz zainstalować i wyregulować standardowy układ zapłonowy oraz posiadasz podstawowe umiejętności mechaniczne, możesz zainstalować układ 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 metod instalacji, obsługi, użytkowania i konserwacji systemu. Nieprawidłowa instalacja może spowodować uszkodzenie mienia, a nawet obrażenia ciała. W związku z tym nie ponosimy odpowiedzialności za straty, szkody lub koszty wynikające z nieprawidłowej instalacji, nieprawidłowej obsługi lub nieprawidłowego użytkowania i konserwacji lub 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 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. 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 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 wpływa na charakterystykę silnika, nie powoduje wzrostu emisji zanieczyszczeń gazowych ani hałasu. W większości przypadków emisja zanieczyszczeń powinna nawet ulec zmniejszeniu dzięki lepszemu spalaniu. Jeśli system jest używany zgodnie z przeznaczeniem, nie narusza on zazwyczaj obowiązujących przepisów dotyczących motocykli. (Proszę sprawdzić lokalne przepisy prawne!) System ten nie nadaje się do 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 zgodność z przepisami dotyczącymi przydatności 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 sytuację prawną.
- Jeśli nie masz doświadczenia w zakresie montażu, zleć go fachowcowi lub warsztatowi specjalistycznemu. Nieprawidłowy montaż może spowodować uszkodzenie nowego układu oraz motocykla, a nawet doprowadzić do obrażeń ciała.
- Przed zamówieniem systemu sprawdź, czy zestaw zawiera narzędzie do demontażu nowego wirnika. Jeśli nie, lepiej zamów je jednocześnie. Nigdy nie używaj do ponownego zamontowania 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 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 większy i lepszy obraz oraz ewentualnie zaktualizowane informacje. Lista systemów znajduje się na *stronie http://www.powerdynamo.biz*



Powinieneś otrzymać następujące części:

- stojan (wstępnie zmontowany)
- wirnik
- elektroniczna cewka zapłonowa, przewód wysokiego napięcia i niebieski przewód wyłączający
- regulator/prostownik (dla układu prądu przemiennego regulator prądu przemiennego)
- 3 śruby M5x12, 3 podkładki 25x18x1, 2 opaski zaciskowe
- Należy pamiętać, że stojan jest tylko luźno przymocowany do podstawy, ponieważ przed montażem należy go odłączyć.

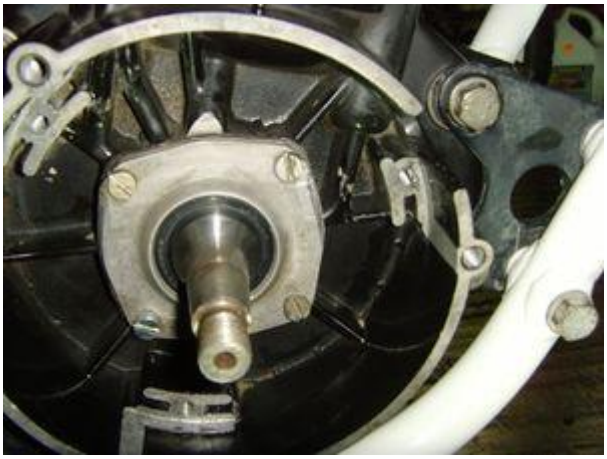


- Aby ponownie odłączyć nowy wirnik, potrzebny jest ściągacz M27x1,25 (nr zamówienia: 99 99 799 00 - nie wchodzi w skład zestawu!

- Uwaga: standardowy ściągacz do silników Motoplat lub SEM nie pasuje. Ma on gwint M26x1,5!).

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

- Upewnij się, że motocykl stoi stabilnie na stojaku, najlepiej na podwyższonym stole warsztatowym, i że masz dobry dostęp do strony silnika z generatorem.



- Zdejmij fabryczny układ Motoplat/SEM. Będziesz potrzebować ściągacza M26x1,5.

- Odłącz przewody od starego iskrownika, cewki zapłonowej i regulatora, a następnie zdejmij te elementy, które nie są już potrzebne.



- Wyjmij wpust z wału korbowego. Nie będzie już potrzebny. Proszę nie zapomnieć o tym, w przeciwnym razie pojawią się problemy podczas dalszego montażu.

- Uwaga: Ten klucz Woodruffa w rzeczywistości nie utrzymuje wirnika na wale; zadanie to pełni stożek. Klucz służy jedynie do ustawienia prawidłowej pozycji, którą teraz można osiągnąć w inny sposób.

- Upewnij się, że stożek jest w dobrym stanie i czysty.

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



- Odkręć cewkę stojana od podstawy. Zdejmij stojan.

- Umieść nową płytę podstawy w adapterze fabrycznym i przykręć ją za pomocą 3 dostarczonych śrub M5x12.

- Nie używaj innych śrub, ponieważ wyższy łeb może kolidować z wirnikiem.



- Upewnij się, że otwór nowej płyty podstawy pasuje do otworu w adapterze fabrycznym.

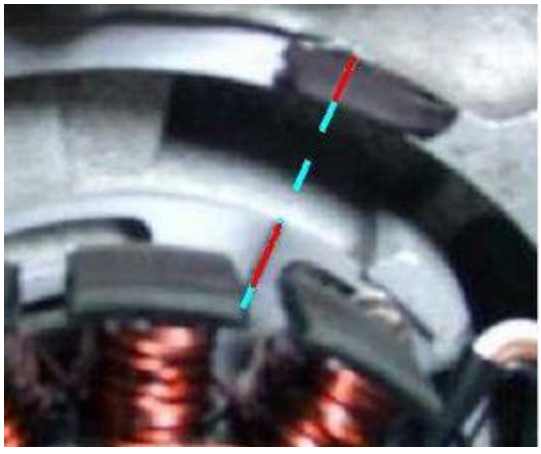
- Wymień cewkę stojana. Stojan musi zaskoczyć dość mocno. Jeśli wsuwa się zbyt łatwo, prawdopodobnie zagiąłeś przewód pod spodem lub włożyłeś cewkę bokiem, co może spowodować uszkodzenie.



- Płyta podstawy posiada – nieco na lewo od otworu na przewód – małą czerwoną kropkę, która wskazuje znak zapłonu.

- Ponieważ kropka ta nie będzie już widoczna po umieszczeniu wirnika, należy przenieść oznaczenie na obudowę zewnętrzną, jak pokazano na poniższym zdjęciu po lewej stronie.

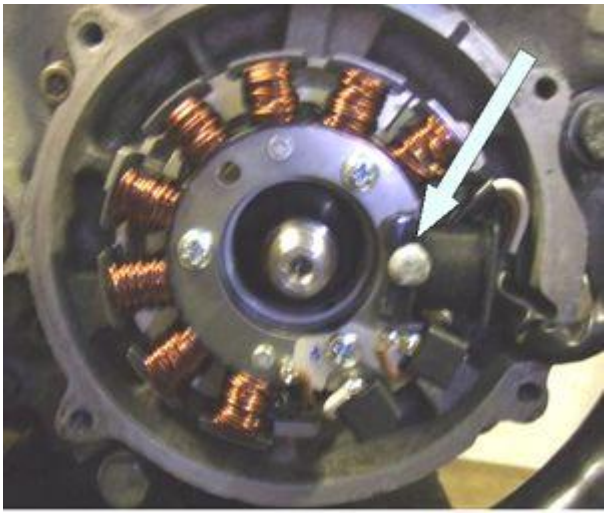
- Bardzo pomocne może być tu prowizoryczne narzędzie o grubości oryginalnego klina Woodruffa, ponieważ pozwoli to na rozpoczęcie pracy od środka (poniżej po prawej)







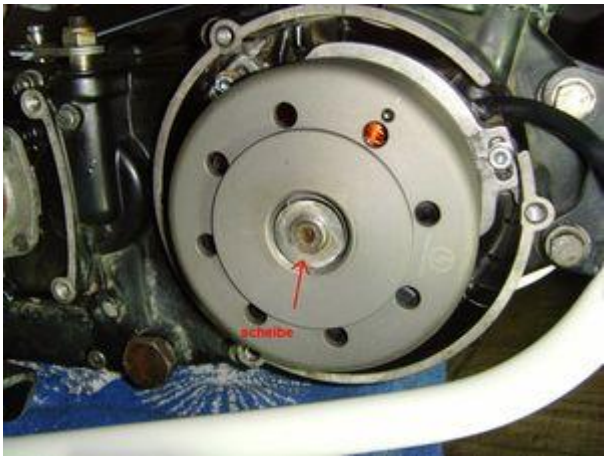
- Teraz umieść wstępnie zamontowany zespół stojana z powrotem na silniku i przykręć go oryginalnymi śrubami.



- Ponieważ przestrzeń po stronie iskrownika jest dość ograniczona, a także ponieważ mogły nastąpić zmiany w korbowodzie lub możesz mieć silnik typu, do którego ten system nie pasuje, zdecydowanie zalecamy

- przeprowadzić niewielką kontrolę prześwitu między stojanem a wirnikiem, używając niewielkiej ilości plasteliny w najwyższym punkcie. Nałóż niewielką ilość plasteliny (jeśli nie masz jej pod ręką, użyj gumy do żucia) na najwyższy punkt dużej czarnej cewki i dociśnij wirnik ręką. Następnie ostrożnie podnieś wirnik (użycie ściągacza ułatwi to zadanie) i sprawdź grubość plasteliny. Powinna ona wynosić około 2 mm, gdy wirnik nie jest dokręcony.

- Należy również dokładnie sprawdzić, czy wirnik nie dotyka kabla.



- Ponadto należy sprawdzić, czy stożek końcówki korbowodu nie styka się z dolną powierzchnią otworu ściągacza wirnika. W niektórych silnikach stożek może znajdować się nieco powyżej dna otworu, co uniemożliwi pewne zamocowanie wirnika za pomocą nakrętki, jeśli nie zostanie to wykryte i skorygowane poprzez dodanie podkładki lub, w skrajnych przypadkach, elementu dystansowego. W takiej sytuacji wirnik mógłby się ślizgać, co spowodowałoby nieprawidłową regulację rozrządu.

- W zestawie dostarczanym w tym celu znajdują się 3 podkładki o grubości 1 mm każda.

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



- Przyjrzyj się nowemu wirnikowi (kołu zamachowemu). Na jego obwodzie znajduje się niewielka linia wygrawerowana laserowo. Jest to znak rozrządu. Jest on trwały, ale słabo widoczny, dlatego warto go zaznaczyć markerem.

- Umieść wirnik tymczasowo (dokręć tylko ręcznie) na wale, aby uzyskać punkt podparcia na korbie podczas ustawiania go w pozycji zapłonu.
- Wyjmij świecę zapłonową, aby uniknąć kompresji podczas tej czynności.
Po ustawieniu wału korbowego w prawidłowej pozycji zapłonowej należy ponownie ostrożnie zdjąć wirnik (użyj ściągacza!), upewniając się, że nie zmieniło się położenie wału korbowego. Jeśli tak się stanie, należy powtórzyć procedurę.

- Teraz należy ustawić zapłon, ustawiając wirnik w takiej pozycji, aby

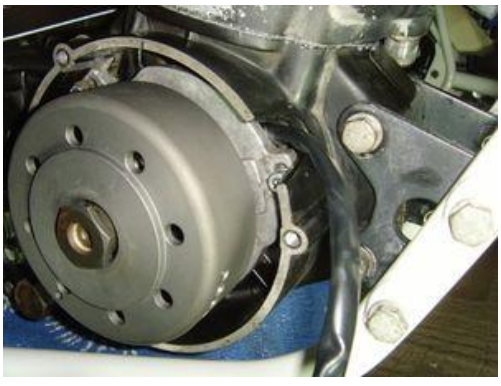
w momencie zapłonu tłoka oznaczenie na wirniku pokrywa się z przeniesionym oznaczeniem stojana na obudowie zewnętrznej.
(oznaczenie na wirniku na poniższym zdjęciu zostało powiększone dla lepszej widoczności)

- Informacje na temat momentu zapłonu znajdziesz w instrukcji obsługi producenta. Jeśli nie masz żadnych wskazówek, spróbuj ustawić zapłon na 2 mm przed górnym martwym punktem (BTDC).

- Poniższe zdjęcia przedstawiają różne silniki, a co za tym idzie różne położenie oznaczenia.





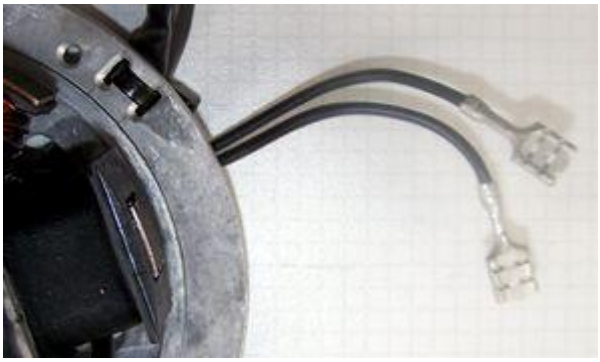


Na koniec

dokładnie zamocuj wirnik za pomocą oryginalnej nakrętki i standardowej podkładki oraz, jeśli to konieczne, wspomnianych podkładek regulacyjnych. Jeśli stożek wystaje, jak wspomniano powyżej, najpierw umieść podkładki regulacyjne, ponieważ standardowa podkładka może mieć zbyt małą średnicę wewnętrzną.

- Zamocuj cewkę zapłonową i regulator na ramie motocykla, najlepiej w miejscu, gdzie znajdowała się oryginalna cewka.
- Otwory mocujące nowej cewki niestety nie pasują dokładnie do starej cewki Motoplat.

Podłączanie alternatora VAPE do obwodu oświetlenia – wersje z regulatorem prądu stałego i prądu przemiennego



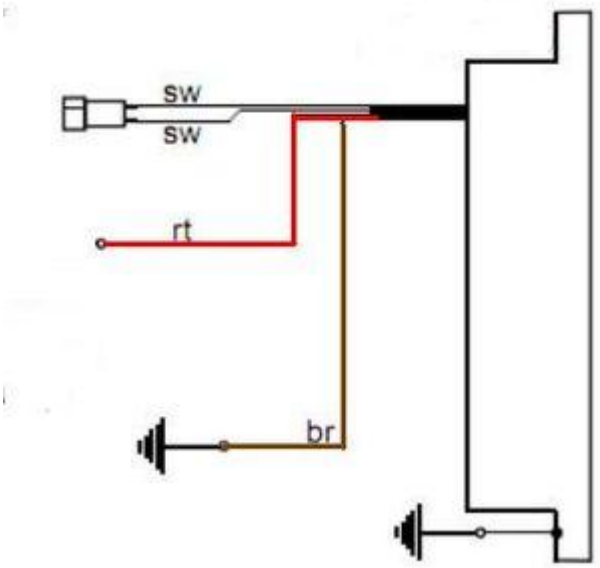
- Dwa czarne przewody wychodzące z cewki stojana dostarczają napięcie do świateł, klaksonu, kierunkowskazów itp. Nie mają one nic wspólnego z zapłonem.

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

- W tym celu oferujemy różne regulatory:

Uwaga: Jakiekolwiek pomylenie biegunów dodatniego i ujemnego (w wersjach prądu stałego) prowadzi do natychmiastowego uszkodzenia regulatora. Nie będzie to stanowiło podstawy do skorzystania z gwarancji, ponieważ jest to wynikiem zaniedbania! Spalony regulator można rozpoznać głównie po ostrym zapachu.

Regulator DC: Regulator DC z wbudowanym kondensatorem wygładzającym (73 00 799 50)

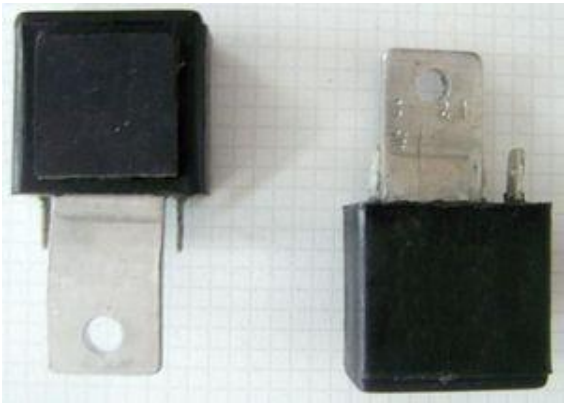


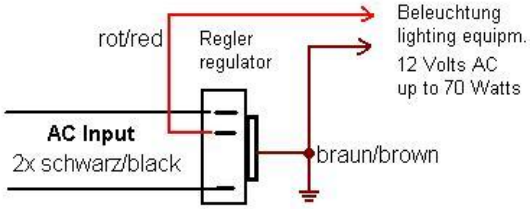


- 2 czarne przewody (sw) to wejście prądu przemiennego z alternatora (ponieważ jest to prąd przemienny, nie ma znaczenia, który czarny przewód jest podłączony do którego)
- czerwony (rt) przewód to wyjście 12 V DC plus
- brązowy (br) przewód to masa, wewnętrznie połączona z obudową

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

Regulator prądu przemiennego: Regulator prądu przemiennego (70 36 799 50)





- 2 czarne przewody (sw) to wejście prądu przemiennego z alternatora (ponieważ jest to prąd przemienny, nie ma znaczenia, który czarny do którego czarnego) – używane są zewnętrzne styki
- Po podłączeniu przewodu do styku środkowego i uziemienia otrzymujemy prąd przemienny o stabilnym napięciu, który zasila odbiorniki prądu przemiennego
- Nie ma możliwości sterowania ładowaniem (już nie: ponieważ nie ma akumulatora).

Podłącz elementy zgodnie ze schematem elektrycznym 71ik-ac:

- 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.



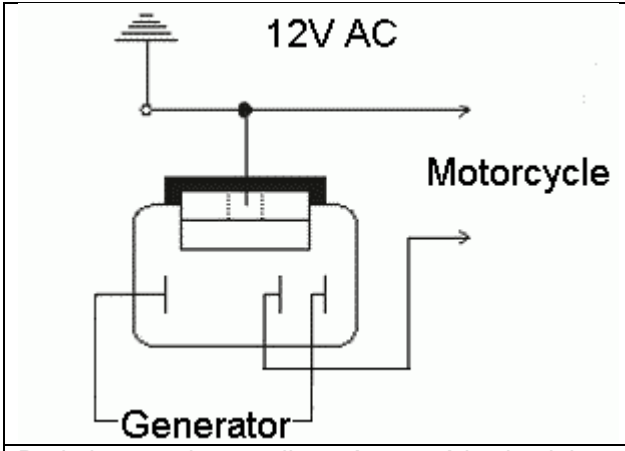
- Poszukaj cewki zapłonowej z gniazdem i dwoma przewodami (czerwonym i białym).

- 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).
Uwaga! Nieprzestrzeganie tej zasady jest najczęstszą przyczyną problemów z zapłonem!!
Bez tego bezpośredniego 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!

<table>
<tr><td>
</td><td>- Dwa czarne przewody wychodzące z nowego generatora ...

... podłącz do zewnętrznych styków nowego regulatora. Nie ma znaczenia, który przewód zostanie podłączony do którego z dwóch zacisków, ponieważ przepływa przez nie prąd przemienny.</td></tr>
<tr><td>Dodatkowo należy podłączyć przewód uziemiający ...</td><td>... do metalowego uchwytu regulatora. W przeciwnym razie światło nie będzie działać.</td></tr>
<tr><td>Środkowy zacisk regulatora ...</td><td>... zostanie podłączony do przewodów układu oświetlenia motocykla.</td></tr>
<tr><td>- Pozostaje niebieski (czasem niebiesko-biały) przewód przy cewce zapłonowej. Jest to przewód odcinający zasilanie.

<u>Uwaga:</u>

- W przypadku awarii zapłonu, w pierwszej kolejności należy odłączyć ten niebieski przewód. W wielu przypadkach pozwoli to na ponowne uruchomienie pojazdu</td><td>- Podłączony do masy – spowoduje to wyłączenie zapłonu!

- Ten typ okablowania jest stosowany w motocyklach, które pierwotnie były wyposażone w zapłon magnetyczny i dlatego wyłączano je poprzez zwarcie do masy.

- Pojazdy te mają wbudowany główny zamek (lub niektóre mają wyłącznik awaryjny), który w pozycji OFF łączy pin z masą (motocykle niemieckie: pin 2). Niebieski (/biały) przewód cewki zapłonowej zostanie podłączony w tym miejscu. W ten sposób wyłącznik działa tak samo jak poprzednio.</td></tr>
<tr><td>Przykręć przewód wysokiego napięcia (zapłonowy) ...

- Proszę nie używać żadnych kabli wzmacniających iskrę, takich jak „Nology supercables” lub „hot wire”. Zakłóci to działanie systemu i może go uszkodzić.</td><td>... do cewki zapłonowej i naciągnij gumową uszczelkę przed zamontowaniem cewki (będzie to łatwiejsze).

- Proszę używać kabla dołączonego do zestawu, a nie jakiegokolwiek starego kabla.</td></tr>
<tr><td colspan="2">- 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.
<u>- Nie używaj</u> świec zapłonowych z wbudowanym rezystorem tłumiącym. Firma NGK (np.) oferowała takie świece oznaczone literą „R” (od angielskiego słowa „resistor” – rezystor).</td></tr>
<tr><td colspan="2">- Na koniec – przed zamontowaniem akumulatora i 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.</td></tr>
<tr><td colspan="2"><u>- WAŻNE:</u> Podczas naprawy wału korbowego wał prądnicy 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.</td></tr>
</table>

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

Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa i eksploatacji systemów zasilanych wyłącznie prądem przemiennym (AC)
- W praktyce regulator prądu stałego (prostownik/regulator) jest lepszym rozwiązaniem. Wytrzymuje większe obciążenia i jest bardziej wszechstronny w zastosowaniu. **Zaletą regulatora prądu przemiennego** jest jego niewielki rozmiar. Jest to przydatne w: • motocykle w stylu vintage, w których pojawia się problem z „ukryciem" dość dużego regulatora prądu stałego. Regulator prądu przemiennego można by ewentualnie zamontować nawet wewnątrz obudowy reflektora. • motocykle „czysto terenowe", w których potrzebny jest tylko podstawowy układ elektryczny i istnieje niewiele możliwości zamocowania (stosunkowo) ciężkiego regulatora prądu stałego.
 - Ta zaleta wiąże się jednak z szeregiem **wad (a nawet potencjalnymi konsekwencjami prawnymi) regulatora prądu przemiennego!** • Nie można używać akumulatora (a zatem nie ma świateł postojowych)! • Nie można korzystać z kierunkowskazów bocznych, chyba że zamontuje się moduł migacza zasilanego prądem przemiennym, co również wiąże się z pewnymi kwestiami (być może nawet prawnymi), które należy wziąć pod uwagę! • Nie można używać zwykłego klaksonu prądu stałego (zasilanego prądem przemiennym, który pozostawałby całkowicie cichy). Można używać klaksonu prądu przemiennego, ale i w tym przypadku należy zwrócić uwagę na kilka kwestii! • Regulator prądu przemiennego obsługuje maksymalnie tylko 70 W obciążenia, nawet jeśli prądnica generowałaby więcej! **- Ze względu na wysoki prąd (i związane z tym wytwarzanie ciepła) systemy wyposażone w ten regulator muszą bezwzględnie jeździć zawsze z włączonymi światłami. Energia wytwarzana przez alternator musi być zużywana, w przeciwnym razie regulator próbujący ją zużyć znacznie się nagrzeje, co prowadzi nie tylko do ryzyka zniszczenia regulatora, ale także do ryzyka pożaru.** (Alternatywnie można jeździć całkowicie bez regulatora, jeśli nie potrzebujesz świateł. W takim przypadku po prostu pozostaw 2 czarne przewody z generatora izolowane (!) w stanie spoczynku.

Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa i obsługi
- Bezpieczeństwo przede wszystkim! Należy przestrzegać ogólnych przepisów BHP dotyczących naprawy pojazdów silnikowych (MVR), a także wskazówek i obowiązków dotyczących bezpieczeństwa 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.
- 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 wyciągaj nasadek świec zapłonowych, gdy silnik pracuje. Myj pojazd tylko 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 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 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, 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).

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

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

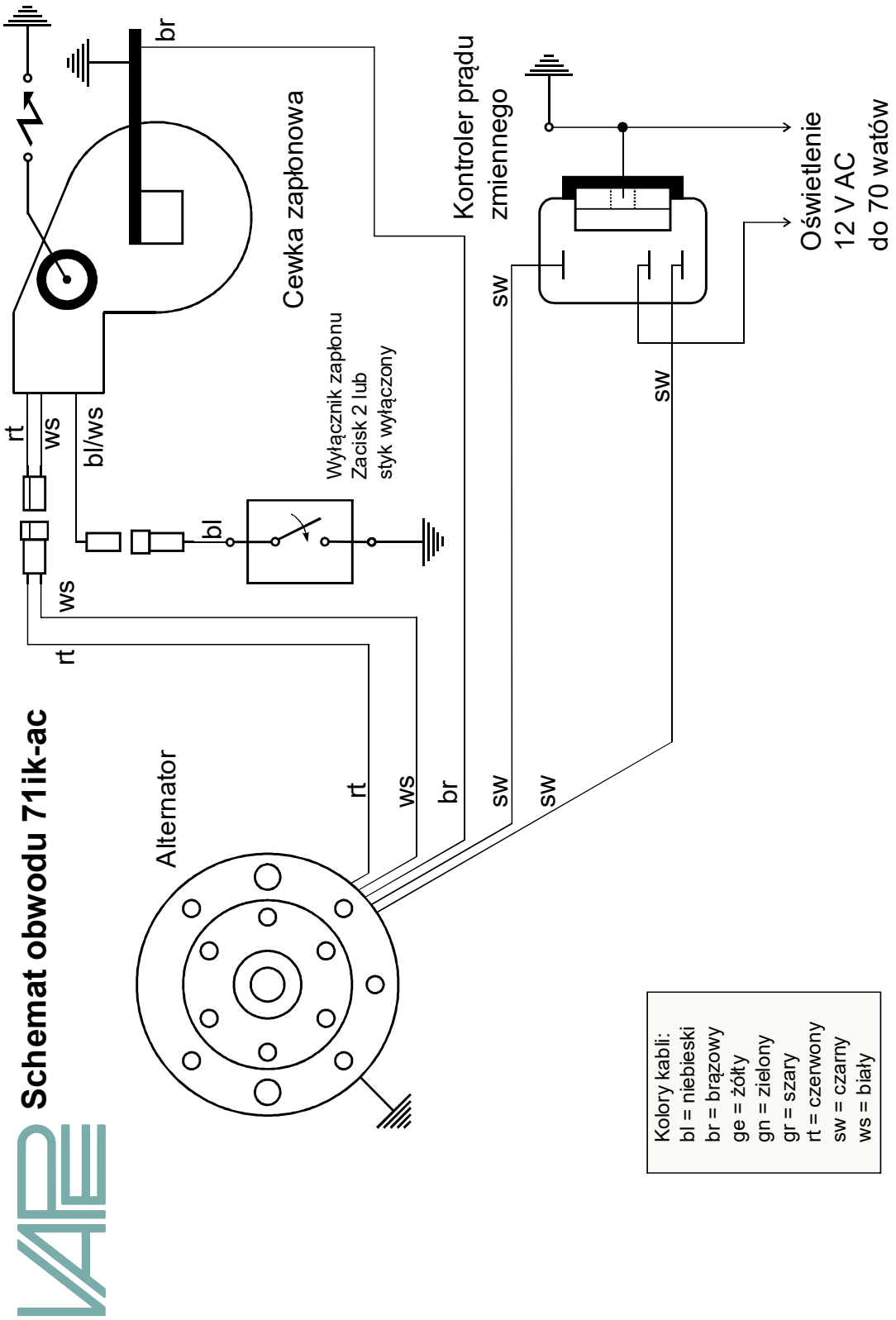
- Urządzenia elektroniczne są bardzo wrażliwe na odwrotną polaryzację. Po zakończeniu prac przy układzie należy sprawdzić, czy polaryzacja akumulatora i regulatora jest prawidłowa. Odwrotna polaryzacja powoduje zwarcia i prowadzi do uszkodzenia regulatora, cewki zapłonowej oraz modułu wyprzedzania zapłonu. Zasadniczo przewody należy łączyć zgodnie z oznaczeniami kolorystycznymi. Przypadki, w których kolory przewodów się nie pokrywają, zostały wyraźnie zaznaczone w naszej instrukcji.

- Podczas obchodzenia się z nowym wirnikiem należy uważać, aby nie uszkodzić jego magnesów. Należy unikać bezpośrednich uderzeń w obrzeże wirnika. **Podczas transportu nie wolno nigdy umieszczać wirnika nad stojanem.** Należy przestrzegać naszych wskazówek dotyczących transportu tego elementu.

- Nie używaj gniazd świec zapłonowych o rezystancji większej niż 5 kOhm. Lepiej używać gniazd o rezystancji 1 lub 2 kOhm. 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.

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

- 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 specjalny ściągacz do ponownego odłączania nowego wirnika (patrz instrukcja montażu)!
- Jeśli motocykl nie będzie używany przez dłuższy czas, należy odłączyć akumulator (jeśli jest), aby zapobiec wyciekaniu prądu przez diody regulatora. Jednak nawet odłączony akumulator po pewnym czasie się rozładuje.
- Proszę przestrzegać tych wskazówek, ale jednocześnie nie obawiać się procesu instalacji. Należy pamiętać, że przed Państwem tysiące innych klientów pomyślnie 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