System 7036799AC



Generator / zapłon elektroniczny do silnika Sachs 125 (np. w modelach Hercules 1001-1251, KTM 100/125, Penton)

- Generator magnetyczny ze zintegrowanym zapłonem półprzewodnikowym. Moc wyjściowa 12 V/70 W AC. Zastępuje stary system Motoplat (w tym cewkę zapłonową). Nie ma potrzeby wprowadzania zmian w obudowie silnika. System jest technicznie zdolny do pracy bez akumulatora.

M7036799AC

- Ważne: Żaden z systemów prądu przemiennego nie obsługuje ładowania akumulatora ani kierunkowskazów bocznych. Nie można go zatem normalnie używać na drogach publicznych (chyba że pozwalają na to lokalne przepisy). W celu użycia w normalnym ruchu drogowym należy zapoznać się z lokalnymi przepisami ruchu drogowego.
Jeśli potrzebujesz kierunkowskazów bocznych i/lub akumulatora, poproś o wersję systemu DC.

- Dla systemu DC **7036799DC** (obsługa kierunkowskazów i akumulatora)

Przewaga nad systemem oryginalnym:

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

Instrukcja montażu systemu 7036799AC	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 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.

- VAPE gwarantuje, że produkty homologowane są oznaczone znakiem „E" w pierścieniu (E8 specjalnie dla Republiki Czeskiej), zapewniając w ten sposób stałą zgodność właściwości produktu z odpowiednimi przepisami homologacyjnymi ECE (w szczególności ECE R10.05). Kontrola jest regularnie przeprowadzana 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 oraz ewentualnie zaktualizowane informacje. Lista systemów znajduje się na *stronie http://www.powerdynamo.biz*



Powinieneś otrzymać następujące części:

- stator (wstępnie zmontowany)
- wirnik
- elektroniczna cewka zapłonowa, przewód wysokiego napięcia i niebieski przewód (kill)
- regulator prądu przemiennego
- 3 śruby M4, 2 opaski zaciskowe

Należy pamiętać, że stojan jest tylko luźno przymocowany do podstawy, ponieważ trzeba go odłączyć w celu montażu.



- Aby ponownie odłączyć nowy wirnik, potrzebny będzie ściągacz M27x1,25 (część 99 99 799 00 **- nie wchodzi w skład zestawu!**).

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

- Uwaga: Ten system prądu przemiennego nie obsługuje ładowania akumulatora ani kierunkowskazów bocznych. Dlatego nie można go normalnie używać na drogach publicznych (chyba że pozwalają na to lokalne przepisy).
Dla systemu DC 70 36 799 DC (obsługa kierunkowskazów i akumulatora)!



- Upewnij się, że motocykl stoi stabilnie na stojaku, najlepiej na podwyższonym stole warsztatowym, i że masz dobry dostęp do strony generatora silnika. Pamiętaj, że będziesz instalować układ 12 V, więc musisz wymienić wszystkie żarówki na żarówki 12 V.

- Zdejmij fabryczne koło zamachowe.



- Odłącz wszystkie przewody prowadzące do starej cewki zapłonowej i skrzynki ULO, a następnie zdejmij te części.

- Odkręć stary stojan i zdejmij go z silnika. Wyjmij wpust z wału korbowego. Nie będzie już potrzebny. Nie zapomnij tego zrobić, ponieważ w przeciwnym razie pojawią się problemy podczas montażu.

- Uwaga: Ten klucz Woodruffa nie utrzymuje wirnika na wale, ponieważ zadanie to pełni stożek. Służy on jedynie do prawidłowego ustawienia, które w innym przypadku zostanie osiągnięte.

- Uwaga: Nakrętka wału korbowego pozostaje gwintowana!



- Umieść cewkę stojana z powrotem na płycie, uważając, aby nie uszkodzić przewodów. Stojan musi zatrzasnąć się dość mocno. Jeśli osadza się zbyt luźno, prawdopodobnie zablokowałeś przewód pod spodem!

- Upewnij się, że wewnętrzny otwór zespołu 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 M4 i dokręć.

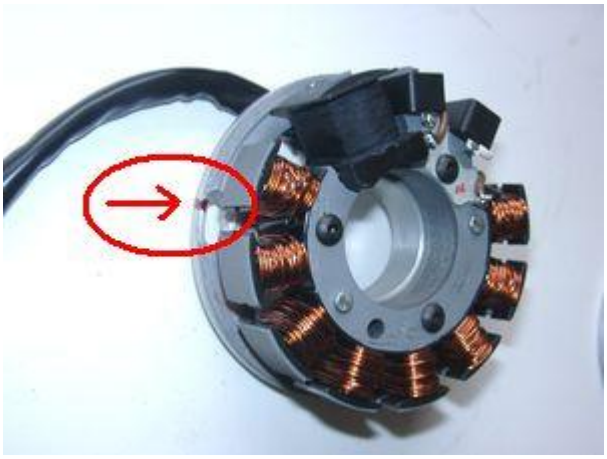
- Czas zapłonu

Aby uzyskać maksymalną elastyczność, w wirniku nie wykonano żadnego rowka. Nie ma powodu do obaw o utraconą teraz wpustkę Woodruffa. Nie miała ona funkcji blokującej, służyła jedynie do prawidłowego ustawienia zapłonu. Teraz masz oznaczenia i znacznie większą elastyczność.

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

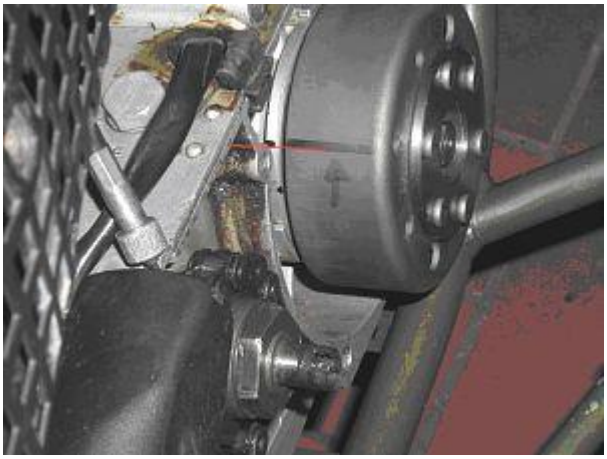


- Proszę spojrzeć na nowy wirnik. Na jego obwodzie znajduje się niewielka wytłoczona linia. Jest to oznaczenie zapłonu. Jest trwałe, ale słabo widoczne, dlatego lepiej je zaznaczyć markerem.



- Spójrz na nowy stojan. Na obwodzie jego płyty podstawy znajdziesz małe czerwone oznaczenie. To również jest oznaczenie zapłonu.

- Jeśli całkowicie zdjąłeś stojan z płyty, upewnij się, że umieściłeś go z powrotem w tej samej pozycji, w przeciwnym razie utracisz synchronizację. Niebezpieczeństwo to jest jednak niewielkie, ponieważ przewód poprowadzi Cię prawidłowo do wyjścia.



- Umieść wirnik luźno na korbie i sprawdź, czy może się swobodnie poruszać nad podstawą stojana.

- Wyjmij świecę zapłonową i ustaw tłok w pozycji zapłonowej. Może to być 2 mm przed górnym martwym punktem.

- Ostrożnie zdejmij wirnik ponownie, nie zmieniając położenia wału korbowego, i ponownie umieść go na wale korbowym w taki sposób, aby oznaczenie na wirniku pokrywało się z oznaczeniem na stojanie. W tej pozycji ostrożnie zamocuj wirnik za pomocą oryginalnej nakrętki.

- Przymocuj cewkę zapłonową i regulator do ramy motocykla, najlepiej w miejscu, gdzie znajdowała się oryginalna cewka. (Zdjęcia przedstawiają inny motocykl!)



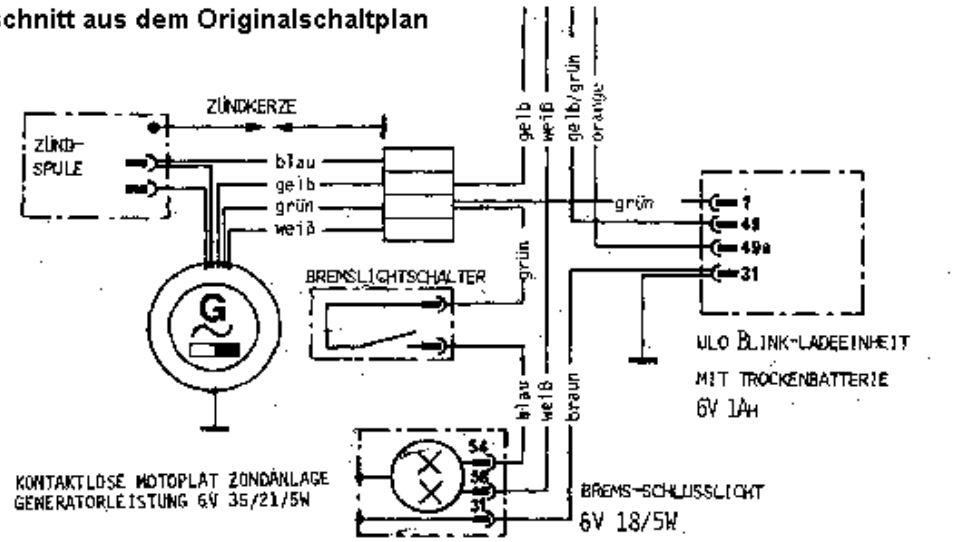


Teraz należy podłączyć poprzedni obwód prądu stałego (kierunkowskazy, klakson i ładowanie akumulatora) oraz obwód prądu przemiennego (reflektory i światła hamowania). Podłącz również nowy kierunkowskaz. W tym celu należy zidentyfikować następujące przewody i:

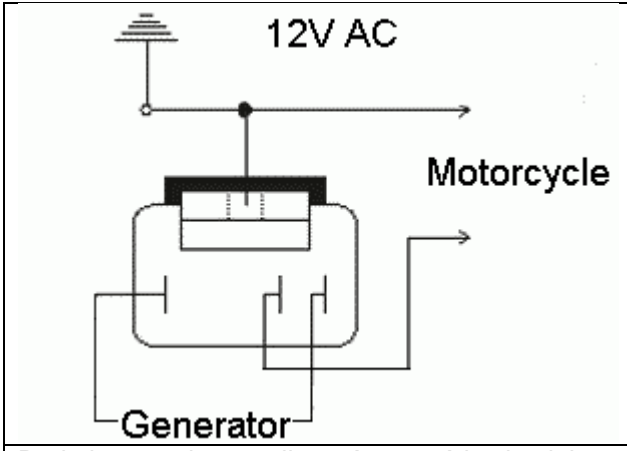
- Pozostawić bez zamiany:
  - zielony kabel z modułu ULO (pin 1) do Motoplat
  - 2 kable z Motoplat do cewki zapłonowej
- Połącz ze sobą**, a następnie** z plusem akumulatora: (Nasza rada: dodatkowy przełącznik i bezpiecznik!)
  - żółto-zielony kabel, który wcześniej biegł od skrzynki ULO, pin 49 (klakson i kierunkowskaz)
  - zielony przewód od światła hamowania, który poprzednio biegnie do Motoplat
  - żółty przewód, który wcześniej był podłączony do Motoplat (reflektory)
  - plusowe połączenie nowego wyzwalacza błysku
- Niebieski kabel odcinający (poprzednio z cewki zapłonowej):
  - zostanie podłączony do niebiesko-białego kabla z cewki zapłonowej. Jeśli jest podłączony do masy, zapłon jest wyłączony (tak jak poprzednio). Jeśli coś nie działa, odłącz ten kabel i ponownie sprawdź.
  - zostanie również podłączony niebieskim kablem z wiązki przewodów. Jest to przewód odcinający do przełącznika uziemienia silnika. Podłącz go do niebieskiego przewodu wyłącznika awaryjnego starego systemu Motoplat lub do niebieskiego przewodu zamka zapłonu.
- Brązowy kabel, który biegnie przed skrzynką ULO (pin 31):
  - przykręć do solidnego uziemienia, najbezpieczniej bezpośrednio do minusowego bieguna akumulatora.
- Na koniec nowe przewody migacza:
  - Napięcie wejściowe 12 V plus jest już podłączone do plusa (patrz wyżej).
  - wyjście do przełącznika kierunkowskazów zostanie podłączone do pomarańczowego (lub czasami czarnego) kabla, który biegnie przed skrzynką ULO (pin 49a)
  - jeśli wyzwalacz migacza ma połączenie uziemiające, należy go (oczywiście) podłączyć do uziemienia

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

Ausschnitt aus dem Originalschaltplan



Podłącz części zgodnie ze schematem połączeń 71ik-ac:
- Aby ułatwić wyprowadzenie przewodów przez często niewielkie otwory w obudowie silnika, plastikowa wtyczka przewodów generatora prowadzących do cewki zapłonowej nie została umieszczona na zacisku przewodu. Wtyczkę należy umieścić w tym miejscu dopiero po prawidłowym zamontowaniu wszystkich elementów po stronie silnika.
 - Poszukaj cewki zapłonowej z wtyczką żeńską i dwoma przewodami (czerwonym i białym). - Załóż dostarczoną obudowę wtyczki z 2 pozycjami na tę wtyczkę i podłącz dwa przewody (czerwony i biały) z generatora. Upewnij się, że zaciski są dobrze osadzone w obudowie i że podłączasz: • biały do białego • czerwony z czerwonym
- Jeśli zajdzie potrzeba (lub chcesz) ponownie wyjąć zaciski z obudowy wtyczki, włóż spinacz biurowy od przodu obok zacisków i odsuń mały haczyk na bok. Następnie wyciągnij przewód.
- Brązowy przewód z nowego generatora z okrągłym końcówką oczkową należy przykręcić bezpośrednio do ramy uchwytu cewki zapłonowej (uziemienie). **<u>Uwaga! Nieprzestrzeganie tej zasady jest najczęstszą przyczyną problemów z zapłonem</u>! Bez tego <u>bezpośredniego</u> połączenia system nie działa lub nie działa długo bez problemów. Nie należy polegać na ramie jako uziemieniu. Farba, olej i brud często uniemożliwiają dobry kontakt!**

	- Dwa czarne kable wychodzące z nowego generatora ... ... podłącz do zewnętrznych pinów nowego regulatora. Nie ma znaczenia, który przewód podłączysz do którego z 2 zacisków, ponieważ przewody te przewodzą prąd przemienny.
Dodatkowo należy podłączyć przewód uziemiający ...	... do metalowego uchwytu regulatora. W przeciwnym razie światło nie będzie działać.
Środkowy zacisk regulatora ...	... zostanie podłączony do przewodów układu oświetlenia motocykla.
- Pozostaje niebieski (czasami niebiesko-biały) przewód przy cewce zapłonowej. Jest to przewód odcinający (kill). **<u>Uwaga:</u>** - W przypadku awarii zapłonu, w pierwszej kolejności należy odłączyć ten niebieski przewód. W wielu przypadkach pozwoli to na ponowne uruchomienie pojazdu	- **Podłączony do masy - zatrzyma zapłon!** - 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.
Przykręć przewód wysokiego napięcia (zapłonowy) ... - **Nie** należy **używać** żadnych kabli wzmacniających iskrę, takich jak „Nology supercables" lub „hot wire". Zakłóci to działanie systemu i może go uszkodzić.	... do cewki zapłonowej i naciągnij gumową uszczelkę przed zamontowaniem cewki (będzie to łatwiejsze). - Proszę używać kabla dostarczonego wraz z zestawem, a nie jakiegokolwiek starego kabla.
- Warto zaopatrzyć się w nowe świece zapłonowe i nasadki do świec zapłonowych (najlepiej o rezystancji między 0 a 2 kOhm). Wiele problemów wynika z „pozornie dobrych" (nawet zupełnie „nowych") świec zapłonowych, zacisków i przewodów. **<u>- Nie używaj</u>** świec zapłonowych z wewnętrznym rezystorem tłumiącym. Firma NGK (np.) oferowała takie świece zapłonowe oznaczone literą „R" (od słowa „rezystor").	
- 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 sprawdź działanie.	
<u>- WAŻNE:</u> 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.	

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

Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa i obsługi systemów zasilanych wyłącznie prądem przemiennym (AC)

- W praktyce lepszym rozwiązaniem jest regulator prądu stałego (prostownik/regulator). Wytrzymuje on większe obciążenia i jest bardziej wszechstronny w użyciu.

Zaletą regulatora prądu przemiennego jest jego niewielki rozmiar. Jest to przydatne w następujących przypadkach:

- motocykle vintage, w których istnieje problem z „ukryciem" dość dużego regulatora prądu stałego. Regulator prądu przemiennego można nawet zamontować 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 używać kierunkowskazów bocznych (sygnalizatorów ruchu), chyba że zainstaluje się moduł migacza prądu przemiennego, 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 również w tym przypadku należy zwrócić uwagę na kilka kwestii!
- Regulator prądu przemiennego obsługuje maksymalnie tylko 70 watów obciążenia, nawet jeśli dynamo generuje 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, ponieważ 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 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 gniazda 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 uruchomi 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.

- 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 przy takich otwartych wyjściach 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 na świecach 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.

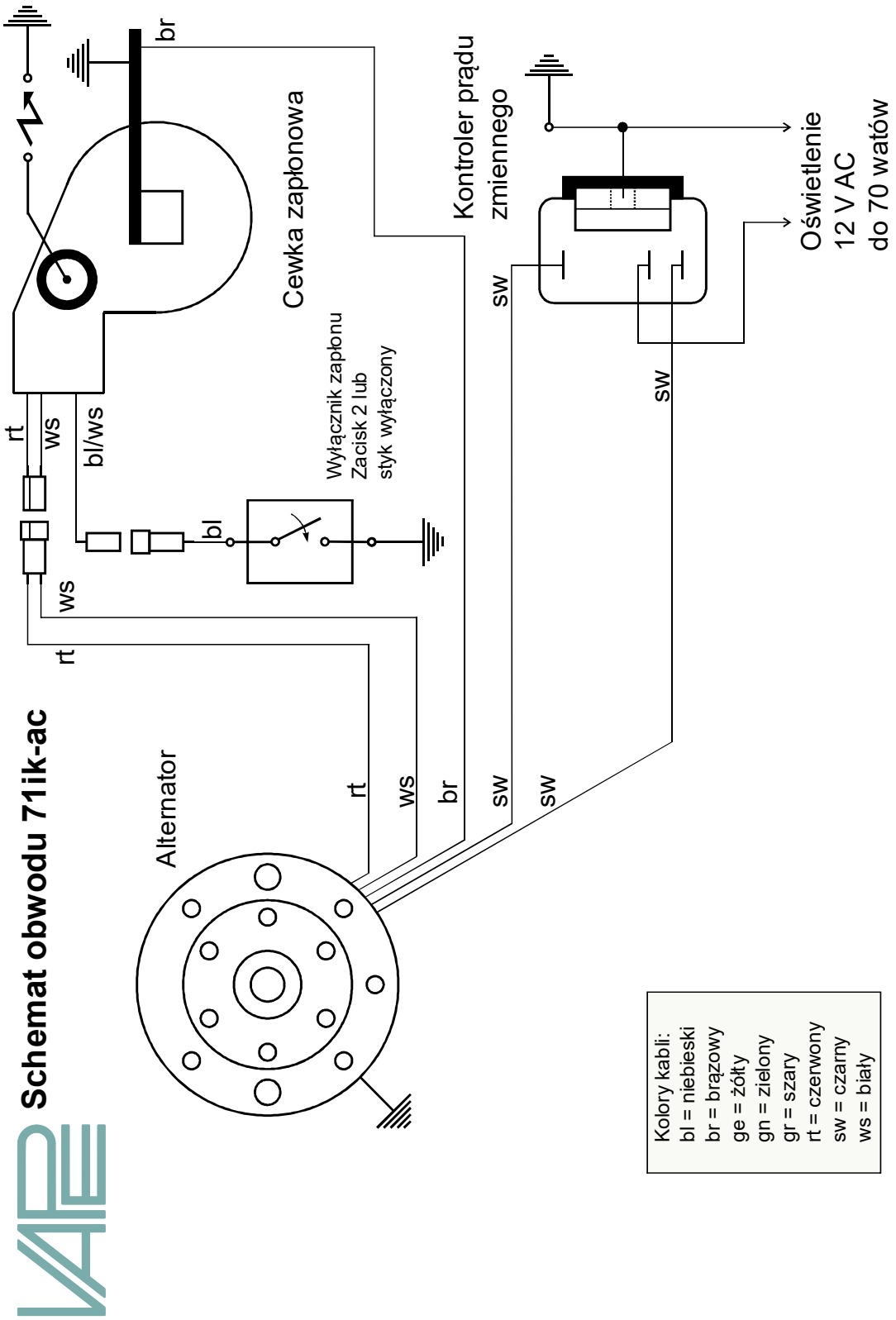
- Podczas obsługi nowego wirnika należy uważać, aby nie uszkodzić jego magnesów. Należy unikać bezpośrednich uderzeń w obwód wirnika. **Podczas transportu nigdy nie należy umieszczać wirnika nad stojanem.** Należy przestrzegać naszych informacji dotyczących transportu materiału.

- 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.

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

- 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 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 pomyślnie zainstalowało ten system. ***Ciesz się jazdą na rowerze z nowym elektrycznym sercem!***



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