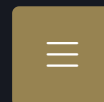
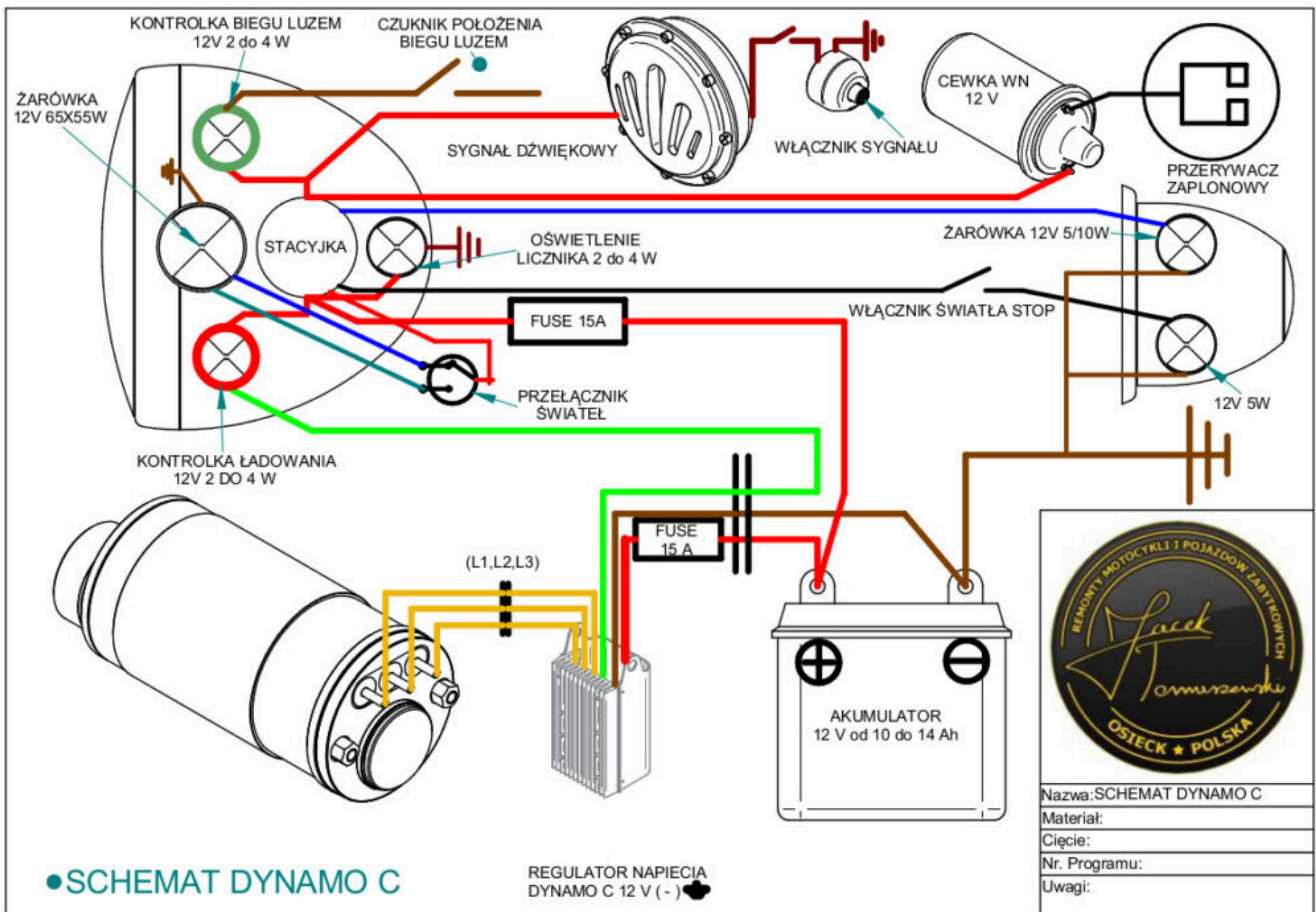
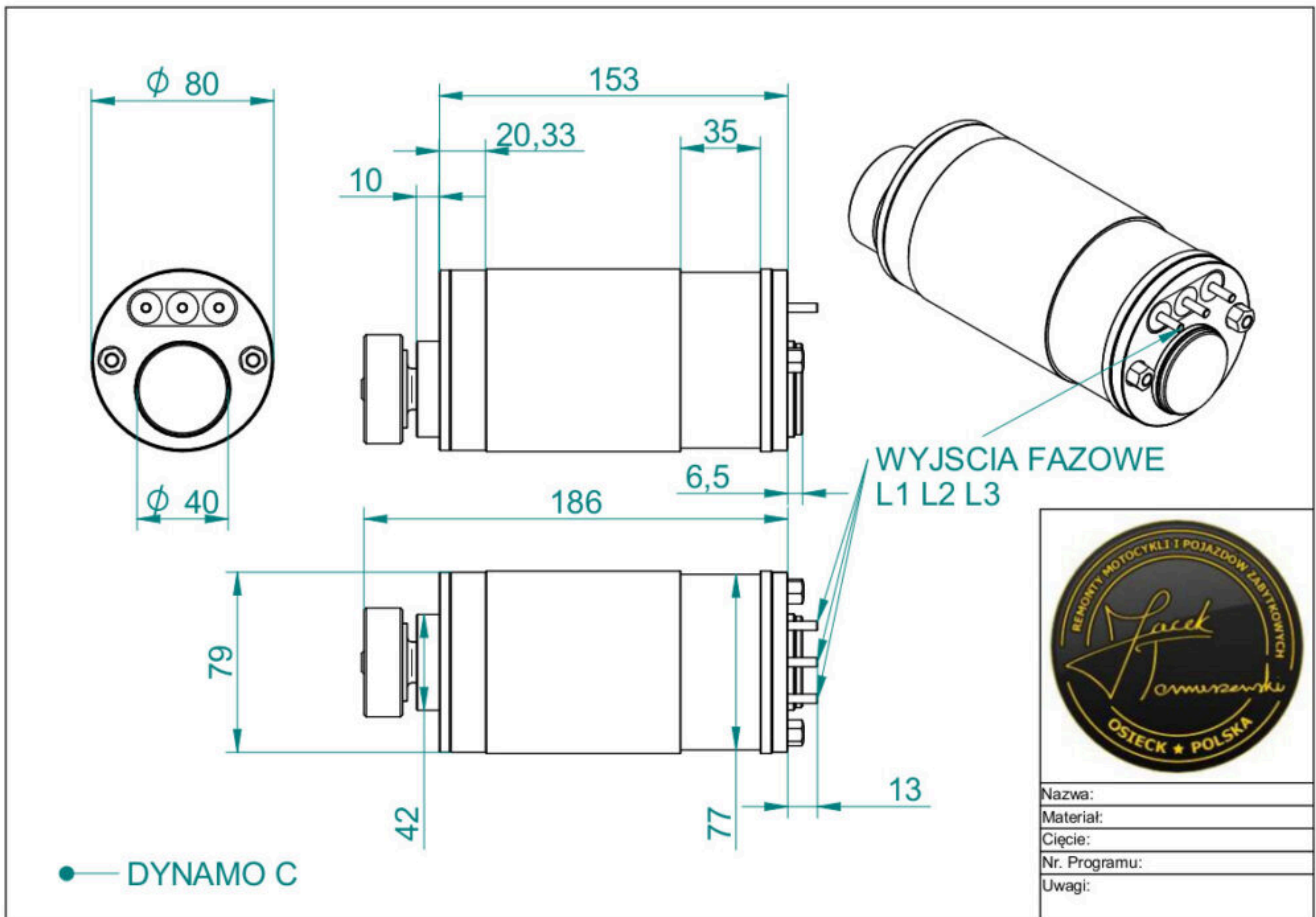
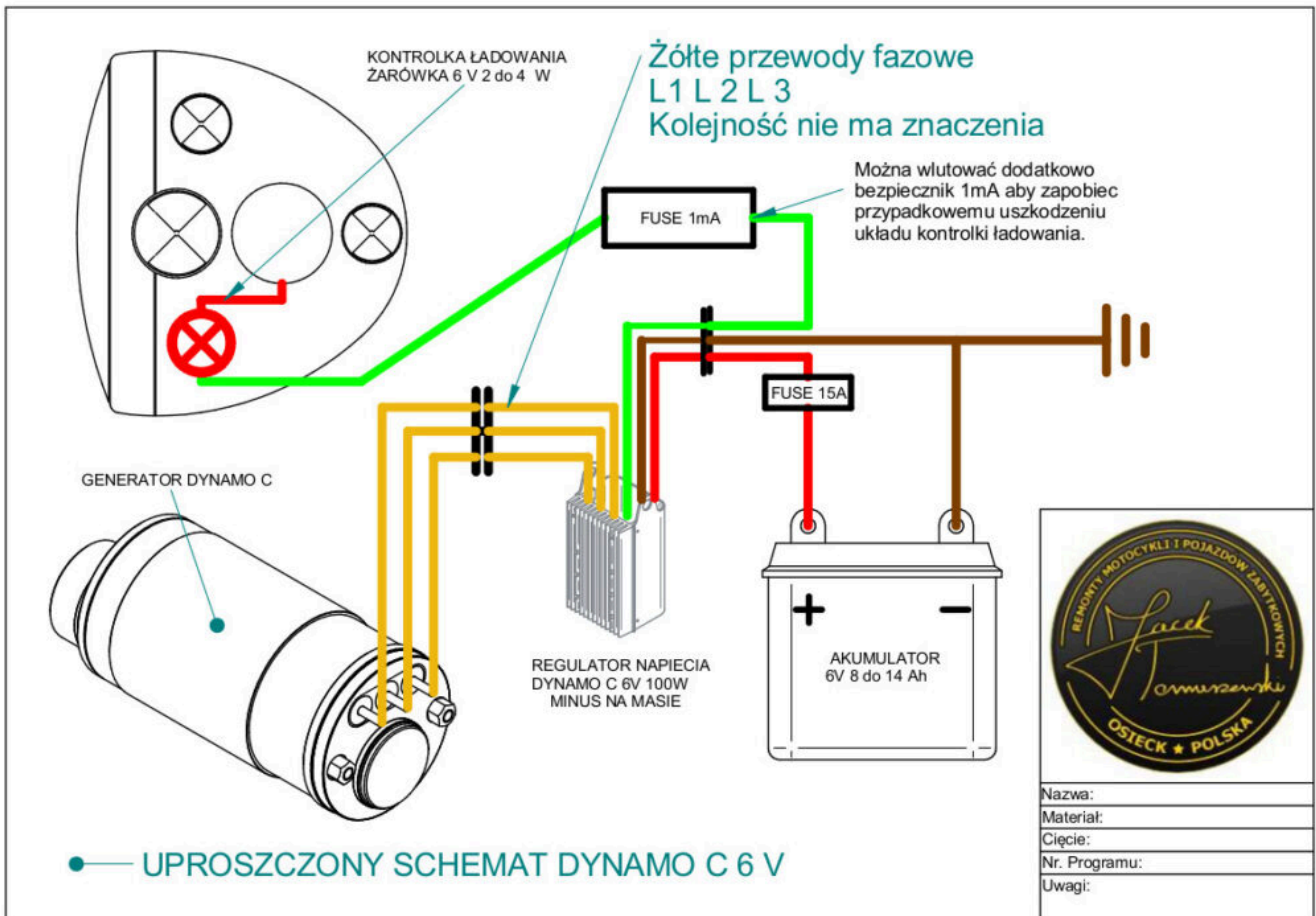
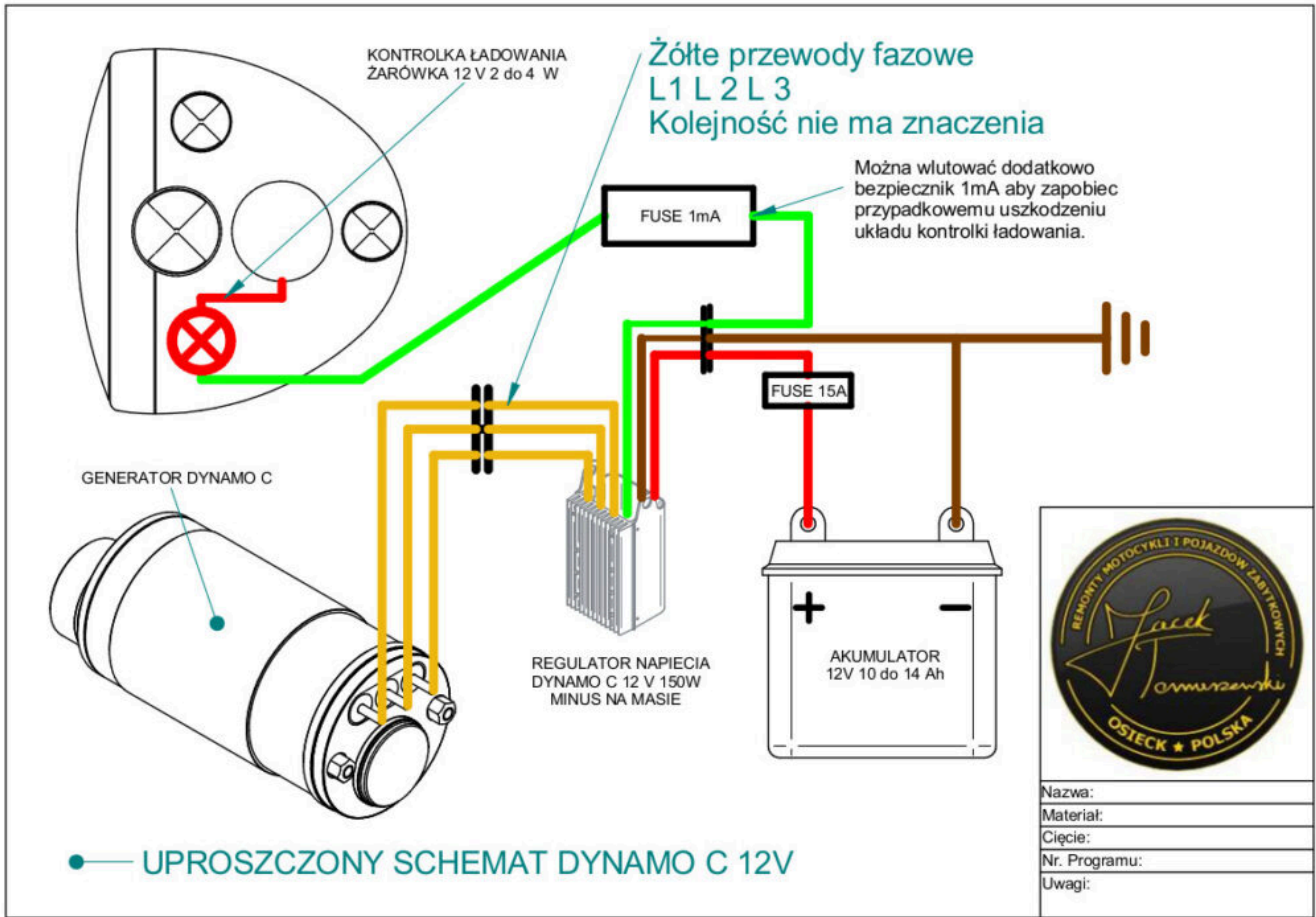


Obserwuj nas: 

Dynamo C (model do motocykli CCCP) charakterystyka i wymiary

parametr	wersja 12V	wersja 6V
Napięcie nominalne	12V	6V
Moc maksymalna	150W	75W
Polaryzacja	(-) na masie	(-) na masie
Napięcie bez obciążenia	14,4V (1200obr/min)	7,2V (1200obr/min)
Napięcie z obciążeniem	14,4V (80W 2100obr/min)	7,2V (50W 1600obr/min)
Średnica zewnętrzna korpusu	80mm	80mm
Długość korpusu	153mm	153mm





Montaż dynama

(1) Należy przeczytać uważnie kartę gwarancyjną.

(2) Należy bardzo dokładnie prześledzić schemat instalacji dołączony do urządzenia i sprawdzić czy jest ona zgodna ze schematem; w przypadku rozbieżności ustalić, czy przeróbki nie kolidują ze zmianami wymaganymi przy montażu dynama.

(3) Akumulator przeznaczony do współpracy z dynamem min. 10Ah w wersji 12V (8Ah w wersji 6V).

W żadnym wypadku nie stosować baterii żelowych używanych np. do zasilania domowych instalacji alarmowych.

W przypadku tradycyjnego akumulatora należy zamontować rurkę odprowadzającą opary elektrolitu z wylotem poniżej rantu błotnika tylnego.

(4) Urządzenie pracuje z MINUSEM (-) na masie. Słupek akumulatora oznaczony jako biegun ujemny (-) należy połączyć przewodem minimum 1.5 – 2mm² z karoserią motocykla. Przewód powinien mieć zarobione miedziane lub mosiężne końcówki, najlepiej dodatkowo zalutowane w miejscu połączenia z przewodem.

(5) Regulator powinien być zamontowany w miejscu dobrze wentylowanym.

(6) Przewód plus (+) regulatora (czerwony) podłączyć dedykowanym kablem do słupka akumulatora oznaczonego (+). Do tego samego słupka podłączyć przewód (+) zasilający stacyjkę prowadząc go poprzez oryginalne lub akcesoryjne gniazdo bezpiecznika. Jest to różnica w stosunku do oryginalnej instalacji, gdzie bezpiecznik stosowany jest na kablu łączącym akumulator z masą. Przewód ten należy w dalszej kolejności odłączyć od oryginalnego regulatora napięcia zamontowanego pod zbiornikiem paliwa, odciąć końcówki montażowe do regulatora, przewód połączyć, zlutować, zaizolować, pamiętając, iż jest to biegun (+) główne zasilanie stacyjki. Koniec przewodu od strony stacyjki pozostawić bez zmian.

(7) Przewód będący biegunem ujemnym kontrolki ładowania z oryginalnej instalacji należy połączyć z przewodem zielonym w kostce regulatora. Nie zmienia się jego podłączenie końcowe, które stanowi biegun ujemny kontrolki ładowania (kolor czerwony) w obudowie lampy.

Po prawidłowym podłączeniu kontrolka ładowania zasilona przewodem (+) z drugiej strony powinna się świecić.

W przypadku podania napięcia na przewód zielony (-) wychodzący z regulatora może nastąpić uszkodzeniu układu sterującego kontrolką ładowania. Wówczas żarówka w czerwonej oprawce lampy nie zaświeci się, bądź będzie świecić się cały czas. Każdy regulator sprawdzany jest na etapie produkcji po kilka razy i ten błąd polegający na podaniu napięcia (+) na zielony przewód regulatora zdarza się głównie przy pierwszym montażu, bądź przy próbie wymiany spalonej

żarówki w oprawce lampy. Jest to jedna z najczęściej zgłaszanych awarii podczas montażu i nie podlega gwarancji. Główny układ ładowania działa niezależnie od układu kontrolki sygnalizującej ładowanie, więc po uruchomieniu układu ładowanie będzie działać poprawnie bez sprawnej sygnalizacji kontrolki ładowania. W takim przypadku można urządzenie użytkować bez obaw o inne uszkodzenia zestawu, lub wymienić regulator na nowy.

Zaleca się podłączenie regulatora oraz wymianę żarówek z odłączonym napięciem plus (+) od akumulatora. Podłączanie akumulatora wykonuje się po sprawdzeniu miernikiem poprawności działania.

UWAGA: Kontrolka zaświeci się (będzie działać poprawnie) tylko wtedy gdy akumulator jest podłączony, minus na masie (czytaj pkt. 4). W przypadku zamiany biegunów akumulatora – pozostawienie według oryginalnej konfiguracji (+) na masie, regulator napięcia może zostać trwale uszkodzony, czego nie obejmuje gwarancja!

Kontrolka ładowania nie zaświeci się gdy:

- regulator napięcia jest nie podłączony do akumulatora przewodami plus oraz minus;
- akumulator jest nie podłączony do masy motocykla biegunem minus;
- oprawa kontrolki jest uszkodzona, żarówka nie ma prawidłowego połączenia w oprawie, bądź jest spalona.
- na zielony przewód (minus wychodzący z regulatora do kontrolki ładowania) podane zostanie napięcie, które może trwale uszkodzić element sterujący kontrolką ładowania. W takim przypadku ładowanie będzie działać poprawnie, jedynie kontrolka albo będzie się świecić cały czas, albo wcale. Dzieje się to bardzo często podczas wymiany żarówki pod napięciem w oprawce, bądź przy prowadzeniu prac serwisowych pod napięciem w lampie, gdzie bardzo łatwo z powodu słabego dostępu o wywołanie zwarcia.

Prawidłowe działanie tego obwodu można sprawdzić dotykając końcem przewodu wpinanego w kostkę regulatora napięcia (przewód kolor zielony) do masy motocykla.

(8) Przewód regulatora minus (-) kolor brązowy podłączyć do bieguna (-) akumulatora, lub karoserii motocykla.

(9) Kostkę z trzema przewodami w kolorze żółtym wychodzącymi z dynama podłączyć z trzema przewodami w kolorze żółtym, wychodzącymi z regulatora napięcia. Są to przewody fazowe uzwojeń dynama.

UWAGA: Nie należy łączyć przewodów wychodzących z dynama z żadnymi innymi przewodami instalacji. Łączyć wyłącznie z przewodami koloru żółtego, wychodzącymi z regulatora napięcia dołączonego do urządzenia za pomocą wiązek połączeniowych dynama i regulatora. Kolejność tych przewodów nie ma znaczenia – są ze sobą zamienne. **Nie wolno** tych przewodów zwierać ze sobą, ani dotykać do masy w czasie pracy urządzenia. Może to spowodować trwałe uszkodzenie uzwojeń dynama.

Układ kontrolki biegu jałowego można sprawdzić poprzez dotknięcie przewodem do masy motocykla, kontrolka powinna się zaświecić. Jeżeli tak się nie dzieje, należy szukać przyczyn w samej oprawie kontrolki lub podłączeniach w lampie.

W przypadku nie działania kontrolki, szukanie usterki zacząć od sprawdzenia żarówki, montowanej w kontrolce biegu jałowego (kolor zielony).

(10) W celu podłączenia regulatora z Dynamem C należy wykonać wiązkę 3 przewodów z wykorzystaniem dostarczonych w zestawie elementów odpowiedniej długości w zależności od miejsca zamontowania regulatora napięcia.

(11) Dynamo jest zamiennikiem oryginalnej prądnicy i jest montowane dokładnie według zasad prawidłowego montażu oryginalnej prądnicy.

Do prawidłowego montażu urządzenia zaleca się zdjęcie przedniej kapy silnika tak, aby był nieograniczony dostęp do kół zębatych rozrządu. Luz nazębny należy wyregulować obracając dynamem tak, aby nie był zbyt duży ani zbyt mały. Dla nowego zestawu kół od 0,05 do 0,1mm.

UWAGA: Luz nazębny należy sprawdzić po maksymalnym dokręceniu urządzenia, gdyż może się on zmienić w czasie dokręcania.

Dynamo należy docisnąć sprężyną dociskową od tyłu w miejscu do tego przeznaczonym.

Przed montażem należy sprawdzić czy koło zębate wałka rozrządu oraz zębatka prądnicy nie mają bicia lub nierównomiernego zużycia, które może być wynikiem wykonania oryginalnych części bądź współpracy kół gdzie oś prądnicy była krzywa, co bardzo często zdarza się w oryginalnych prądnicach, bądź wałkach rozrządu.

W przypadku złej oceny stanu kół rozrządu może występować szereg problemów technicznych oraz zauważana głośna praca układu. Aby to zniwelować, należy wymienić cały zestaw kół rozrządu na nowy. Jednocześnie informujemy iż posiadamy w naszej ofercie nowe zestawy kół rozrządu naszej produkcji z dostępnymi do wyboru grupami selekcyjnymi, gdyby rozstaw koła wału i wałka rozrządu był trudny do ustawienia.

W przypadku nieusunięcia luzu, bądź zbyt silnego sprzężenia kół zębatych, może dojść do bardzo szybkiego zużywania się łożysk, czego nie obejmuje gwarancja. W urządzeniu są montowane nowe łożyska firmy FAG z luzem C 3. Ich zużycie przy przebiegu krótszym niż 25 tys. km jest praktycznie niemożliwe.

Uwaga: Wielu klientów zadaje pytanie czy jest to normalne, że w czasie obrotu ręcznego zębatką osadzoną na wirniku dynama wyczuwalne są sekwencyjnie przeskoki? Otóż urządzenie ma wbudowane stałe magnesy, które w czasie obrotu generują ten efekt i jest on normalny. Nie jest to oznaką uszkodzenia łożysk.

Odbiorniki

Poprawnym zakresem pracy instalacji jest takie dobranie odbiorników, aby suma ich mocy stanowiła 80% mocy znamionowej dynama, pozostawiając 20% na ładowanie akumulatora.

odbiornik	wersja 12V	wersja 6V
Lampa przednia światło drogowe/mijana	max 60W/55W	max 35W/35W
Światło pozycyjne przednie	5W	2W
Światło pozycyjne tylne	5W zastosowanie większej żarówki może powodować z czasem topienie się klosza lampy	3W
Światło stop	max 10W	5W
Oświetlenie licznika	2W	2W
Kontrolki ładowania i luzu	2W	2W
Sygnał dźwiękowy	dowolny 12V, można stosować oryginalny sygnał 6V	dowolny 6V
Bezpiecznik zabezpieczający instalację	15A	15A