System 782679900



Alternator/elektroniczny układ zapłonowy do CZ 516

- Magnetyczny układ zapłonowy z wbudowanym, w pełni elektronicznym zapłonem. Moc światła przy napięciu 12 V/100 W prądu stałego. Bezkontaktowy, bezobsługowy, elektroniczny zapłon z własnym zasilaniem wewnątrz układu.

- Zastępuje stare zapłon (w tym cewkę zapłonową).
- Nie wymaga żadnych zmian w obudowie silnika.
- Z technicznego punktu widzenia umożliwia jazdę bez akumulatora.

Zalety w porównaniu ze starym systemem:

- wszystkie części są nowe
- znacznie jaśniejsze światło
- bardzo stabilny zapłon z iskrami o wysokiej energii
- lepszy rozruch i lepsze spalanie
- brak zużycia przerywacza

M782679900

Instrukcja montażu systemu 782679900	17.03.2026

- Jeśli potrafisz zamontować i wyregulować oryginalny układ zapłonowy oraz posiadasz ogólne umiejętności mechaniczne, możesz również zamontować system VAPE. Jeśli nigdy wcześniej nie miałeś z tym do czynienia, lepiej zleć montaż systemu komuś, kto się na tym zna.

- Firma VAPE nie ma możliwości nadzorowania przestrzegania niniejszej instrukcji, a także warunków i metod instalacji, eksploatacji, użytkowania i konserwacji tego systemu. Nieprawidłowe wykonanie instalacji może spowodować szkody materialne, a nawet obrażenia ciała. Nie ponosimy żadnej odpowiedzialności za straty, szkody lub koszty wynikające z nieprawidłowej instalacji, niewłaściwej eksploatacji, a także nieprawidłowego użytkowania i konserwacji lub w jakikolwiek sposób z nimi związane. Zastrzegamy sobie prawo do wprowadzania zmian dotyczących produktu, danych technicznych lub instrukcji montażu i obsługi bez uprzedniego powiadomienia.

WAŻNE

Przed rozpoczęciem montażu należy koniecznie dokładnie zapoznać się z całą instrukcją
Należy pamiętać, że nieuzgodnione modyfikacje, w tym próby naprawy, mogą skutkować utratą praw wynikających z gwarancji. Dotyczy to również przecinania przewodów, co bardzo często prowadzi do utraty wtyczek zabezpieczających przed odwróceniem biegunowości, a w konsekwencji do niszczących materiał zwarć lub odwrócenia biegunowości.
Należy przestrzegać **wskazówek zawartych na stronie informacyjnej dotyczącej systemu**.
Należy upewnić się, że przedstawiona konfiguracja systemu faktycznie odpowiada wymaganiom silnika. Niewłaściwe wartości zapłonu mogą np. spowodować uszkodzenie silnika i/lub obrażenia podczas uruchamiania (odrzut rozrusznika). Należy zachować szczególną ostrożność podczas pierwszego uruchomienia po montażu. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowego działania należy sprawdzić i zmienić ustawienia zapłonu! Podczas montażu należy bardzo dokładnie sprawdzić, czy wirnik nie ociera się o cewkę stojana lub inne elementy, co może się zdarzyć z różnych powodów i prowadzić do poważnych uszkodzeń.

Zastosowanie zgodne z przeznaczeniem
- Jest to **system zamienny, a nie kopia oryginalnego materiału**. Części systemu wyglądają zatem inaczej niż części oryginalne, a przede wszystkim cewka zapłonowa i regulator mogą mieć inne punkty mocowania, co wymaga dostosowania z Państwa strony. System ten jest przeznaczony **wyłącznie** do zastępowania oryginalnych układów oświetlenia/zapłonu w motocyklach oldtimerowych i youngtimerowych, **których charakterystyka silnika nie została później zmieniona przez modyfikacje konstrukcyjne**. Nie jest to system tuningowy, nie zmienia on oryginalnej charakterystyki silnika i nie zapewnia znacznie wyższej mocy silnika, ale poprawia sprawność i bezpieczeństwo pojazdu w ruchu drogowym dzięki lepszemu oświetleniu, wyraźniejszym kierunkowskazom, zawsze głośnemu klaksonowi oraz większej ogólnej niezawodności w porównaniu ze starymi oryginalnymi układami. Ponieważ nasze instalacje nie powodują istotnych zmian charakterystyki silnika, nie pogarszają się również parametry emisji spalin i hałasu. W większości przypadków parametry emisji spalin powinny się nawet poprawić, ponieważ następuje pełniejsze spalanie.

- Firma VAPE gwarantuje, że jej produkty posiadają homologację oznaczoną symbolem „E" (specjalnie dla Republiki Czeskiej: E8), co zapewnia stałą zgodność właściwości produktów z odpowiednimi przepisami homologacyjnymi ECE (w szczególności ECE R10.05). Kontrole są regularnie przeprowadzane przez właściwy organ

- System ładowania jest zasadniczo **przeznaczony wyłącznie do stosowania z akumulatorami kwasowo-ołowiowymi 12 V (6 V w systemach 6 V) z elektrolitem płynnym lub zamkniętymi akumulatorami ołowiowymi, AGM, żelowymi.** Nie nadaje się do stosowania z akumulatorami niklowo-kadmowymi, niklowo-wodorkowymi, litowo-jonowymi ani innymi rodzajami akumulatorów wielokrotnego ładowania lub jednorazowych.

- System **nie** jest **przeznaczony do użytkowania podczas imprez sportowych.**
W przypadku użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem gwarancja wygasa. Ponadto może się zdarzyć, że system nie będzie działał zgodnie z oczekiwaniami, a my nie będziemy mogli udzielić pomocy technicznej, ponieważ nie znamy sytuacji. W najgorszym przypadku użytkowanie niezgodne z przeznaczeniem może nawet doprowadzić do cofnięcia zezwolenia na użytkowanie.

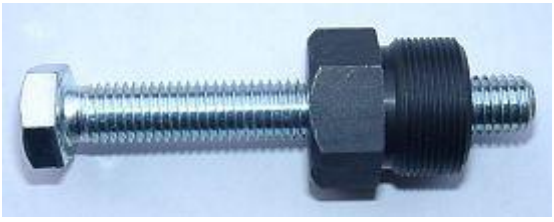
VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Republika Czeska
vape@vape.cz

- Podczas montażu części należy <u>koniecznie</u> zacząć od montażu elementów po stronie silnika (adapter, stojan, wirnik), aby sprawdzić, czy elementy te rzeczywiście pasują, zanim przystąpi się do montażu części montowanych na zewnątrz silnika. Niestety, zazwyczaj zaczyna się od montażu regulatora, cewki zapłonowej, ewentualnie jednostki sterującej, a części te są bardzo często modyfikowane (w sposób nieodpowiedni!), co uniemożliwia nam późniejszą odsprzedaż. Wymiana układów oświetlenia/zapłonowych w starych motocyklach nie jest niestety jak zakup w supermarkecie z półki, ale ze względu na różnorodność typów i ewentualne zmiany w materiałach od czasu ich produkcji wiele lat temu jest to zawsze złożona sprawa, która niestety może wiązać się z błędami.
- Nasze systemy **NIE** zostały **przetestowane pod kątem współpracy z innymi komponentami elektronicznymi (takimi jak zapłony innych producentów, nawigacje, telefony komórkowe, oświetlenie LED itp.)** i w pewnych okolicznościach mogą spowodować uszkodzenie tych elementów. Ewentualne obrotomierze nie są obsługiwane przez system. Oferujemy jednak rozwiązanie w zakresie obrotomierza. System nie obsługuje również ewentualnych wyłączników zabezpieczających ani układów sterowania emisją spalin sterowanych przez układ zapłonowy. Ponadto może się zdarzyć, że oryginalny układ zapłonowy posiadał z przyczyn prawnych urządzenie ograniczające prędkość. Nowy system nie posiada takiego urządzenia. Dlatego należy wcześniej sprawdzić sytuację prawną.
- Jeśli nie posiadają Państwo odpowiedniej wiedzy technicznej, montaż należy powierzyć wykwalifikowanemu fachowcowi lub odpowiedniemu warsztatowi. Nieprawidłowy montaż może spowodować uszkodzenie zarówno nowego systemu, jak i motocykla, a nawet doprowadzić do obrażeń kierowcy.
- Przed zamówieniem systemu prosimy sprawdzić, czy w zestawie znajduje się zalecany przez nas **<u>ściągacz tarczy</u>**. Jeśli nie, najlepiej zamówić go od razu! W przypadku uszkodzenia tarczy spowodowanego użyciem innych narzędzi i środków pomocniczych, gwarancja traci ważność!
- Wirnik jest niezwykle wrażliwy na uderzenia (np. również podczas transportu). Przed montażem należy bezwzględnie sprawdzić wirnik pod kątem ewentualnych uszkodzeń. Jeśli jest to wirnik, w którym magnesy nie są zalane żywicą, należy sprawdzić, czy magnesy są dobrze osadzone, próbując przesunąć je palcami w bok. W wyniku uderzeń niektóre z wklejonych magnesów mogły się poluzować i utrzymywać się wyłącznie dzięki sile magnetycznej. Podczas pracy mogłoby to doprowadzić do poważnych uszkodzeń urządzenia. Jednocześnie proszę sprawdzić, czy na magnesach wirnika nie ma ciał obcych (np. śrub lub innych metalowych przedmiotów).
- <u>Jeśli masz dostęp do Internetu, lepiej zapoznaj się z tą dokumentacją online</u>. Dzięki temu większość zdjęć można powiększyć, klikając na nie, a ponadto uzyskasz więcej i być może bardziej aktualnych informacji. Lista systemów dostępna jest pod adresem: *http://www.powerdynamo.biz*



Powinieneś otrzymać te części!

- wstępnie zmontowana płyta podstawowa ze stojanem
- Wirnik
- Cewka zapłonowa i przewód zapłonowy
- Regulator/prostownik
- Przewód wyłączający i drobne elementy



- Aby zdjąć nowy wirnik, potrzebny jest ściągacz M27x1,25 (nr katalogowy: 99 99 799 00 **– nie wchodzi w skład zestawu!**).

UWAGA: w przypadku użycia ściągacza pazurkowego magnesy w wirniku mogą się poluzować!



- Teraz odłącz wszystkie przewody od starego alternatora i cewki zapłonowej, a następnie zdejmij te elementy.

- Wyjmij sworzeń ustalający z wału korbowego, który znajduje się w rowku starego wirnika. Nie martw się, nie pełni on funkcji mocującej, ma jedynie służyć do regulacji zapłonu. Jeśli zapomnisz wyciągnąć sworzeń, wirnik nie da się później założyć na wał i będziesz musiał ponownie zdemontować stojan, aby dostać się do sworznia.



- Proszę przyjrzeć się płycie podstawowej nowego stojana. Na zdjęciu nie widać stojana, aby była widoczna płyta.
Z 6 otworów mocujących (otwory podłużne) w modelu CZ 516 wykorzystuje się 3 otwory, jak pokazano na zdjęciu.

- Na obwodzie, przy lewym dolnym mocowaniu, znajduje się czerwone oznaczenie (kreska). Jest to znak zapłonowy, który jest potrzebny podczas regulacji.
- Zaleca się przeniesienie oznaczenia na obudowę, aby było ono później lepiej widoczne.



- Aby zamocować płytę podstawową do bloku silnika, cewkę należy nieco podnieść (aby można było wkręcić śruby znajdujące się pod spodem).

- W tym celu należy odkręcić 3 śruby mocujące stojan do płyty podstawowej i odsunąć go nieco od płyty (1 cm), aby uzyskać dostęp do otworów mocujących znajdujących się pod spodem.
Należy uważać, aby nie uszkodzić izolacji lakierowej drutów cewki.

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



- Umieść płytę podstawową z luźno zawieszoną cewką stojana na silniku.

- Przykręć płytę za pomocą 3 śrub M5 i podkładek. Uważaj, aby nie przygnieść kabla. Umieść cewkę stojana z powrotem na płycie podstawowej. Cewka musi tam dość mocno zaskoczyć. Jeśli opiera się na płycie zbyt luźno, najprawdopodobniej kabel jest pod nią przygnieciony!

- Upewnij się, że stojan leży prosto na płycie i żadne kable nie są przygniecione – w przeciwnym razie dojdzie do zniszczenia urządzenia lub przynajmniej do jego nieprawidłowego działania. Przykręć stojan z powrotem za pomocą 3 śrub M4.



- Wyjmij świecę zapłonową i ustaw tłok w położeniu zapłonu.

- W tym celu można luźno nasunąć nowy wirnik na wałek i obrócić go.
Należy pamiętać, że wałek obraca się w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.
Aby osiągnąć punkt zapłonu, należy więc obracać wałek w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, od punktu martwego górnego.

- Ostrożnie zdejmij ponownie wirnik, a następnie nałóż go na wał korbowy tak, aby oznaczenie na obwodzie znajdowało się dokładnie w miejscu oznaczenia na płycie podstawowej.



- Mocno dociśnij wirnik do wału i przykręć go za pomocą dołączonej śruby M6x30 oraz podkładki.

- Aby ponownie odkręcić wirnik, użyj ściągacza M27x1,25. Bardzo ważne jest, aby nie zmieniać położenia wału korbowego (który znajduje się w punkcie zapłonu). Jeśli się zmieni, powtórz tę czynność.

- Załóż pokrywę z powrotem na obudowę i przykręć ją.
W tym celu należy przeprowadzić kabel przez otwór w pokrywie.





- Na tym kończą się prace przy silniku. Wkręć ponownie świecę zapłonową.

- Zamocuj nową cewkę zapłonową w tym samym miejscu, w którym była zamocowana cewka oryginalna. Najpierw podłącz przewód zapłonowy do cewki zapłonowej. Na razie pozostaw jedną ze śrub lekko poluzowaną. W tym miejscu zostanie podłączony przewód uziemiający.

- Zamocuj nowy elektroniczny prostownik/regulator w odpowiednim miejscu.

Proszę poprowadzić nowy przewód alternatora wzdłuż ramy za pomocą dołączonych opasek zaciskowych tak, aby wraz z pozostałymi przewodami kończył się na wysokości regulatora/cewki zapłonowej. Należy upewnić się, że nic nie będzie ocierać się o ramy

Podłącz przewody zgodnie ze schematem elektrycznym 71ik_102, czyli:

- Aby ułatwić lub w ogóle umożliwić przeprowadzenie przewodu przez wąskie otwory, wtyczka przewodu prowadzącego do nowej cewki zapłonowej, wychodząca z nowego alternatora, nie została jeszcze podłączona do końcówek stykowych na końcu przewodu. Wtyczkę należy podłączyć dopiero po ostatecznym przeprowadzeniu przewodu przez otwór w silniku. W tym celu...



... należy wziąć żeńską wtyczkę cewki zapłonowej z kablami w kolorach czerwonym i białym.

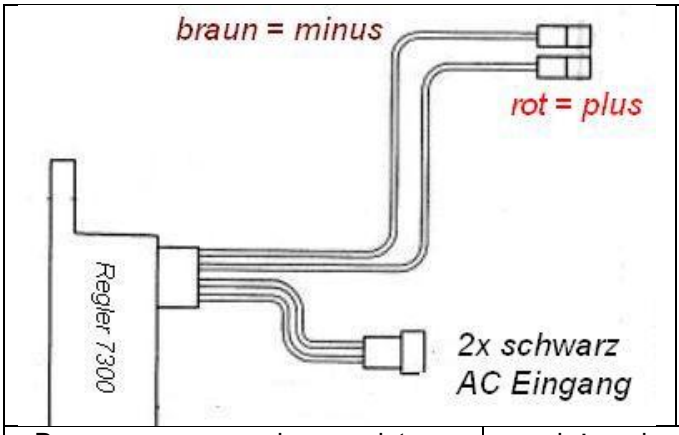
- Nałóż dołączoną, luźną wtyczkę z dwoma gniazdami na ten wtyk i wprowadź luźne przewody alternatora (czerwony i biały) z końcówkami stykowymi do tylnej części wtyku. Upewnij się, że końcówki stykowe zatrzasnęły się w obudowie wtyku. Należy przy tym ściśle przestrzegać prawidłowego położenia tych przewodów we wtyku:

- biały do białego
- czerwony do czerwonego

- Jeśli chcesz (lub musisz) ponownie wyjąć przewody z obudowy wtyczki, najlepiej użyj wygiętego spinacza biurowego i naciśnij nim zaczepy końcówek stykowych na bok, tak aby można było odłączyć wtyczki.

- Brązowy kabel z alternatora z pierścieniem oczkowym należy przykręcić do cewki zapłonowej na jej masie (uchwycie mocującym). Bez tego połączenia instalacja nie będzie działać! Proszę nie polegać na masie ramy. W tym miejscu farba, brud i pozostałości oleju często uniemożliwiają dobry kontakt cewki z masą.

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

<table>
<tr><td>
</td><td>Nowy regulator/prostownik ma 4 przewody:

▪ dwa czarne kable z plastikowymi wtyczkami
to wejście napięcia przemiennego
▪ czerwony kabel z plastikową wtyczką
dostarcza napięcie dodatnie
▪ brązowy kabel z plastikową wtyczką
to styk uziemienia</td></tr>
<tr><td>- Dwa czarne przewody z regulatora ...</td><td>... należy połączyć z dwoma czarnymi przewodami alternatora. W tym celu należy wprowadzić oba czarne przewody alternatora do dołączonej w zestawie obudowy wtyczki dwubiegunowej. Nie ma znaczenia, który przewód zostanie podłączony do której z dwóch zacisków, ponieważ w tym przypadku zasilany jest prąd przemienny.</td></tr>
<tr><td>- Brązowy przewód z regulatora ...</td><td>... należy podłączyć do bieguna ujemnego akumulatora lub, w przypadku jazdy bez akumulatora, do masy.</td></tr>
<tr><td>- Czerwony przewód z regulatora ...

<u>- Uwaga:</u> Niewłaściwa polaryzacja powoduje uszkodzenie elektroniki!</td><td>... należy podłączyć albo do dodatniego bieguna akumulatora 12 V, albo w przypadku jazdy bez akumulatora do przewodu prowadzącego do odbiorników (zazwyczaj jest to zacisk wejściowy na wyłączniku głównym).</td></tr>
<tr><td colspan="2">- Jeśli jeździsz z akumulatorem, upewnij się, że między akumulatorem a instalacją pokładową zastosowano bezpiecznik 15 A.</td></tr>
<tr><td colspan="2">- Nie ma możliwości podłączenia lampki kontrolnej ładowania; podczas jazdy bez akumulatora i tak nie działałaby ona prawidłowo. Regulator posiada wbudowany kondensator, który wygładza pulsujące napięcie stałe. Dzięki temu ewentualne kierunkowskazy i klakson działają prawidłowo nawet bez akumulatora.</td></tr>
<tr><td>- Pozostaje niebieski (czasami również niebiesko-biały) przewód cewki zapłonowej – przewód wyłączający.

<u>- Wskazówka:</u>
W przypadku problemów z zapłonem należy najpierw odłączyć ten kabel (wyciągnąć wtyczkę). Zazwyczaj pozwala to na kontynuowanie jazdy</td><td>- Jeśli zostanie podłączony do masy, zapłon wyłączy się!

- Tę wersję obwodu stosujemy w pojazdach, które fabrycznie były wyposażone w zapłon magnetyczny (koło biegunowe) i które wyłączały się w wyniku zwarcia do masy.

- Pojazdy te posiadają na stacyjce zacisk (w pojazdach niemieckich: zacisk 2), który w pozycji „WYŁ.” jest połączony z masą. Do tego zacisku podłącza się niebiesko-biały przewód. Dzięki temu wyłączanie zapłonu przebiega tak samo jak wcześniej.</td></tr>
<tr><td>- Przewód wysokiego napięcia (przewód zapłonowy) ...

Proszę <u>nie używać</u> „Nology Superkabel” („hot wire”). W instalacjach VAPE powodują one zakłócenia i mogą doprowadzić do uszkodzenia elektroniki.</td><td>... wkręć go w cewkę zapłonową i załóż na niego gumową nasadkę. Oczywiście łatwiej jest to zrobić przed zamontowaniem cewki w pojeździe. Proszę używać również dostarczonego przewodu zapłonowego, a nie starego, nieznanego pochodzenia przewodu.</td></tr>
<tr><td colspan="2">- Zrobisz sobie przysługę, jeśli w tym momencie wymienisz w motocyklu świece zapłonowe i końcówki świec (najlepiej o rezystancji 1–2, ale maksymalnie 5 kiloomów). Bardzo wiele zakłóceń wynika właśnie z „pozornie dobrych” przewodów, świec i końcówek (w tym zupełnie nowych)!
- <u>Nie używaj</u> świec zapłonowych z wewnętrznym rezystorem przeciwzakłóceniowym w połączeniu z wtykami przeciwzakłóceniowymi (powoduje to podwójny opór). Zawsze stosuj tylko jedną metodę przeciwzakłóceniową.</td></tr>
</table>

- Na koniec – **przed zamontowaniem akumulatora i pierwszym uruchomieniem** – proszę dokładnie sprawdzić wszystkie mocowania i okablowanie. Należy pamiętać o wymianie wszystkich żarówek z 6 V na 12 V. Należy również pamiętać, że od tej pory potrzebny będzie akumulator 12 V. Klakson może pozostać przy napięciu 6 V.

- Jeśli system nie zadziała od razu, proszę zapoznać się z naszą stroną dotyczącą diagnostyki usterek. W pierwszej kolejności należy odłączyć niebieski przewód między przekaźnikiem a cewką zapłonową (odłączyć styk), ponieważ większość usterek kryje się w obszarze wyłączania.

- WAŻNE: Należy pamiętać, że w przypadku ewentualnej (wcześniejszej) **regeneracji wału korbowego** jego czop alternatora został nadmiernie wytoczony, przez co stał się krótszy. W rezultacie wirnik znajduje się niżej, co może spowodować zetknięcie się wirnika (najniższym punktem są nity) z cewką stojana. Skutkiem tego jest uszkodzenie stojana i awaria zapłonu.

Ważne wskazówki dotyczące bezpieczeństwa i eksploatacji – NALEŻY bezwzględnie przeczytać w całości i przestrzegać!

- Należy przestrzegać wskazówek bezpieczeństwa i wymagań określonych przez producenta pojazdu oraz warsztaty samochodowe. Montaż wymaga specjalistycznej wiedzy. Oznaczenia zapłonowe naniesione na materiale służą wyłącznie jako wskazówka podczas montażu. Po zakończeniu montażu należy sprawdzić poprawność ustawienia za pomocą odpowiednich metod (np. stroboskopu), aby wykluczyć uszkodzenie silnika lub zagrożenie dla zdrowia. Wyłącznie użytkownik ponosi odpowiedzialność za montaż i prawidłowe ustawienie.

- Uwaga ne układy zapłonowe wytwarzają wysokie napięcie, zagrożenie życia! W przypadku naszych cewek zapłonowych napięcie sięga nawet 40 000 woltów! Nieostrożne obchodzenie się z nimi może nie tylko spowodować silny ból, ale przede wszystkim zaszkodzić sercu! Osoby z rozrusznikami serca nie powinny wykonywać żadnych prac przy układach zapłonowych. Zawsze zachowuj bezpieczną odległość od elektrody i odsłoniętych przewodów wysokiego napięcia, a podczas testu mocno dociśnij wtyczkę świecy do masy za pomocą przedmiotu izolującego, aby bezpiecznie odprowadzić napięcie.
W celu zsynchronizowania gaźnika nigdy nie należy wyciągać wtyczki świecy zapłonowej! Nigdy nie należy odłączać ani dotykać przewodów zapłonowych przy pracującym silniku lub podczas rozruchu. Mycie pojazdu należy przeprowadzać wyłącznie przy wyłączonym silniku.

- Jeśli przewód zapłonowy VAPE został dostarczony z zamocowanymi gumowymi wtykami świec *(które nie posiadają wbudowanego rezystora przeciwzakłóceniowego)*, prosimy o stosowanie *(w celu zachowania zgodności z lokalnymi przepisami dotyczącymi wymagań w zakresie kompatybilności elektromagnetycznej)* świec z wbudowanym rezystorem. Można też wymienić przewód na standardowy i używać ekranowanych wtyków świec *(w żadnym wypadku nie wolno jednak używać jednocześnie świec z filtrem przeciwzakłóceniowym ORAZ wtyczek świecowych z filtrem przeciwzakłóceniowym. Doprowadziłoby to do zakłóceń, a przede wszystkim do trudności z uruchomieniem silnika).* Całkowita rezystancja zestawu świeca-wtyczka świecowa nie powinna przekraczać 5 kΩ.

- Należy pamiętać, że końcówki świec zapłonowych ulegają zużyciu, co powoduje wzrost ich rezystancji. Jeśli silnik uruchamia się wyłącznie na zimno, przyczyną jest z dużym prawdopodobieństwem uszkodzona końcówka świecy lub sama świeca. Nie należy stosować tzw. przewodów wzmacniających zapłon (np. Nology).

- Po montażu koniecznie sprawdź, czy wszystkie śruby mocujące są dobrze dokręcone. Jeśli elementy się poluzują, może dojść do uszkodzenia. Podczas wstępnego montażu śruby dokręcamy tylko luźno!

- Najpierw daj właśnie zamontowanemu układowi szansę na zapłon, zanim zaczniesz wszystko mierzyć i sprawdzać. Zwróć przy tym uwagę na nasze wskazówki dotyczące sprawdzania obecności iskry. Wszystkie nasze części są sprawdzane przed wysyłką. I tak prawie nic nie zmierzysz. W żadnym wypadku nie mierz części elektronicznych (w tym cewki zapłonowej, z wyjątkiem jej wyjścia wysokiego napięcia). Ryzykujesz zniszczenie, a i tak nie uzyskasz użytecznych wyników!
Pamiętaj, że często przyczyną nieprawidłowej pracy silnika może być gaźnik, gumowa uszczelka wlotu powietrza, a przede wszystkim wtyczki świec zapłonowych i same świece (niestety nawet zupełnie nowe). Jeśli układ nie działa od razu, sprawdź przede wszystkim połączenia uziemienia,

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

zwłaszcza między masą podwozia a blokiem silnika.
Zanim od razu zdemontujesz części i wyślesz je do nas do sprawdzenia, zajrzyj do naszej bazy wiedzy, czy nie ma tam już odpowiedzi na Twój problem. Jeśli nie, skorzystaj z naszego systemu zgłoszeń serwisowych, aby poprosić o konkretną pomoc.

- Jeśli posiadasz układ z podwójną cewką zapłonową, pamiętaj o kilku szczególnych cechach tej cewki. Zapłon działa prawidłowo tylko wtedy, gdy obie świece są podłączone do cewki. Nie można więc odłączyć nawet jednej świecy w celu sprawdzenia, ponieważ każde wyjście cewki jest połączone z masą poprzez drugą świecę. Jeśli chcesz sprawdzić tylko jedną stronę, drugie wyjście cewki należy podłączyć do masy.

- Iskra w klasycznych układach przerywaczy ma jedynie niewielką energię (ok. 10 000 woltów), przez co jest gruba i ma żółty kolor. Iskra w naszych układach jest iskrą o wysokiej energii (do 40 000 woltów), dzięki czemu jest bardzo ostro skupiona i ma niebieski kolor, co sprawia, że jest gorzej widoczna. Ponadto iskra powstaje dopiero przy prędkościach obrotowych osiąganych po naciśnięciu pedału rozrusznika. Samo naciśnięcie dźwigni rozrusznika ręcznego nie powoduje powstania iskry.

- Większość naszych układów łączy w sobie funkcję zapłonu i generatora prądu. Można to rozpoznać po obecności regulatora. Na regulatorze nie da się zmierzyć prawie nic poza napięciem, które on dostarcza. Jeśli nie ma prądu, sprawdź przede wszystkim połączenia uziemienia i okablowanie od regulatora do stacyjki. To ważne połączenie często jest odcinane i pomijane podczas montażu! Większość systemów PD ma regulatory prądu stałego/prostowniki. Są jednak też regulatory prądu przemiennego, w przypadku których trzeba zwrócić uwagę na pewne specyficzne cechy.

- Nigdy nie należy wykonywać spawania elektrycznego w pojeździe bez uprzedniego całkowitego odłączenia wszystkich elementów elektronicznych zawierających półprzewodniki (regulator, cewka zapłonowa i moduł sterujący). Nie ma potrzeby demontażu stojana i wirnika. Do lutowania należy używać wyłącznie urządzeń lutowniczych zasilanych przez transformatory szeregowe lub przed rozpoczęciem lutowania należy odłączyć wtyczkę zasilania lutownicy, aby uniknąć uszkodzeń elementów spowodowanych przepięciem. Nigdy nie należy stosować pasty miedzianej na złączach ani świecach zapłonowych.

- Układ elektroniczny jest wrażliwy na odwrócenie biegunowości. Po każdej ingerencji w system należy zawsze sprawdzić prawidłowe podłączenie akumulatora i okablowanie. Odwrócenie biegunowości i zwarcia powodują natychmiastowe uszkodzenie sterownika i cewki zapłonowej! Zasadniczo podczas podłączania przewodów należy łączyć przewody tego samego koloru. Wyjątki są wyraźnie wymienione w instrukcji. Uszkodzenia spowodowane odwróceniem biegunowości nie są objęte gwarancją.

- Podczas montażu wirnika należy uważać, aby nie uszkodzić magnesów. Należy unikać bezpośredniego oddziaływania mechanicznego na wirnik. **Do transportu generatora nie należy nigdy wkładać stojana do wirnika;** należy przestrzegać naszych wskazówek dotyczących wysyłki (pakowania).

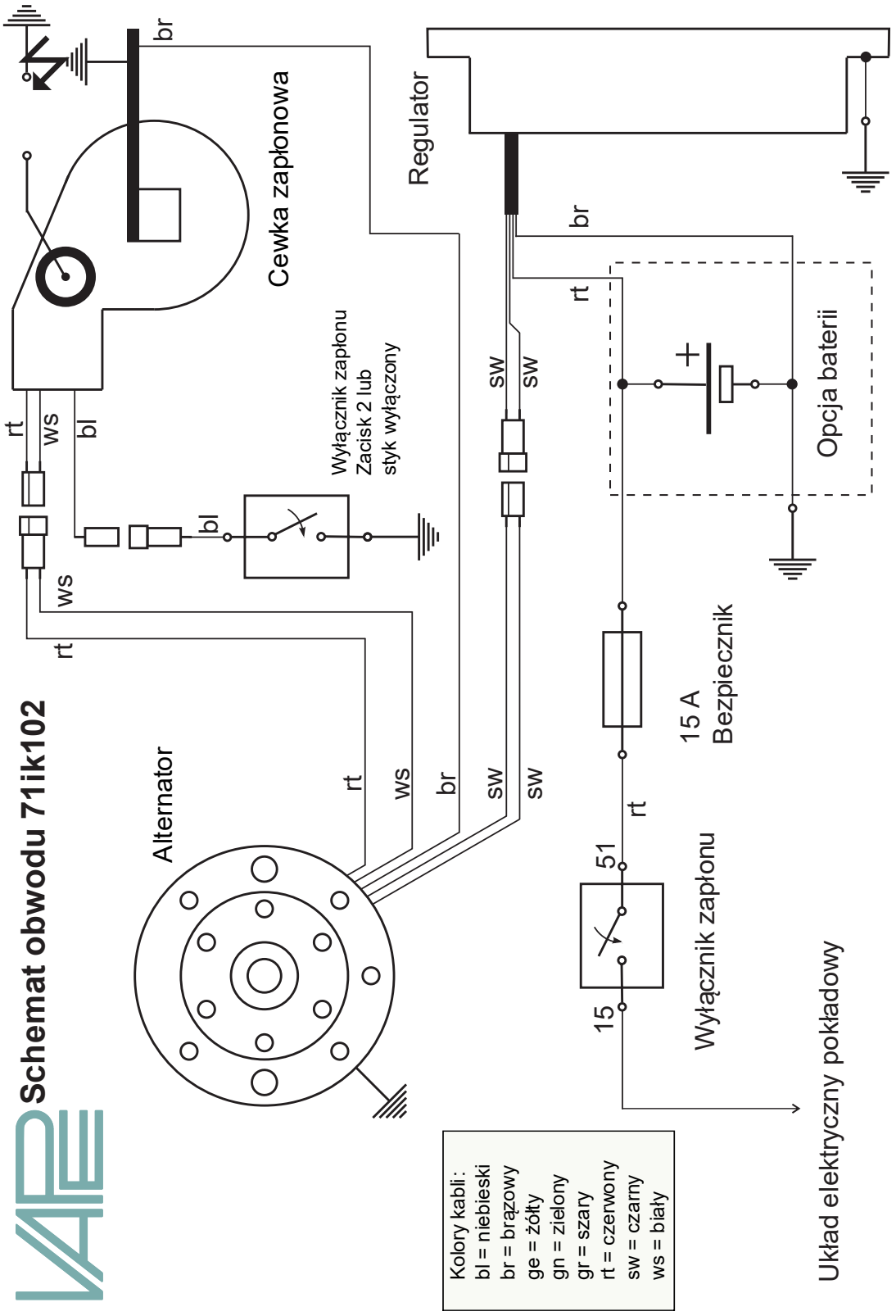
- Lekko nasmaruj zewnętrzną powierzchnię wirnika, w przeciwnym razie szybko zardzewieje w agresywnym środowisku (co nie jest szkodliwe, ale wygląda nieestetycznie).

- Do zdejmowania wirnika nigdy nie używaj ściągacza pazurkowego ani młotka. Może to spowodować poluzowanie magnesów. Zawsze używaj wyłącznie ściągacza wkręcanego M27x1,25 (patrz instrukcja montażu).

- Jeśli pojazd nie będzie używany przez dłuższy czas, należy odłączyć akumulator (jeśli jest zainstalowany), aby zapobiec ewentualnemu powolnemu rozładowywaniu się poprzez diody prostownika. Jednak nawet po odłączeniu akumulatora po dłuższym czasie zauważą Państwo jego rozładowanie – jest to normalne zjawisko.

- Proszę przestrzegać tych wskazówek, ale jednocześnie nie należy się niepokoić. Przed Państwem tysiące klientów z powodzeniem zamontowało już nasze urządzenia.

Życzymy powodzenia i przyjemnej jazdy!



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