

Systém 700859900**Výhody oproti starému systému:****Zapalovací systém pro Husqvarna 250, 400, 430 a 500, vzduchem a vodou chlazené, roky výroby 1981 až 1987**

- pokud máte originální adaptér 130/90 mm ze svého starého systému, můžete použít také systém 71 25 799, který se nasazuje na originální adaptér.

- Plně elektronické zapalování bez alternátoru. Bezkontaktní elektronické zapalování s vlastním napájením.

- Nahrazuje starý systém Motoplat nebo SEM včetně zapalovací cívky. Na skříni motoru nejsou nutné žádné úpravy. Starý adaptér není potřeba.

- všechny díly jsou nové
- velmi stabilní zapalování s vysokou energií jiskry
- lepší start a lepší spalování



M700859900

Návod k montáži pro 700859900	2.10.2026
- Pokud umíte namontovat a seřadit originální zapalování a máte obecné mechanické dovednosti, můžete si systém VAPE namontovat sami. Pokud jste s ním dosud neměli zkušenosti, nechte si systém raději namontovat někým, kdo se v tom vyzná.	
- Společnost VAPE nemůže dohlížet na dodržování těchto pokynů ani na podmínky a postupy při instalaci, provozu, používání a údržbě tohoto systému. Nesprávně provedená instalace může vést k škodám na majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost ani ručení za ztráty, škody nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu, nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhrazujeme si právo provádět bez předchozího oznámení změny týkající se produktu, technických údajů nebo montážního a provozního návodu.	
DŮLEŽITÉ	
Než začnete s montáží, pečlivě si nejprve přečtete celý návod Mějte na paměti, že neoprávněné zásahy, včetně pokusů o opravu, do součástí mohou vést ke ztrátě záručních práv. To se týká i odřezávání kabelů, což velmi často vede ke ztrátě konektorů chráněných proti přepólování a v důsledku toho ke zkratům nebo přepólování, které mohou způsobit poškození materiálu. Dodržujte pokyny uvedené na informační stránce systému. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například motor poškodit a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz startovacího pedálu). Zvláštní opatrnost je nutná při prvním spuštění po montáži. Pokud zjistíte nesprávnou funkci, zkontrolujte a upravte nastavení zapalování! Při montáži velmi pečlivě zkontrolujte, zda rotor nebrousí o cívkou statoru nebo jinde, což se může z různých důvodů stát a vést k vážným škodám.	
Určené použití - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního materiálu. Součásti systému se proto liší od originálních dílů a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít odlišné upevňovací body, které si vyžadují úpravy z vaší strany. Tento systém je určen výhradně k nahrazení originálních světelných a zapalovacích systémů u oldtimerů a youngtimerů, u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně ovlivněny konstrukčními změnami. Nejedná se o tuningový systém, nemění původní charakteristiku motoru a nedosahuje se jím podstatně vyššího výkonu motoru, avšak díky lepšímu osvětlení, zřetelnějšímu blikání, trvale silnému klaksonu a ve srovnání se zastaralými originálními soustavami větší celkové spolehlivosti se dosahuje provozuschopnosti a bezpečnosti vozidla. Jelikož naše soustavy nezpůsobují žádnou podstatnou změnu charakteristiky motoru, nedochází ani ke zhoršení emisí výfukových plynů a hlučnosti. Ve většině případů by se emise výfukových plynů měly dokonce zlepšit, protože dochází k úplnějšímu spalování.	
 - Společnost VAPE zaručuje homologované výrobky, které jsou v kruhu označeny znakem „E“ (speciálně pro Českou republiku E8), čímž je zajištěna trvalá shoda vlastností výrobků s příslušnými předpisy o homologaci ECE (zejména ECE R10.05). Kontrola je pravidelně prováděna příslušným orgánem	
- Nabíjecí systém je zásadně určen pouze pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systémů 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM a gelovými bateriemi. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými ani jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.	
- Systém není určen k provozu v rámci sportovních akcí. V případě nesprávného použití zaniká záruka. Navíc se může stát, že systém nebude podávat vámi požadovaný výkon a my vám pak nebudeme moci pomoci prostřednictvím naší technické podpory, protože nebudeme znát danou situaci. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce ke zrušení provozního povolení.	

- Při montáži dílů začněte **bezpodmínkově s montáží dílů na straně motoru** (adaptér, stator, rotor), abyste ověřili, zda tyto díly skutečně pasují, ještě předtím, než namontujete díly, které se připevňují mimo motor. Bohužel se většinou stává, že se začíná právě montáží regulátoru, zapalovací cívky a případně řídicí jednotky, přičemž tyto díly jsou velmi často (nesprávně!) upravovány, což nám znemožňuje jejich pozdější další prodej. Výměna světelných a zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako nákup v supermarketu z regálu, ale vzhledem k rozmanitosti typů a případným změnám materiálu od doby jejich výroby před mnoha lety je to vždy složitá záležitost, která bohužel může zahrnovat i chyby.

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s jinými elektronickými komponenty (jako jsou zapalovací systémy jiných výrobců, navigační zařízení, mobilní telefony, LED žárovky atd.)** a za určitých okolností mohou tyto součásti poškodit. Případné otáčkoměry nejsou tímto systémem podporovány. Nabízíme však řešení pro otáčkoměr. Rovněž nejsou podporovány případné jističe ani systémy regulace výfukových plynů řízené zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo z právních důvodů zařízení pro omezení rychlosti. Nový systém takové zařízení nemá. Před instalací si proto ověřte právní situaci.

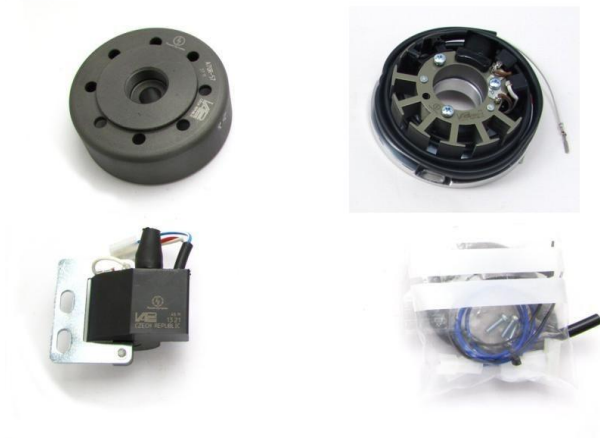
- Pokud nemáte odborné znalosti pro montáž, nechte ji prosím provést odborným technikem nebo v příslušném specializovaném servisu. Nesprávnou montáží může dojít k poškození jak nového systému, tak motocyklu, případně dokonce ke zranění řidiče.

- Než si systém objednáte, zkontrolujte prosím, zda je v dodávce obsažen námi doporučený **stahovač rotoru**. Pokud ne, objednejte si jej nejlépe hned s ním! V případě poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů a pomůcek zaniká nárok na záruku!

- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před montáží vždy bezpodmínečně zkontrolujte, zda rotor nevykazuje případná poškození. Pokud se jedná o rotor, u kterého nejsou magnety zalité, zkontrolujte pevnost uchycení magnetů tak, že se pokusíte prsty posunout magnety do strany. Po nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a drží se pouze díky své magnetické síle. To by během provozu vedlo k vážnému poškození zařízení. Zároveň prosím zkontrolujte, zda se mezi magnety rotoru nenacházejí cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

- **Pokud máte přístup k internetu, doporučujeme vám prohlédnout si tuto dokumentaci online.** Většinu obrázků si můžete zvětšit kliknutím a získáte tak více a případně i aktuálnější informací. Seznam systémů najdete na: <http://www.powerdynamo.biz>

Měli byste obdržet následující součásti:



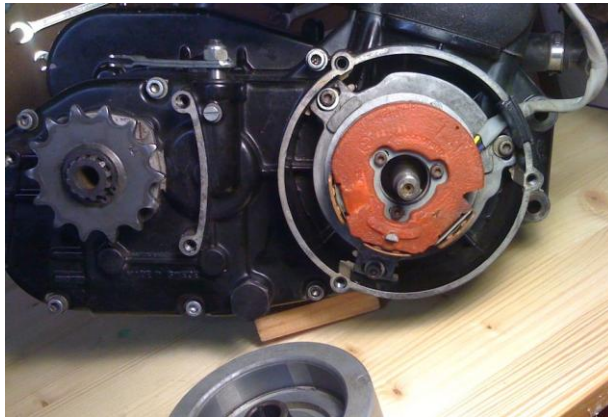
- předmontovaná statorová jednotka
- rotor
- zapalovací cívka, vysokonapěťový kabel a modrý vypínací kabel
- 3 šrouby M5, 3 podložky, 2 kabelové svorky



- K demontáži nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (objednací č.: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky!**).

POZOR: Při použití drápového stahováku se uvolní magnety v rotoru!

- Ujistěte se, že je váš motocykl bezpečně zaparkován, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně motoru, kde je umístěn alternátor.



- Demontujte původní rotor Motoplat (resp. SEM). K tomu budete potřebovat stahovák M26x1,5 (není součástí dodávky)

- Odpojte všechny kabely a demontujte kompletní soustavu Motoplat (resp. SEM). K instalaci nového systému nebudete potřebovat žádnou z těchto součástí



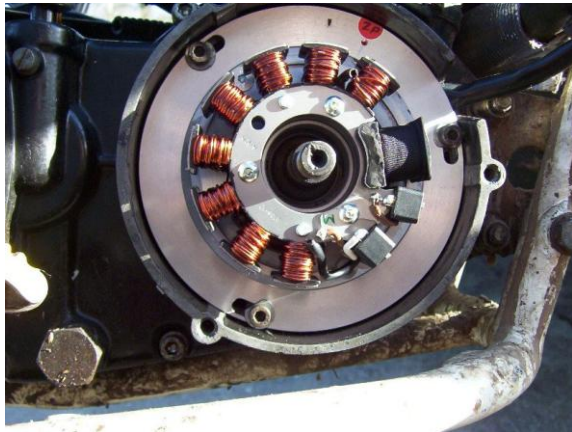
- Systém může nahradit i vnitřní rotor Motoplat.



- Odstraňte pasovací klín z náboje alternátoru. Nebojte se, neměl žádnou upevňovací, ale pouze vodicí funkci. Pokud pasovací klín neodstraníte, nebudete později moci nainstalovat nový rotor.

- Více informací k tomuto tématu najdete v záznamu v databázi znalostí [zde](#)

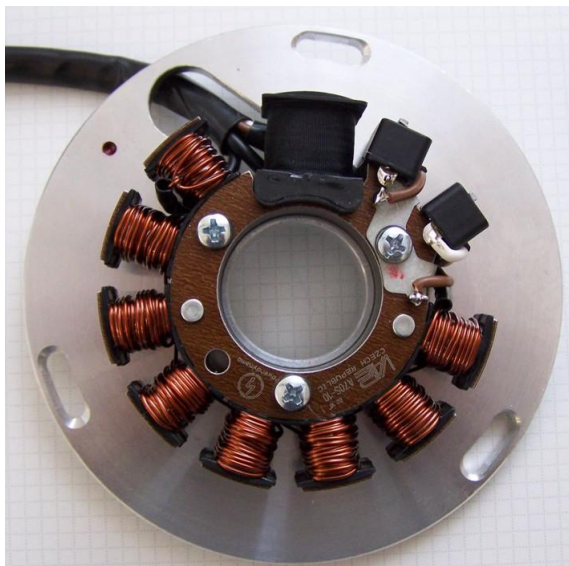
- Kónus by měl být nepoškozený a čistý.



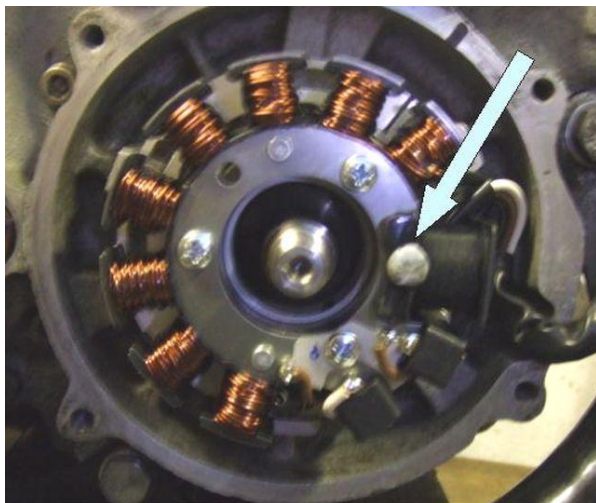
- Položte základní desku na blok motoru a přišroubujte ji pomocí dodaných šroubů M5 a podložek. Nepoužívejte prosím žádné jiné šrouby s vyšší hlavou – rotor by se o ně mohl otírat!

- Systém je kompatibilní s několika motory s různými vývody kabelů. Novou základovou desku proto namontujte tak, aby výřez pro kabel v desce směřoval přibližně k vývodu kabelu na motoru.

(Poznámka: Obrázky zobrazují stator s osvětlovacími cívkami!)



- Základní deska má – mírně vlevo od otvoru pro kabely – malé červené označení. Jedná se o značku zapalování.



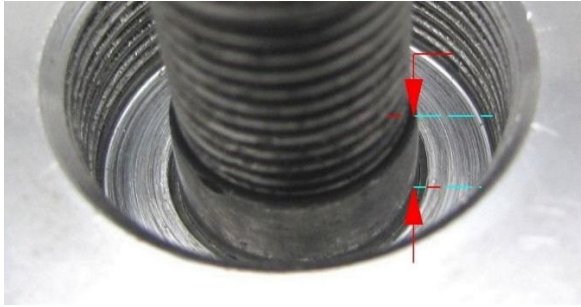
- Prostor mezi rotorem a statorem je velmi těsný. Na klikové hřídeli mohlo dojít k změnám rozměrů v důsledku renovace. Rovněž je možné, že systém montujete do motoru, pro který není vhodný. Proto důrazně doporučujeme provést následující test:

- Chcete-li zkontrolovat vzdálenost, položte prosím kousek plastelíny (v nouzi poslouží i žvýkačka) na nejvyšší místo statoru – na tlustou černou cívku. Poté nasuňte rotor na klikovou hřídel, rukou jej přitlačte a opět jej sundejte.

Nyní zkontrolujte tloušťku plastelíny; ta by neměla být menší než 2 mm, pokud nebyl rotor pevně utažen.

(Více informací zde.)

- Současně můžete na tomto místě zkontrolovat, zda rotor neškrábe o kabel statoru.



- Dále je třeba zkontrolovat, zda závit na konci kužele postačuje k pevnému utažení rotoru maticí. U některých hřídel se může stát, že kuželová část hřídele mírně zasahuje do otvoru pro šroub (viz obrázek vlevo). V takovém případě hrozí, že rotor nebude možné pomocí matice dostatečně utáhnout. To může způsobit posunutí rotoru a nesprávné nastavení úhlu zapalování.

- Součástí dodávky jsou dvě podložky pro vyrovnání. Ve velmi závažných případech je součástí dodávky také distanční vložka.



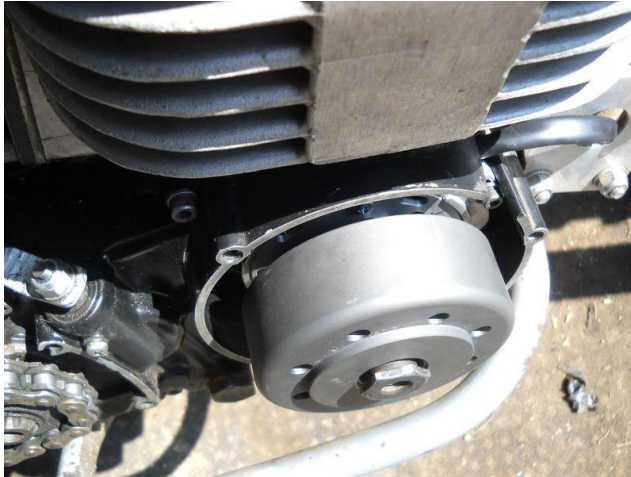
- Prohlédněte si rotor. Na jeho obvodu je laserem vyznačená čára. Jedná se o značku zapalování. Pokud ji dobře nevidíte, měli byste ji přetáhnout fixem.

- Ručně nasadte rotor na klikovou hřídel (ale neutahujte ho pevně), abyste mohli motorem s rotorem otáčet a nastavit jej do zapalovací polohy. Vyjměte zapalovací svíčku, aby se motor snáze otáčel.

- Jakmile je píst v zapalovací poloze, opatrně sejměte rotor (aniž byste otáčeli motorem) (použijte stahovák). Pokud by se motor při tom otočil, musíte postup zopakovat.

- Nyní nasadte rotor na klikovou hřídel tak, aby se značka na rotoru a na základové desce (nebo prodloužená značka na skříni motoru) shodovaly. Píst musí samozřejmě zůstat v poloze zapalování. Zkontrolujte ve své dokumentaci, jaký je čas zapalování u vašeho modelu. Pokud k tomu nemáte žádné informace, můžete zkusit nastavení 2 mm před horní úvratí.



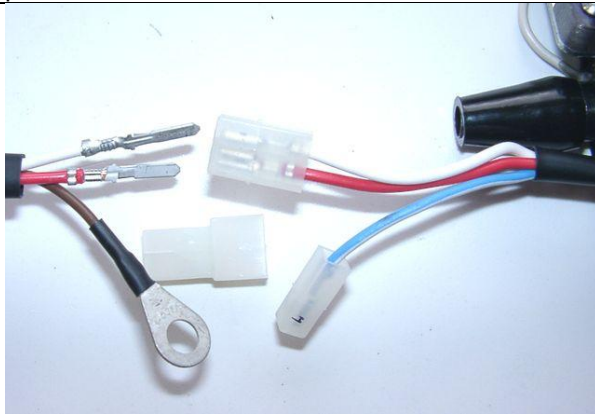


- Nyní přišroubujte rotor pomocí původní matice a podložky.

- Upevněte zapalovací cívku a regulátor k rámu, nejlépe na místo, kde byla původní zapalovací cívka.
- Upevňovací otvory nové zapalovací cívky se bohužel neshodují s otvory staré cívky Motoplát.

Zapojte kabely podle schématu 71-599, tedy:

- Aby se usnadnilo nebo vůbec umožnilo provlečení kabelu úzkými otvory, nebyly ještě kontaktní vývody a konektor kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce z nového alternátoru nasazeny na kontaktní vývody na konci kabelu. Konektor byste měli připojit až poté, co byl kabel definitivně provlečen otvorem v motoru. K tomu ...



... vezměte samici konektoru zapalovací cívky s kabely červené a bílé barvy.

- Nasadíte na tento konektor volně dodanou dvojistou konektorovou objímku a zasunete volné kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními vývody dozadu do konektoru. Dbejte na to, aby kontaktní vývody zapadly do pouzdra konektoru. Přitom je nutné přísně dbát na správnou polohu těchto kabelů v konektoru:

- bílá na bílou
- červený na červený

- Pokud chcete (nebo musíte) kabely znovu vyjmout z krytu konektoru, použijte nejlépe ohnutou kancelářskou sponku a tou odtlačte háčky kontaktních plošek do strany, aby se konektory daly uvolnit.

- Hnědý kabel z alternátoru s kroužkovým očkem se přišroubuje k zapalovací cívce na její zem (upevňovací úchyt). Bez tohoto připojení systém nefunguje! Nespoléhejte se prosím na zem rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje zde často brání dobrému zemnímu kontaktu cívky.

- Zbývá modrý (někdy také modro-bílý) kabel zapalovací cívky – vypínací kabel.

Poznámka:

- V případě poruch zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Většinou pak lze pokračovat v jízdě

Pokud se kabel připojí k masě, zapalování zhasne!

Tuto variantu zapojení používáme u vozidel, která již původně měla magnetické zapalování (pólové kolo) a která se tedy také vypínala zkratem na hmotu.

Tato vozidla mají na zapalovacím spínači svorku (u německých vozidel: svorka 2), která se v poloze „VYPNUTO“ připojí k hmatnici. K této svorce se připojí modrý (/bílý) kabel. Vypnutí zapalování tak probíhá stejně jako dříve.

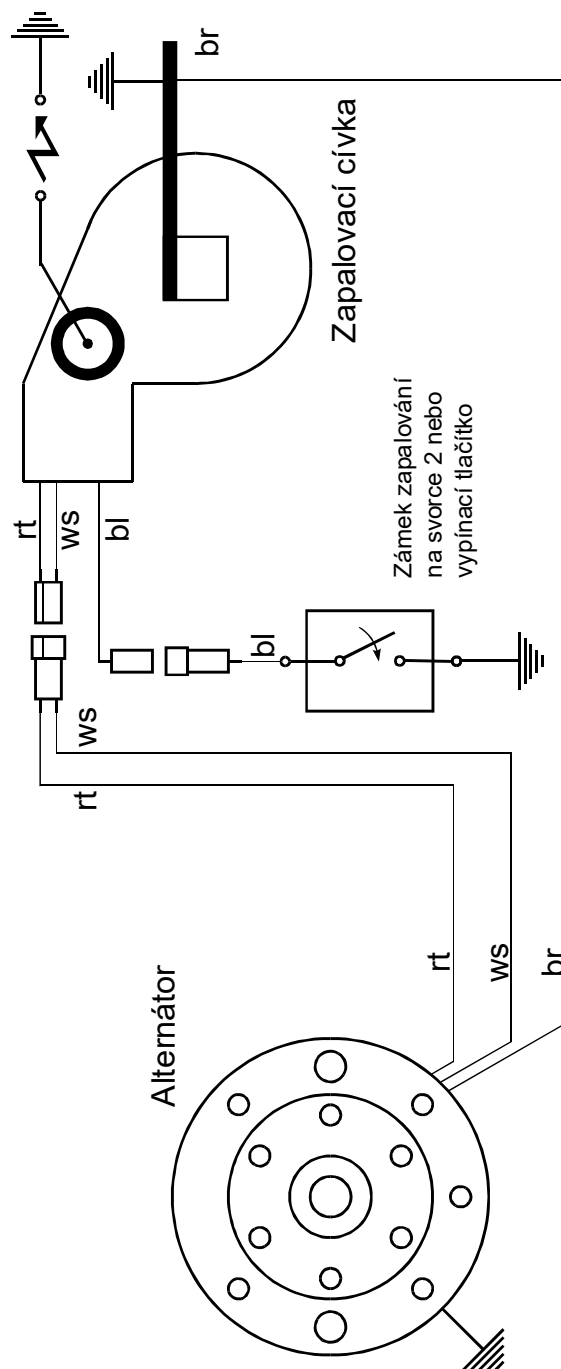
- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ... - Nepoužívejte prosím „Nology Superkabel“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují u systémů VAPE poruchy a mohou vést k poškození elektroniky.	... zašroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To samozřejmě půjde snáze, pokud to provedete před montáží cívky na vozidlo. Použijte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne starý kabel neznámého původu.
- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi vyměníte na svém motocyklu zapalovací svíčky a zapalovací konektory (nejlépe s odporem 1–2, maximálně však 5 kiloohmů). Více než dost rušení lze připsat „zdánlivě dobrým“ kabelům, svíčkám a konektorům (včetně zcela nových)! - Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem společně s odrušovanými svíčkovými konektory (dojde tak k dvojnásobnému odporu). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušování.	
- Na závěr – a před prvním nastartováním – prosím pečlivě zkontrolujte všechny upevnění a kabeláž. - Pokud systém nefunguje hned, podívejte se prosím na naši stránku pro vyhledávání poruch. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (odpojte kontakt), většina poruch se skrývá právě v této části obvodu.	
- DŮLEŽITÉ: Vezměte prosím na vědomí, že v případě případné (dřívější) regenerace klikového hřídele došlo k přetočení jeho čepu alternátoru, čímž se zkrátil. V důsledku toho se rotor posune hlouběji a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejhlubším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je poškození statoru a tím i výpadek zapalování.	

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – BEZ VÝJIMKY si je přečtete celé a dodržujte je!	
- Dodržujte bezpečnostní pokyny a předpisy předepsané výrobcem vozidla a autoservisy. Montáž vyžaduje odborné znalosti. Značky pro zapalování nanesené na materiálu slouží pouze k orientaci při montáži. Po montáži prosím zkontrolujte správnost nastavení vhodnými metodami (stroboskopem), abyste předešli poškození motoru nebo ohrožení svého zdraví. Za montáž a správné nastavení nesete výhradní odpovědnost.	
- Pozor ní zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí smrti! U našich zapalovacích cívek až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může nejen <u>způsobit</u> silnou bolest, <u>ale především poškodit srdce!</u> Osoby s kardiostimulátory by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnostní odstup od elektrody a odkrytých vysokonapěťových kabelů a při testování pevně přitlačte konektor svíčky izolačním předmětem k zemi, aby se napětí bezpečně odvedlo. K synchronizaci karburátoru nikdy neodpojujte zapalovací svíčku! Zapalovací kabely nikdy neodpojujte ani se jich nedotýkejte při běžícím motoru nebo při otáčkách startéru. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.	
- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými svíčkovými konektory (<i>které nemají zabudovaný odrušovací odpor</i>), použijte prosím (v souladu s místními předpisy týkajícími se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu) svíčky se zabudovaným odporem. Nebo vyměňte kabel(y) za standardní a použijte stíněné svíčkové konektory (<i>v žádném případě však nesmíte současně používat svíčky s odrušením A svíčkové konektory s odrušením. To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru</i>). Celkový odpor kombinace svíčky a svíčkového konektoru by neměl překročit 5 kOhm. - Mějte na paměti, že svíčky stárnou a tím se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je příčinou s velkou pravděpodobností vadná svíčka nebo vadný konektor svíčky. Nepoužívejte tzv. kabely pro zesílení zapalování (např. Nology).	
- Po montáži bezpodmínečně zkontrolujte pevnost utažení všech <u>upevňovacích šroubů</u>. Pokud se součásti uvolní, dojde k jejich poškození. <u>Při předmontáži šrouby utahujeme pouze volně!</u>	

- Než začnete vše měřit a kontrolovat, dejte právě nainstalovanému zařízení nejprve šanci zapálit. Vezměte přitom na vědomí také naše pokyny, jak lze zkontrolovat přítomnost jiskry. Všechny naše díly jsou před odesláním zkontrolovány. Stejně na nich sotva něco změříte. V žádném případě neměřte elektronické součástky (včetně zapalovací cívky, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich poškození a stejně nedosáhnete použitelných výsledků!
- Mějte na paměti, že pokud motor neběží hned od začátku, může to často souviset také s karburátorem, sacím těsněním a především se zapalovacími svíčkami a konektory (bohužel i u zcela nových). Pokud systém neběží hned od začátku, zkontrolujte především uzemnění, zejména mezi masou podvozku a blokem motoru.
- Než díly hned znovu demontujete a zašlete nám je k prověření, podívejte se do naší znalostní databáze, zda tam již není odpověď na váš problém. Pokud ne, využijte náš systém servisních ticketů a požádejte o konkrétní pomoc.
- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, mějte na paměti některé zvláštnosti této cívky. Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívice připojeny obě svíčky. Nelze tedy odpojit ani jednu svíčku za účelem testování. Každý výstup se totiž uzemňuje přes svíčku toho druhého. Chcete-li skutečně otestovat pouze jednu stranu, je nutné druhý výstup cívky uzemnit.
- Jiskra klasických přerušovačů má s přibližně 10 000 voltů pouze nízkou energii, a proto vypadá žlutě a je silná. Jiskra našich systémů je vysokoenergetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře soustředěná a modrá, což zhoršuje její viditelnost. Navíc se jiskra vytváří až při otáčkách dosažených sešlápnutím startovací páčky. Pouhé stlačení páčky startéru rukou jiskru nevytvoří.
- Většina našich zařízení kombinuje zapalování a generátor elektrického proudu v jednom. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru lze měřit prakticky jen napětí, které regulátor vydává. Pokud nemáte proud, zkontrolujte především uzemnění a kabeláž mezi regulátorem a zapalovacím spínačem. Toto důležité propojení se při montáži často přeruší a přehlédne! Většina systémů PD má regulátory stejnosměrného proudu/usměrňovače. Existují však i regulátory střídavého proudu, u nichž je třeba dbát na určité zvláštnosti.
- **Nikdy neprovádějte elektrické svařování na vozidle, aniž byste předtím zcela odpojili všechny elektronické součásti obsahující polovodiče (regulátory, zapalovací cívky a řídicí jednotky).** Stator a rotor není nutné demontovat. Pájejte pouze pomocí pájecích zařízení napájených předřadnými transformátory nebo před pájení odpojte napájecí kabel pájky, abyste zabránili poškození součástí přepětím. **Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektorech nebo zapalovacích svíčkách.**
- Elektronika je citlivá na obrácení polarity. Po jakémkoli zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení kabelů. Obrácení polarity a zkratý okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku! Při zapojování se zpravidla spojují kabely stejné barvy. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Škody způsobené obrácením polarity nejsou kryty zárukou.
- Při montáži rotoru dbejte prosím na to, abyste nepoškodili magnety. Vyhněte se přímému mechanickému působení na rotor. **Pro přepravu generátoru nikdy nevkládejte stator do rotoru; dodržujte naše pokyny týkající se přepravy (balení).**
- Rotor zvenku lehce naolejujte, jinak v agresivním prostředí rychle zrezne (což sice není škodlivé, ale nevypadá to hezky).
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte dráповý stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Používejte vždy pouze šroubový stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).
- Pokud vaše vozidlo delší dobu nepoužíváte, měli byste odpojit baterii (je-li k dispozici), abyste zabránili případnému pomalému vybíjení přes diody usměrňovače. I při odpojené baterii však po delší době zaznamenáte její vybití, což je normální.
- Prosím, řiďte se těmito pokyny, ale zároveň se nenechte znervóznit. Před vámi již tisíce zákazníků úspěšně nainstalovaly naše zařízení.

Přejeme vám hodně úspěchů a příjemnou jízdu!

Schéma zapojení 71-599



Barvy kabelů:	
bl	= modrá
br	= hnědá
ge	= žlutá
gn	= zelená
gr	= šedá
rt	= červená
sw	= černá
ws	= bílá