System 7008799DC

System 7008799AC



Przewaga nad systemem oryginalnym

Wałek generatora/zapłonu do Husquarna z lat 1981–1988, 250, 400, 430 i 500, chłodzony powietrzem i wodą

– jeśli posiadasz standardowy adapter 130/90 mm ze starego systemu, lepiej użyj tego adaptera razem z naszym systemem 7125799

Zamienny magneto. Moc światła

- System DC 12 V/100 W DC
- System prądu przemiennego 12 V/70 W AC
  proszę zwrócić uwagę na uwagi dotyczące systemów prądu przemiennego

- Zapłon z własnym zasilaniem z wnętrza systemu. Zastępuje fabryczny iskrownik Motoplat lub SEM, a także cewkę zapłonową i elementy regulatora. Nie wymaga zmian w skrzyni korbowej. Nie jest potrzebny dodatkowy adapter.

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

M7008799AC

Instrukcja montażu systemu 7008799DC i AC	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 homologowane produkty 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 działać 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 większe i lepszej jakości obrazy oraz ewentualnie zaktualizowane informacje. Lista systemów na *stronie http://www.powerdynamo.biz*



Wersja DC: Powinieneś otrzymać następujące części:

- stator (wstępnie zmontowany)
- wirnik
- elektroniczna cewka zapłonowa (CDI)
- kabel wysokiego napięcia i niebieski przewód wyłączający
- regulator/prostownik
- 3 śruby M5x16, 3 podkładki, 2 opaski zaciskowe



Wersja AC: Powinieneś otrzymać następujące części:

- stator (wstępnie zmontowany)
- wirnik
- elektroniczna cewka zapłonowa (CDI)
- kabel wysokiego napięcia i niebieski przewód wyłączający
- regulator prądu przemiennego
- 3 śruby M5x16, 3 podkładki, 2 opaski zaciskowe



- 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 Motoplat lub SEM nie pasuje. Ma on rozmiar M26x1,5!).
- Uwaga: Nigdy nie używaj ściągacza pazurkowego, młotka ani żadnego innego urządzenia, które mogłoby spowodować odpadnięcie magnesów.

- Upewnij się, że motocykl jest bezpiecznie ustawiony na stojaku, najlepiej na podwyższonym stole warsztatowym, i że masz dobry dostęp do strony generatora silnika.



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

- Odłącz przewody od starego iskrownika, starej cewki zapłonowej i regulatora, a następnie zdejmij te części, które nie są już potrzebne (w motocyklach KTM potrzebny będzie zacisk mocujący przewody).

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



- System może również zastąpić Motoplat wewnętrznym kołem zamachowym.



- Wyjmij wpust z wału korbowego. Nie będzie już potrzebny. Nie zapomnij tego zrobić, ponieważ w przeciwnym razie pojawią się problemy podczas montażu.

- Uwaga: Ta zapadka nie utrzymuje wirnika na wale, zadanie to pełni stożek. Zapadka jedynie pomaga ustawić wirnik w prawidłowej pozycji, co w innym przypadku byłoby niemożliwe.

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

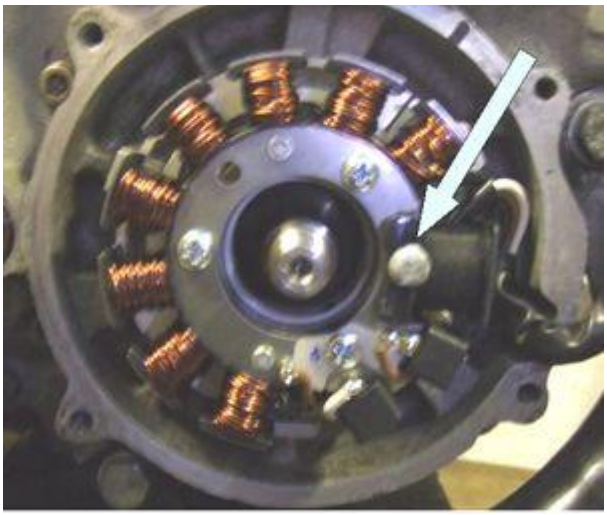


- Umieść nową płytę stojana na silniku i zamocuj ją za pomocą 3 śrub M5 i dostarczonej podkładki.

- System pasuje do różnych silników. Płytę należy ustawić w taki sposób, aby przewód był skierowany w stronę wyjścia przewodu z obudowy.



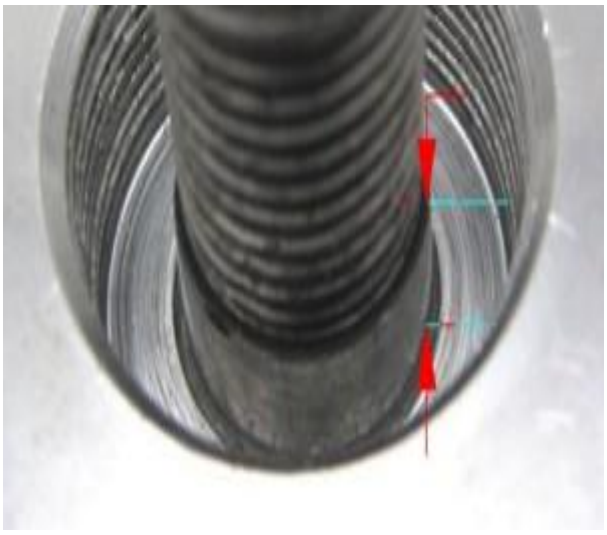
- Płyta podstawy posiada - nieco na lewo od otworu przewodu - małą czerwoną kropkę, która wskazuje miejsce zapłonu.



- Ponieważ przestrzeń po stronie iskrownika jest dość ograniczona i ponieważ mogły nastąpić zmiany w korbie lub może Pan/Pani posiadać silnik, do którego system nie pasuje, zalecamy pilnie

- 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. Może ona wynosić około 2 mm, gdy wirnik nie jest dokręcony.

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



- Ponadto należy sprawdzić koniec stożka korby względem dolnej powierzchni otworu ściągacza wirnika. W niektórych silnikach stożek może znajdować się nieco powyżej dna otworu, co uniemożliwi bezpieczne zamocowanie nakrętki wirnika, jeśli nie zostanie to wykryte i naprawione poprzez dodanie podkładki lub, w najgorszym przypadku, elementu dystansowego. W takim przypadku wirnik będzie się ślizgał, co spowoduje nieprawidłowe ustawienie rozrządu.

- Zdjęcie tutaj wyolbrzymia problem, aby pokazać, o co nam chodzi.

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



- Przyjrzyj się nowemu wirnikowi (kołu zamachowemu). Na jego obwodzie znajdziesz niewielką linię wyrytą laserowo. Jest to oznaczenie zapłonu. Jest ono trwałe, ale słabo widoczne, dlatego warto je zaznaczyć markerem.

- Umieść wirnik tymczasowo (tylko ręcznie) na wałku, aby uzyskać pewną dźwignię na korbie podczas ustawiania jej w pozycji zapłonu.

- Wyjmij świecę zapłonową, aby uniknąć sprężania podczas tej czynności.

- Po ustawieniu korby w prawidłowej pozycji zapłonowej należy ponownie ostrożnie zdjąć wirnik (użyć ściągacza!), uważając, aby nie zmienić położenia korby. 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 ilustracji i przedstawia inny silnik)

- Aby ustalić moment zapłonu, należy zapoznać się z instrukcją producenta. Jeśli nie masz żadnych wskazówek, spróbuj ustawić 2 mm BTDC.





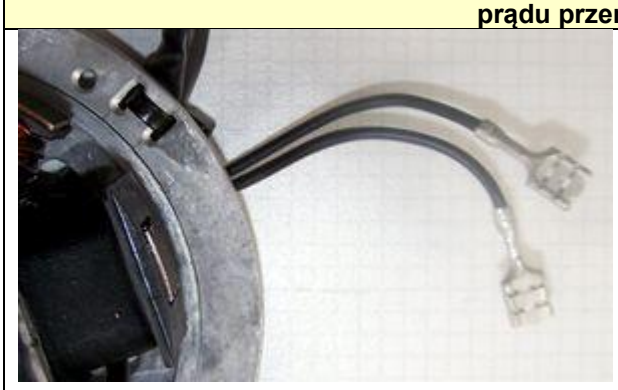


- Na koniec

dokręć ostrożnie wirnik oryginalną nakrętką i podkładką.

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

Podłączenie alternatora VAPE do obwodu oświetlenia - Wersje z regulatorem prądu stałego i prądu przemiennego



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

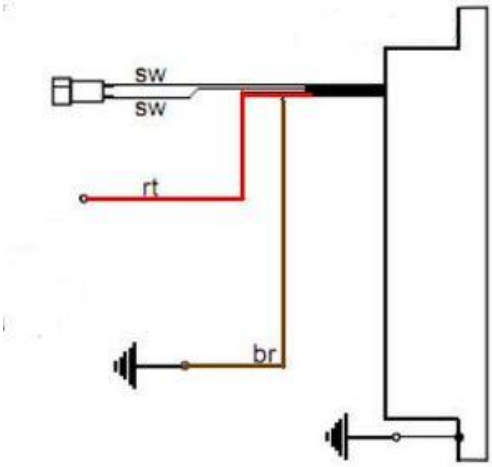
- Napięcie to (wynoszące od 10 do 50 woltów prądu przemiennego) musi jednak zostać ustabilizowane (uregulowane) i w większości zastosowań przekształcone na prąd stały (DC), ponieważ jest to przede wszystkim prąd przemienny (AC).

- W tym celu oferujemy różne regulatory:

- Uwaga: Jakiekolwiek pomylenie biegunów plus i minus (w wersjach DC) prowadzi do natychmiastowego zniszczenia regulatora. Nie stanowi to podstawy do reklamacji, ponieważ jest to wynik zaniedbania! Spalony regulator można rozpoznać głównie po ostrym zapachu.

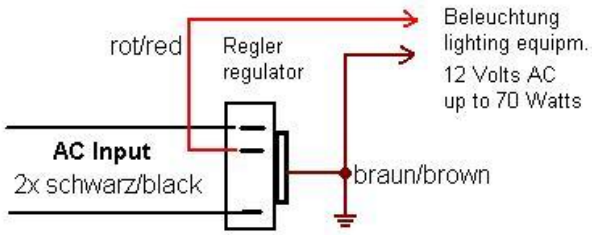
VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, Czechy
vape@vape.cz

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 czarnego przewodu)
- przewód czerwony (rt) to wyjście 12 V DC plus
- brązowy przewód (br) to uziemienie, połączone wewnętrznie z obudową

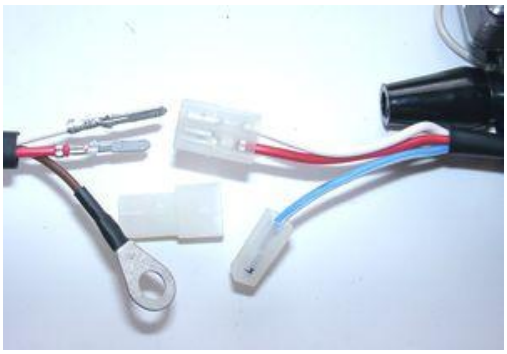
Regulator prądu przemiennego: Regulator prądu przemiennego (70 36 799 50)



- 2 czarne przewody (sw) to wejście prądu przemiennego z alternatora (ponieważ jest to prąd przemienny, nie ma znaczenia, który czarny przewód jest podłączony do którego) – zewnętrzne piny są używane
- od środkowego styku i uziemienia podłącza się wyregulowane napięcie prądu przemiennego, zasilające odbiorniki prądu przemiennego
- Nie ma możliwości sterowania ładowaniem (już nie: ponieważ nie ma akumulatora).

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.



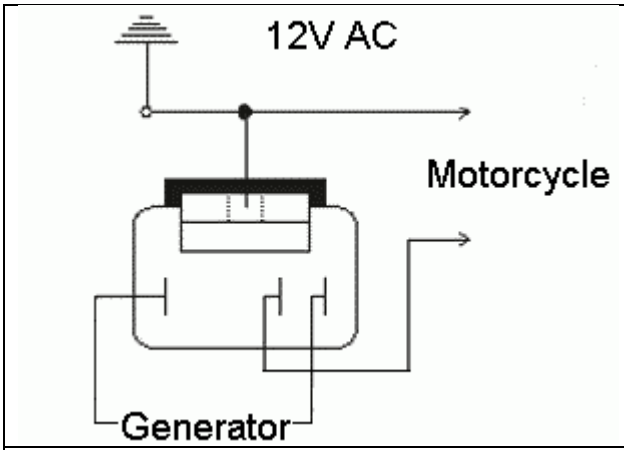
- Znajdź cewkę zapłonową z wtyczką żeńską i dwoma przewodami (czerwonym i białym).

- Załóż dostarczoną 2-pozycyjną obudowę wtyczki 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 chcesz (lub musisz) ponownie wyjąć zaciski z obudowy wtyczki, włóż spinacz biurowy od przodu obok zacisków i odsuń mały haczyk. Następnie wyciągnij przewód.

- Brązowy przewód z nowego generatora z okrągłym końcówką oczkową należy przykręcić bezpośrednio do ramy uchwytu cewki zapłonowej (uziemienie).
Uwaga! Nieprzestrzeganie tej zasady jest najczęstszą przyczyną problemów z zapłonem! Bez tego bezpośredniego 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 głównej. W pierwszej kolejności odłącz niebieski przewód od cewki i ponownie przeprowadź test.	
<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 regulator prądu stałego (prostownik/regulator) jest lepszym rozwiązaniem. Wytrzymuje 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 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 nasadki świec zapłonowych (nawet jeśli są całkowicie nowe). Z ogólnych doświadczeń z naszymi systemami wynika, że gaźnik będzie musiał zostać ponownie wyregulowany do niższych ustawień. Jeśli system nie uruchamia się po montażu, należy najpierw odłączyć niebieski (lub niebiesko-biały) przewód odcinający bezpośrednio przy cewce zapłonowej (lub w niektórych przypadkach przy module wyprzedzenia zapłonu), aby wyeliminować wszelkie usterki w obwodzie odcinającym. Należy dokładnie sprawdzić połączenia uziemiające i upewnić się, że połączenie elektryczne między ramą a blokiem silnika jest dobre.
W przypadku problemów prosimy najpierw skonsultować 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 podwójne cewki zapłonowe 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 nie będzie iskry po żadnej stronie. 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 do świec zapłonowych.

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

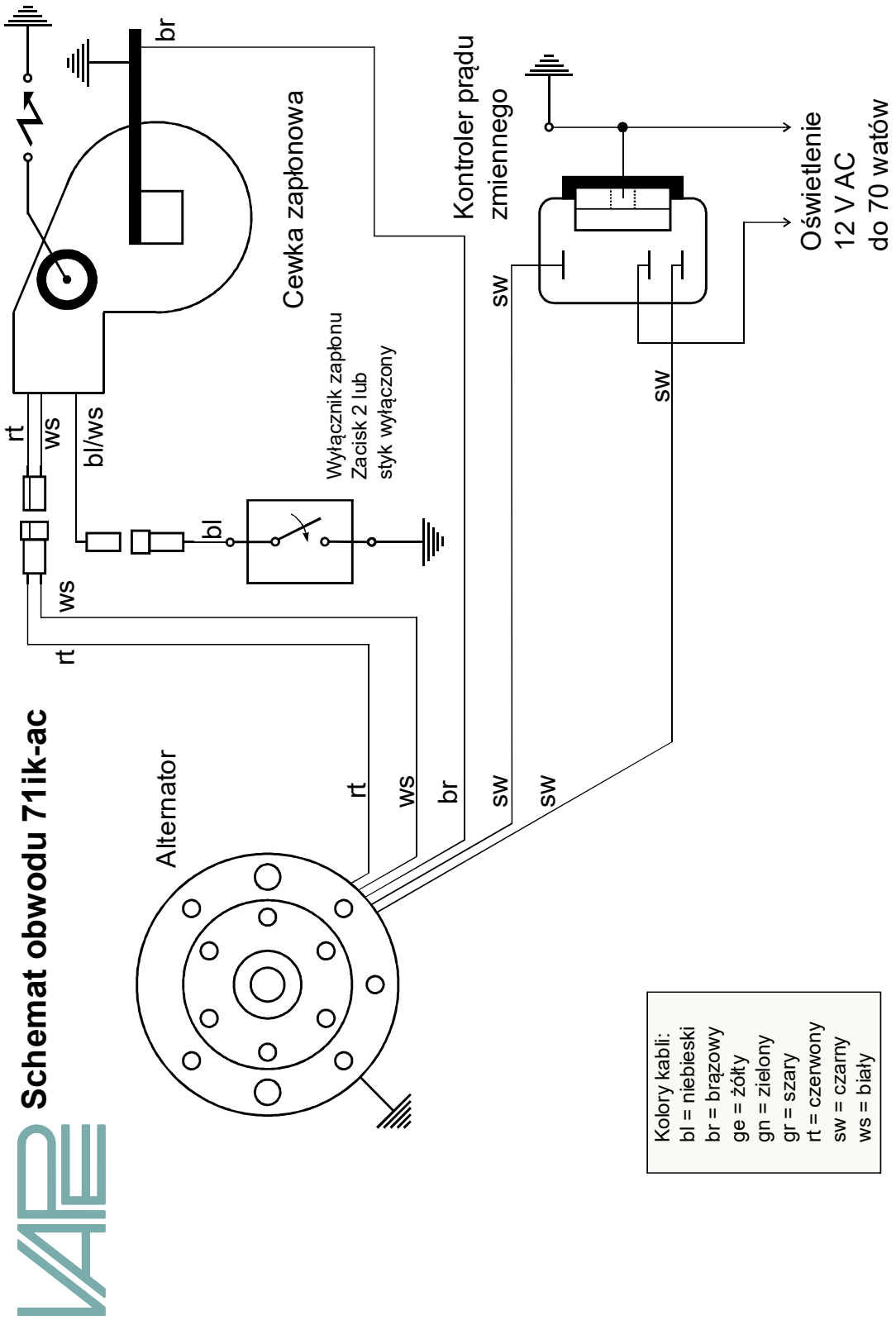
- Podczas obsługi nowego wirnika należy uważać, aby nie uszkodzić jego magnesów. Należy unikać bezpośrednich uderzeń w obwód wirnika. **Podczas transportu nigdy nie należy umieszczać wirnika nad stojanem.** Należy przestrzegać naszych informacji dotyczących transportu materiału.

- Nie należy używać 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 z powodzeniem 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