

Systém 702879900



Výhoda oproti původnímu systému

Generátor/elektronické zapalování pro DKW RT125W

- Magnetický generátor s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výkon 12 V/100 W DC. Polovodičové zapalování s vlastním napájením ze systému. Nahrazuje staré dynamo, kontakty, odstředivý regulátor a zapalovací cívky. Není třeba provádět žádné změny na krytu motoru. Pokud chcete, můžete jezdit bez baterie. Pokud je na vašem motocyklu indikátor bullseye, musíte namísto baterie nainstalovat elektrolytický kondenzátor (min. 20 000 μ F/16 V) pro vyhlazení pulzního napětí.

- všechny díly jsou nové
- vyšší světelný výkon
- velmi stabilní zapalování s pevnou jiskrou
- lepší startování, lepší spalování paliva
- žádné opotřebení kontaktů



M702879900

Montážní návod pro systém 702879900	20.2.2026
- Pokud umíte nainstalovat a seřadit sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete nainstalovat systém VAPE! Pokud jste nikdy nepracovali na zapalování, raději to nechte na někom, kdo se v tom vyzná.	
- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínky a způsoby instalace, provozu, používání a údržby systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku a případně i ke zranění osob. Proto nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztráty, škody nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu nebo nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhrazujeme si právo provádět změny produktu, technických údajů nebo montážních a provozních pokynů bez předchozího upozornění.	
<u>DŮLEŽITÉ</u>	
- Před zahájením práce na motocyklu si prosím pečlivě přečtěte tyto pokyny. Mějte na paměti, že jakékoli úpravy materiálu i vlastní pokusy o opravu, které nebyly odsouhlaseny společností VAPE, mohou mít za následek ztrátu záruky. Neodřezávejte vodiče. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často má za následek poškození elektroniky. Vezměte také na vědomí informace uvedené na informační stránce tohoto systému. Zkontrolujte, zda zakoupený produkt skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Nesprávné nastavení zapalování může poškodit motor a dokonce vás zranit při startování (silné zpětné rázy). Při prvních zkušebních jízdách buďte opatrní. V případě potřeby změňte nastavení na bezpečnější hodnoty (menší předstih). Během montáže pečlivě zkontrolujte, zda se rotor (setrvačník) nedotýká cívek statoru nebo jiných částí, k čemuž může dojít za různých okolností a může to vést k vážnému poškození.	
Určené použití - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynam/alternátorů a zapalovacích systémů ve veteránských a klasických motocyklech, jejichž charakteristiky motoru nebyly upraveny na trhu s náhradními díly. Tento systém není tuningovým systémem a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zvyšuje provozuschopnost a komfort tím, že nabízí lepší osvětlení, lepší funkci bočních směrovek a klaksonu a ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy také vyšší spolehlivost. Jelikož náš systém neovlivňuje vlastnosti motoru, nezvyšuje emise plyných znečišťujících látek a hlučnost. Ve většině případů by emise znečišťujících látek měly být dokonce sníženy díky lepšímu spalování. Při použití podle určení tedy systém obvykle neporušuje stávající právní status motocyklu. (Zkontrolujte prosím místní právní předpisy!) Tento systém není vhodný pro použití v soutěžních akcích. Pokud bude použit jinak než určeným způsobem, vaše záruka bude neplatná a je možné, že nedosáhnete požadovaných výsledků nebo v nejhorším případě ztratíte technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích.	
 - VAPE garantuje homologované výrobky označené značkou „E“ v kruhu (E8 specificky pro Českou republiku), čímž zajišťuje trvalou shodu vlastností výrobku s příslušnými předpisy ECE pro homologaci (zejména ECE R10.05). Kontrola je pravidelně prováděna příslušným orgánem.	
- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo uzavřenými olověnými bateriemi, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií.	
- Jedná se o náhradní systém, nikoli kopii originálního materiálu. Díly v tomto systému proto vypadají jinak a mohou se lišit ve své kompatibilitě (zejména zapalovací cívka a regulátor), což může vyžadovat určité úpravy z vaší strany.	
- Při montáži je nutné začít s montáží součástí motoru, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než začnete montovat vnější součásti. V mnoha případech zákazníci montují nejprve tyto součásti a tím je často upravují v rozporu se zárukou, což je činí nevhodnými pro další prodej. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou zakoupení něčeho z regálu v supermarketu, protože existuje mnoho typů, verzí a možná i neznámých úprav na trhu s náhradními díly, které skýtají velký prostor pro chyby.	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními třetích stran (jako jsou GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou způsobit poškození těchto součástí.** Případné stávající elektronické tachometry nebudou s novým systémem fungovat. Případné stávající bezpečnostní spínače a elektronické ovládání ventilů nejsou podporovány. Je možné, že váš motocykl byl původně vybaven zapalováním, které z právních důvodů omezovalo maximální rychlost. Nový systém takovou funkci nemá, proto si předem ověřte právní situaci.

- Pokud nemáte zkušenosti s instalací, nechte ji provést odborníkem nebo v odborném servisu. Nesprávná instalace může poškodit nový systém i váš motocykl a může dokonce vést k úrazu.

- Před objednáním systému zkontrolujte, zda je v sadě obsažen stahovací nástroj pro nový rotor. Pokud ne, objednejte jej raději současně. K opětovnému nasazení nového rotoru nikdy nepoužívejte jiné nástroje než doporučený stahovací nástroj. Poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů nebo metod není kryto zárukou.

- Rotor je citlivý na nárazy (včetně nárazů během přepravy). Před montáží vždy zkontrolujte, zda není poškozený (u rotoru bez plastového krytu magnetů zkuste magnety odsunout prsty). Po nárazu se mohou přilepené magnety uvolnit a držet na rotoru pouze díky magnetické síle, což není na první pohled patrné. Během provozu motoru by mohlo dojít k značnému poškození. Před umístěním rotoru na motor se ujistěte, že se na jeho magnetech neusadily žádné kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. To by rovněž vedlo k vážnému poškození.

- **Pokud máte přístup k internetu, nejlépe si tyto pokyny prohlédněte online.** Kliknutím na ně získáte větší a lepší obrázky a případně i aktualizované informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>



- K vytažení starého rotoru budete potřebovat stahovák M10x90 (díl 89 99 026).



- K opětovnému uvolnění nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (díl 99 99 799 00 – **není součástí dodávky!**).

- **Poznámka:** Nikdy nepoužívejte stahovák s drápy, kladivo ani žádné jiné zařízení, které by mohlo magnety otřást.

- Poznámky k zapojení:

Zkušenosti ukazují, že v průběhu času dochází téměř u každého motocyklu ke změnám v zapojení. V důsledku toho se barvy vodičů a samotné vodiče na vašem motocyklu mohou lišit od těch, které popisujeme.



- **Tyto díly jste měli obdržet!**

- **Věnujte prosím pozornost:**

- Stator není pevně přišroubován k základní desce. Pro montáž základní desky na klikovou skříň musíte stator demontovat. Poté šrouby dobře utáhněte.

- Ujistěte se, že je vaše kolo bezpečně umístěno na stojanu, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup k generátorové straně motoru. Pro lepší manipulaci s generátorem budete muset změnit směr přední vidlice.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Mějte na paměti, že budete mít 12voltový systém, takže budete potřebovat buď 12voltovou baterii, nebo budete muset jezdit bez ní. V takovém případě však budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat 6voltový. Pokud chcete jezdit bez baterie, přečtěte si prosím naše informace o jízdě bez baterie.

- Musíte se rozhodnout, kterou metodu odpojení zapalování použijete. Existují různé způsoby, každý s výhodami a nevýhodami. My jsme předem namontovali variantu s relé.

- Varianta s relé (dodáváno jako standard)

Výhoda: Můžete používat zámek zapalování jako dosud. Ovládání motocyklu se nijak nemění.

Nevýhoda: Nový systém nelze používat bez baterie (v případě nouze však můžete jet i bez ní, pouze vypínání zapalování nebude fungovat).

- Metoda pozice 5

Výhoda: Motocykl bude poháněn zcela bez baterie. To je velká **výhoda** pro veterány, které se používají jen zřídka.

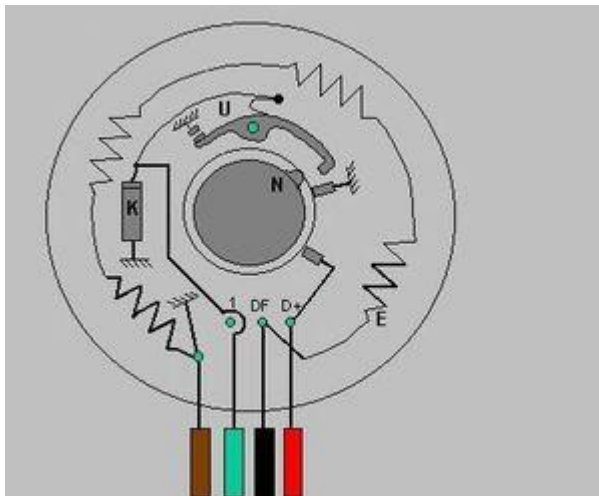
Nevýhoda: Zapalování nelze vypnout pomocí polohy ON/OFF zámku zapalování, musíte zámek krátce přepnout do polohy 5 (předchozí poloha pro startování nakopnutím). Dále lze motocykl nastartovat bez klíče zapalování.

- Metoda odpojovacího spínače

Výhoda: Kolo bude poháněno zcela bez baterie. Neobsahuje žádné relé, které by mohlo selhat.

Nevýhoda: Musíte nainstalovat další vypínač, nejlépe na řídítka.

Tip: Jako vypínač můžete použít tlačítko blinkrů.

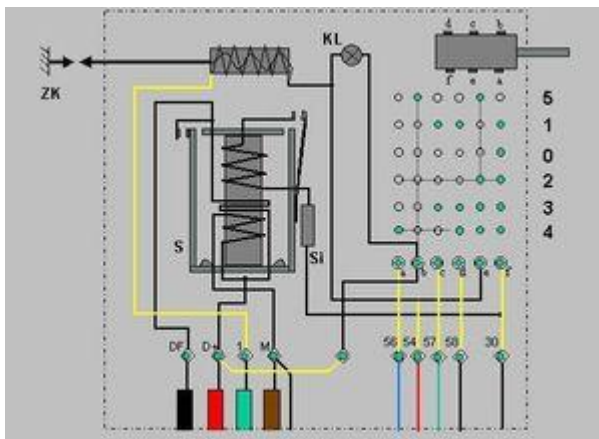


- Odpojte kabely od starého generátoru.

- Obvykle se jedná o:

- Kabel DF (černý)
- kabel D+ (červený)
- kabel zapalovací cívky (zelený)
- zemnicí kabel (hnědý)

- Poté demontujte generátor.



- Odpojte kabely ve spínací skříňce, které vedou k regulátoru a zapalovací cívce.

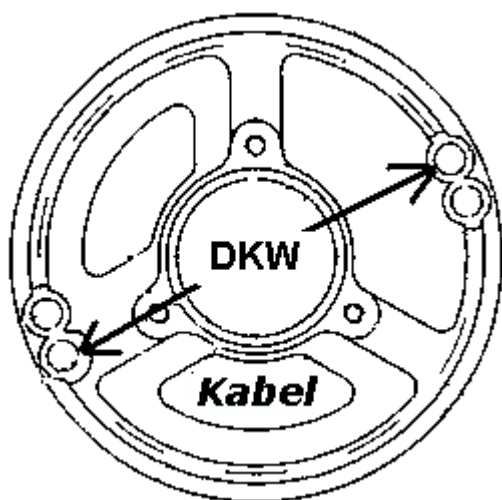
- Obvykle se jedná o:

- Kabel DF (černý)
- kabel D+ (červený)
- kabel zapalovací cívky (zelený)
- zemní kabel (hnědý)

- Odstraňte pouze kabely mezi generátorem a spínací skříňkou.



- Pokud je u upevnění generátoru nahoře vpravo zajišťovací kolík, odstraňte jej (kleštěmi nebo odřízněte). Jinak se generátor nevejde do skříně.



- Odstraňte 3 upevňovací šrouby, které drží cívku statoru k základně. Nyní můžete cívku trochu nadzvednout od základové desky (cca 1 cm). Tím se zpřístupní montážní otvory na základové desce.

- **Dávejte pozor,**

- nepoškodit izolační nátěr!
- Použijte správné montážní otvory DKW. Jsou zde dva páry otvorů, ale pouze jeden pár je vhodný. (viz vlevo)
- aby kabel statoru procházel tímto otvorem, který je v našem návrhu označen jako „drát“. V opačném případě nebude zapalovací bod správný a motor nebude fungovat.



- Namontujte novou statorovou desku (vnější ocelový a vnitřní hliníkový kroužek) pomocí původních montážních otvorů na klikovou skříň.

- Silná černá cívka musí být v poloze 5 hodin. Cívka statoru visí volně na kabelu.

- Ještě jednou (naposledy) zkontrolujte montážní otvory. Musí to být ty pro DKW. Nyní ji přišroubujte pomocí 2 zápusťných šroubů M5.

(Na fotografii je jiný motor!)

- Jakmile je deska upevněna, nasadte na ni zpět cívku statoru. Dávejte pozor, abyste nepoškodili žádné vodiče pod deskou. Cívka je umístěna poměrně nízko v motoru, takže je obtížné ji vidět.

- Nejlepší je jemně zatlačit cívku dolů a současně zatáhnout za drát zezadu (otvor zapalovací cívky)

- postupně, dokud jednotka správně nesedí. Na konci cívka jakoby prudce zapadne, dokonce s patrným cvaknutím. Pokud zapadne spíše měkce, můžete si být jisti, že pod ní je drát.

- Připevněte cívku pomocí 3 šroubů M4.



- Neprovádějte žádné mechanické změny na skříni motoru v domněnání, že pouze s některými úpravami budete moci systém namontovat. Systém se namontuje bez fyzických změn, to je jisté.
- Ocelový adaptér systému se umístí do horního výklenku pro dynamo, jak je znázorněno na obrázku (a ne někde níže na motoru, jak byste si mohli zpočátku myslet).



- Volně nasadíte rotor na klikový hřídel. Dávejte pozor na klínový hřídel, který drží rotor ve správné poloze. Někdy může být klínový hřídel příliš vysoko nad hřídelí. V takovém případě jej musíte zkrátit pilníkem.
- Poté zkontrolujte, zda se rotor může volně pohybovat nad základnou statoru. V této poloze rotor opatrně upevníte šroubem M7x40 (nezapomeňte použít podložku).
- K opětovnému stažení nového rotoru budete potřebovat stahovací nástroj M27x1,25.

Musíte se sami rozhodnout, kam namontujete novou zapalovací cívku.



- Nejjednodušší řešení:

- Zapalovací cívku připevníte svorkami nebo kabelovými úchyty na rám pod nádrž.
- V případě staromódního vzhledu musíte vést „mrtvý vodič“ nahoru mezi nádrž. Odtud vede „živý vodič“ zpět dolů ke svíčce. Abyste viděli změny, musíte se hluboko sklonit pod nádrž.



- Chytřejší řešení, ale poněkud dražší a složitější:

- Vložte novou zapalovací cívku do pouzdra cívky. Je to drahé, proto musíte upravit vnitřek pouzdra a novou zapalovací cívku. V takovém případě doporučujeme „nejjednodušší řešení“.

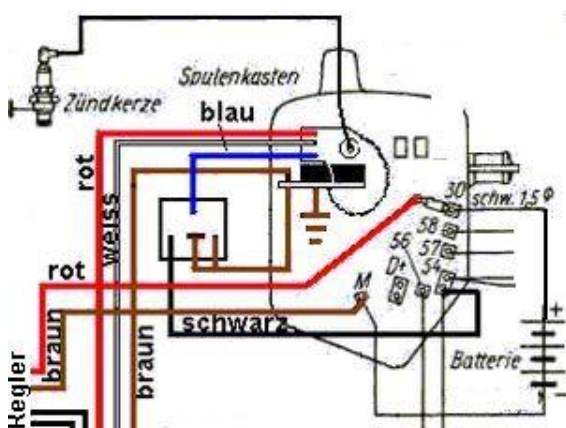
Doporučení pro montáž zapalovací cívky do pouzdra cívky:

- Máte na výběr (v závislosti na kvalitě materiálu v pouzdře cívky a vaší ochotě a možnostech věnovat čas a úsilí):

- vyčistit celou skříň a nainstalovat pouze zapalovací cívku, nebo
- vyjmout pouze starou zapalovací cívku a regulátor z pouzdra a spínač tam nechat

- Pro montáž zapalovací cívky do skříň je nutné vyjmout původní zapalovací cívku a zámek zapalování. Pozor: válec zámku je pružinový a bude obtížné jej přemístit. Poté vyjměte skříň zapalování a zvětšete původní otvory pro kabely HT. Přemístěte skříň cívky a odřízněte svorkovnici zámku zapalování (ale ponechte otvor pro upevňovací šroub).

- Nyní musíte upravit novou zapalovací cívku. Odstraňte montážní desku cívky. Poté musíte připravit (pomocí desky a šroubů) magnetické aktivní upevnění cívky v pouzdře.



- Připojte červený, bílý a hnědý zemnicí kabel (z nového generátoru) a modrý odpojovací kabel k nové zapalovací cívkce.

- Plus baterie zůstává na pinu 30. K tomuto bodu (nebo přímo k baterii) vede červený kabel nového regulátoru.

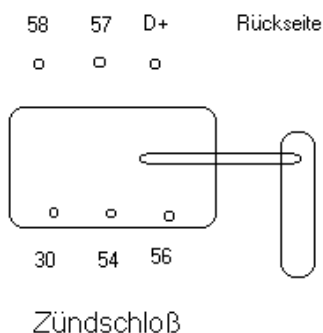
- K pevné zemi se připojí buď hnědý kabel regulátoru, nebo záporný kabel baterie (v tom případě musí být hnědý kabel regulátoru připojen přímo k zápornému pólu baterie).



- Upevněte regulátor/usměrňovač a relé na vhodné místo, například do bočního kufru pod baterií.

Následující kroky se liší v závislosti na způsobu odpojení.

Nejprve se podívejte na rozložení svorek původního hlavního spínače v pouzdře cívky.



	30	54	56	58	57	D+
5		•				•
1	•			•	•	
0	•					
2	•	•				
3	•	•		•	•	
4	•	•	•	•		

- Metoda relé a vypínače

D+: kolík zůstává prázdný, k tomuto bodu nevede žádný kabel

30: baterie a připojení k novému regulátoru (červený kabel)

54: brzdové světlo, klakson, plus pro ovládání nabíjení a indikátor neutrálu a relé (pokud je namontováno)

56: hlavní světlo

58: parkovací světla, přední a zadní

57: prázdné

- Metoda pozice 5

D+: modrý kabel nové zapalovací cívky

30: baterie a připojení k novému regulátoru (červený kabel)

54: brzdové světlo, klakson, plus pro kontrolu nabíjení a ukazatel neutrálu

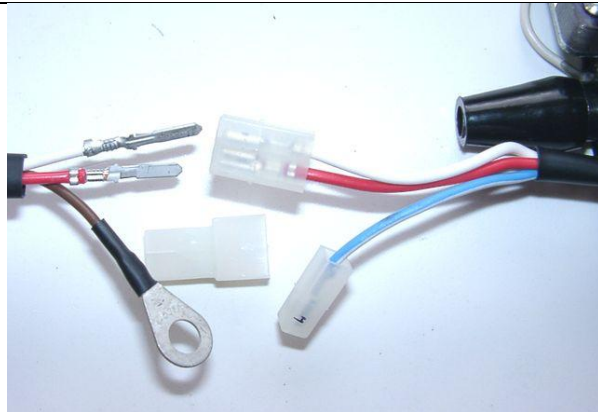
56: hlavní světlo

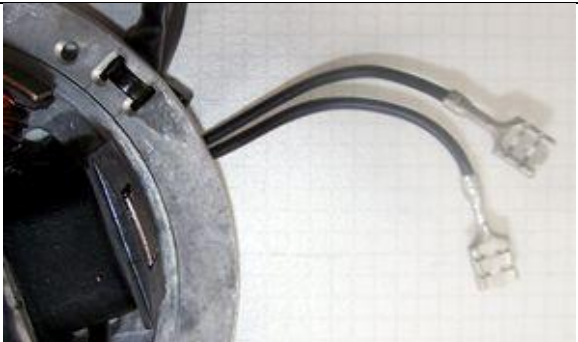
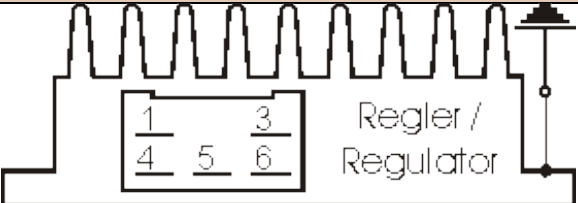
58: parkovací světla, přední a zadní

57: prázdné

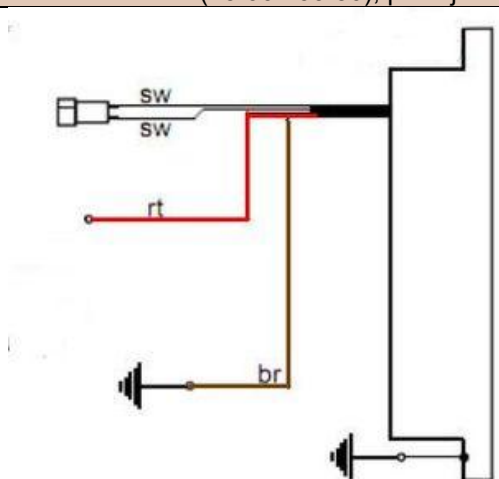
- Pozor: Pokud je kontrolka neutrálu vadná, je přerušovací obvod nefunkční. Můžete si pomoci současným sešlápnutím zadní brzdy.

Připojte díly podle příslušného schématu zapojení!	
- Pro náš standardní regulátor stejnosměrného proudu (95 22 699 06) použijte schéma zapojení 71ir12. - Pro náš regulátor stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte navíc schéma zapojení reg_102. - Aby se usnadnil výstup vodičů často malými otvory v krytu motoru, plastová zástrčka kabeláže generátoru, která vede ke zapalovací cívce, nebyla nasazena na svorku vodiče. Zástrčku byste měli nasadit až poté, co bude vše správně nainstalováno na straně motoru.	
	- Najděte zapalovací cívku s její zásuvkou a dvěma vodiči (červeným a bílým). - Nasadte na tuto zástrčku dodaný 2polohový kryt zástrčky a vložte do něj dva vodiče (červený a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky pevně zapadly do krytu a že jste připojili: ▪ bílý k bílému ▪ červený s červeným
- Pokud potřebujete (nebo chcete) terminály znovu vyjmout z krytu zástrčky, vložte kancelářskou sponku zepředu vedle terminálů a odsuňte malý výstupek stranou. Poté vytáhněte vodič. - Hnědý vodič z nového generátoru s kulatou okovou svorkou musí být přišroubován přímo k držáku zapalovací cívky (zem). Pozor! Nedodržení tohoto pokynu je nejčastější příčinou problémů se zapalováním! Bez tohoto přímého připojení systém nefunguje nebo nefunguje bez problémů po dlouhou dobu. Nespolehejte se prosím na rám jako uzemnění. Barva, olej a nečistoty často brání dobrému kontaktu!	



Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (přes regulátor):	
	- Dva černé vodiče vedoucí ze statorové cívky přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním. - Toto napětí (něco mezi 10 a 50 voltů střídavého proudu) však musí být stabilizováno (regulováno) a pro většinu použití usměrněno na stejnosměrný proud (DC), protože se jedná především o střídavý proud (AC). - K tomuto účelu nabízíme 2 různé regulátory:
	Upozornění: Jakékoli záměny plusu a minusu (u verzí DC) vedou k okamžitému zničení regulátoru. V takovém případě se nejedná o záruční případ, protože se jedná o nedbalost! Spálený regulátor lze rozpoznat především podle ostrého zápachu. Regulátor typu 1: se standardním regulátorem DC (95 22 699 06), použijte schéma zapojení 71ir12:
	- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní zástrčku se 6 pozicemi, z nichž <u>jedna</u> se nepoužívá. Součástí dodávky je krytka pro tuto zástrčku. Do této zástrčky musíte zasunout následující vodiče (které mají svorky, které zapadnou do zástrčky):
Dva černé kabely vedoucí z generátoru ...	... připojte k pinům 1/4 nového regulátoru (odtud vedou stejně černé vodiče dovnitř jednotky). Nezáleží na tom, který vodič se připojí k kterému z obou terminálů (1/4), protože přenášejí střídavý proud.
Nový hnědý kabel s kulatou okovou svorkou.	... připojuje pin 3 regulátoru (odtud vede stejně hnědý vodič dovnitř jednotky) k zápornému pólu baterie nebo (v případě, že jedete bez baterie) k zemi (podvozku).
Nový červený kabel s kulatou okovou svorkou ...	... se připojuje k pinu 5 nového regulátoru (odtud vede červený vodič dovnitř jednotky). Tento vodič je hlavním spojovacím bodem mezi starým a novým systémem. Zde vychází regulované kladné napětí, které se připojuje k plusovému pólu baterie nebo (v případě jízdy bez baterie) ke vstupní svorce hlavního spínače (zámek zapalování, německé motocykly: pin 51/30).
Pozor: Nesprávná polarita poškodí elektroniku!	
Ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla 15A pojistku .	
Zelený/červený vodič na pinu 6 nového regulátoru ...	... je pro kontrolku nabíjení. Připojte tam vodič, který dříve vedl od kontrolky k původnímu regulátoru. - Ujistěte se, že tato kontrolka funguje pouze s připojenou baterií. Pokud budete řídit bez baterie, ale kabel připojíte, kontrolka bude svítit, i když generátor nevytváří napětí. Bez baterie jej tedy nepřipojujte.
- Funkce ovládání kontrolky nabíjení je založena na tranzistorovém spínači a jedná se o doplňkovou funkci. I v případě její poruchy může být regulátor stále v provozuschopném stavu. Jednoduchá kontrola: nechte běžet motor, zapněte světla a odpojte baterii. Pokud svítí jasná světla, jednotka je v pořádku.	

Regulátor typu 2: s regulátorem stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50), použijte navíc schéma zapojení **reg_102**:



- 2 černé vodiče (sw) jsou vstupem střídavého proudu z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý vodič je připojen k kterému černému vodiči)
- červený (rt) vodič je výstup 12 V DC plus
- hnědý (br) vodič je zem, vnitřně připojený k pouzdru

- Zbývá modrý (někdy modro-bílý) vodič u zapalovací cívky. Jedná se o vodič pro vypnutí (odpojení).

- **Připojený k zemi - zastaví zapalování!**

Poznámka:

- Pokud dojde k poruše zapalování, jako první opatření odpojte tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet.

- Vypnutí pomocí samostatného nouzového vypínače

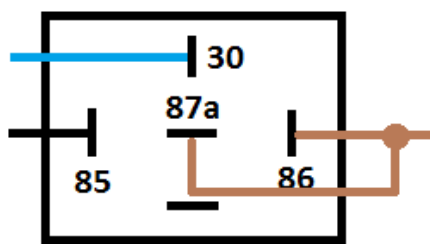
(při jízdě bez baterie):

Relé nebude namontováno. Modrý (/bílý) kabel zapalovací cívky bude připojen k nouzovému vypínači, který se uzavírá proti zemi (tlačítko na řídítkách). Nebo namontujete zámek zapalování, který má možnost připojení proti zemi, když je v poloze OFF.

- Metoda s baterií:

Připojte hnědý vodič relé k dobrému uzemnění. Delší černý vodič z relé vedte k vodiči, který dříve vedl k pinu přivádějícímu napětí, když je spínač zapnutý (u německých motocyklů: pin 15), a připojte jej tam. Připojte modrý vodič z pinu 30 relé k modrému (/bílému) vodiči na nové zapalovací cívce. Pokud vám na silnici selže baterie, stačí odpojit tento modrý vodič a vaše kolo bude opět fungovat (nyní se však nebude dát zastavit vypnutím).

Zapojení relé (pokud se používá):



- Hnědý vodič s kroužkovou svorkou z pinů 87a a 86 je připojen k zemi.

- Černý vodič z kolíku 85 je připojen k terminálu hlavního spínače, který je pod napětím, pokud je spínač zapnutý.

Připojte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ...

- **Nepoužívejte** žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou „Nology supercables“ nebo „hot wire“. Mohlo by to narušit systém a případně ho poškodit.

... do zapalovací cívky a před montáží cívky natáhněte gumové těsnění (bude to snazší).

- Používejte kabel dodaný v balení, nikoli jakýkoli starý kabel.

- Uděláte si laskavost, když si pořídíte nové zapalovací svíčky a zapalovací svíčky (nejlépe s odporem mezi 0 a 2 kOhm). Mnoho problémů lze vysledovat zpět k „zdánlivě dobrým“ (dokonce zcela „zbrusu novým“) zapalovacím svíčkám, svorkám a kabelům.

- **Nepoužívejte** zapalovací svíčky s vnitřním potlačovacím odporem. Společnost NGK (např.) nabízí takové zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro odpor).

- Nakonec – **před instalací baterie a před prvním nastartováním** – pečlivě zkontrolujte všechny spoje a připojení podle schématu zapojení. Zkontrolujte, zda baterie a žárovky mají správné napětí (12 V).

- Pokud něco nefunguje, podívej se na našeho průvodce řešením problémů na naší domovské stránce. Jako první krok odpoj modrý vodič od cívky a zkus to znovu.

- **DŮLEŽITÉ:** Při **opravě klikového hřídele** se často obrátí hřídel dynamu, která se tím zkracuje. Výsledkem je, že rotor sedí níže a může se nyní svými nýty dotýkat cívky statoru. Výsledkem je zničený stator a porucha zapalování.

Důležité bezpečnostní a provozní informace

- Bezpečnost na prvním místě! Dodržujte obecné předpisy týkající se zdraví a bezpečnosti při opravách motorových vozidel (MVR) a také bezpečnostní informace a povinnosti uvedené výrobcem vašeho motocyklu.
Časovací značky na materiálu slouží pouze jako obecné vodítko při první instalaci. Po montáži prosím vhodnými prostředky (stroboskopem) zkontrolujte, zda jsou nastavení správná, aby nedošlo k poškození motoru nebo dokonce k ohrožení vašeho zdraví. Za instalaci a správnost nastavení odpovídáte výhradně vy.

- **Zapalovací systémy generují vysoké napětí!** S naším materiálem až 40 000 voltů! Při neopatrném zacházení to může být nejen bolestivé, ale i vyloženě **nebezpečné**. Dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody zapalovací svíčky a otevřených vysokonapěťových kabelů. Pokud potřebujete otestovat zapalování, pevně uchopte zapalovací svíčku pomocí dobře izolačního materiálu a pevně ji přitlačte k pevné zemi motorového bloku.
Nikdy netahat za kryty zapalovacích svíček, když je motor v chodu. Vozidlo umývejte pouze při zastaveném motoru a vypnutém zapalování.

- Součástí sady byste měli obdržet kabel HT s pevnou gumovou krytkou (*kteřá neobsahuje rezistor*). Abyste vyhověli místním zákonům (*požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu*), měli byste použít zapalovací svíčku s vestavěným rezistorem (*nebo vyměnit krytku za krytku obsahující rezistor*).

- Nepoužívejte současně zapalovací svíčky s odporem a zapalovací svíčky s odporem. Mohlo by to způsobit problémy, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor zapalovací svíčky a zapalovací svíčky by neměl překročit 5 kOhm.

- Nezapomeňte, že svíčky stárnou, čímž se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor startuje pouze za studena, je velmi pravděpodobné, že příčinou je vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte takzvané kabely pro posílení zapalování (např. Nology).

- Po instalaci **zkontrolujte utažení všech šroubů, i těch předinstalovaných**. Pokud se během provozu uvolní některé díly, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předem montujeme pouze volně.

- Než začnete kontrolovat a testovat hodnoty nebo, co hůře, provádět změny, dejte nově nainstalovanému systému šanci fungovat.
Naše díly byly před dodáním zkontrolovány. Stejně toho moc zkontrolovat nebudete moci. **V žádném případě nemějte elektronické součástky (jako zapalovací cívku, regulátor a jednotku předstihu). Riskujete vážné poškození vnitřní elektroniky. Z této operace stejně nezískáte žádné hmatatelné výsledky.** Mějte na paměti, že příčinou poruchy může být také karburátor, zapalovací svíčky a zapalovací svíčky (i když jsou zcela nové). Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutné znovu seřadit na nižší nastavení. Pokud se systém po montáži nespustí, nejprve odpojte modrý (nebo modro-bílý) odpojovací vodič přímo u zapalovací cívky (nebo v některých případech u jednotky předstihu), abyste vyloučili jakoukoli poruchu v odpojovacím obvodu. Pečlivě zkontrolujte uzemnění a ujistěte se, že je mezi rámem a blokem motoru dobré elektrické spojení.
V případě potíží se nejprve obraťte na naši znalostní databázi, než nám zašlete materiál ke kontrole.

- Jiskra klasických bodových zapalovacích systémů má s přibližně 10 000 volty relativně malou energii, a proto vypadá žlutě a tlustě (což ji však činí velmi dobře viditelnou). Jiskra z našeho systému je vysoce energetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto má tvar tenké jehly a modrou barvu, díky čemuž není tak viditelná. Kromě toho se jiskra objeví pouze při otáčkách spouštěných kickstartérem, a ne při pomalém stlačování kickstartéru rukou (jak tomu může být u zapalování na bázi baterie).
- Systémy využívající dvojité výstupní zapalovací cívky mají několik zvláštností. Vezměte prosím na vědomí, že během testování jedné strany musí být druhá strana připojena k namontované zapalovací svíčke nebo bezpečně uzemněna. V opačném případě nedojde k jiskření na žádné straně. Také u takových otevřených výstupů mohou po celé cívce létat dlouhé a nebezpečné jiskry.
- Nikdy neprovádějte elektrické obloukové svařování na motocyklu, aniž byste zcela odpojili všechny součásti obsahující polovodiče (zapalovací cívka, regulátor, předstih). Stator a rotor není nutné demontovat. Totéž platí pro pájení. Před dotykem elektroniky odpojte páječku od elektrické sítě! Nikdy nepoužívejte měděnou tmel na zapalovací svíčky.
- Elektronika je velmi citlivá na nesprávnou polaritu. Po práci na systému zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Nesprávná polarita způsobuje zkrat a zničí regulátor, zapalovací cívku a jednotku předstihu. Zásadně platí, že vodiče budou vždy stejné barvy. Případy, kdy se barvy vodičů liší, jsou výslovně uvedeny v našich pokynech.
- Při manipulaci s novým rotorem dbejte na to, abyste nepoškodili jeho magnety. Vyvarujte se přímých úderů do obvodu rotoru. **Při přepravě nikdy nepokládejte rotor na stator.** Dodržujte naše pokyny týkající se přepravy materiálu.
- Nepoužívejte svíčky s odporem vyšším než 5 kOhm. Lepší je použít svíčky s odporem 1 nebo 2 kOhm. Mějte na paměti, že svíčkové koncovky stárnou, čímž se zvyšuje jejich vnitřní odpor. Pokud motor startuje pouze za studena, je velmi pravděpodobné, že příčinou je vadná svíčková koncovka a/nebo svíčka. V případě problémů zkontrolujte také vysokonapěťové kabely. Nikdy nepoužívejte uhlíkové HT kabely, nikdy nepoužívejte takzvané „horké dráty“, které slibují zvýšení jiskry.
- Je dobré pokrýt rotor tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.
- Nikdy nepoužívejte kleště nebo kladivo k uvolnění rotoru. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. K dispozici je speciální stahovák pro opětovné uvolnění nového rotoru (viz montážní návod)!
- Pokud motocykl nebude delší dobu používán, odpojte baterii (pokud je k dispozici), aby nedocházelo k úniku proudu přes diody regulátoru. I odpojená baterie se však po určité době vybije.
- Prosím, dodržujte tyto pokyny, ale zároveň se nemusíte bát instalačního procesu. Pamatujte, že před vámi již tisíce dalších zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.
Užijte si jízdu na svém kole s novým elektrickým srdcem!

Schéma zapalování 71ir12

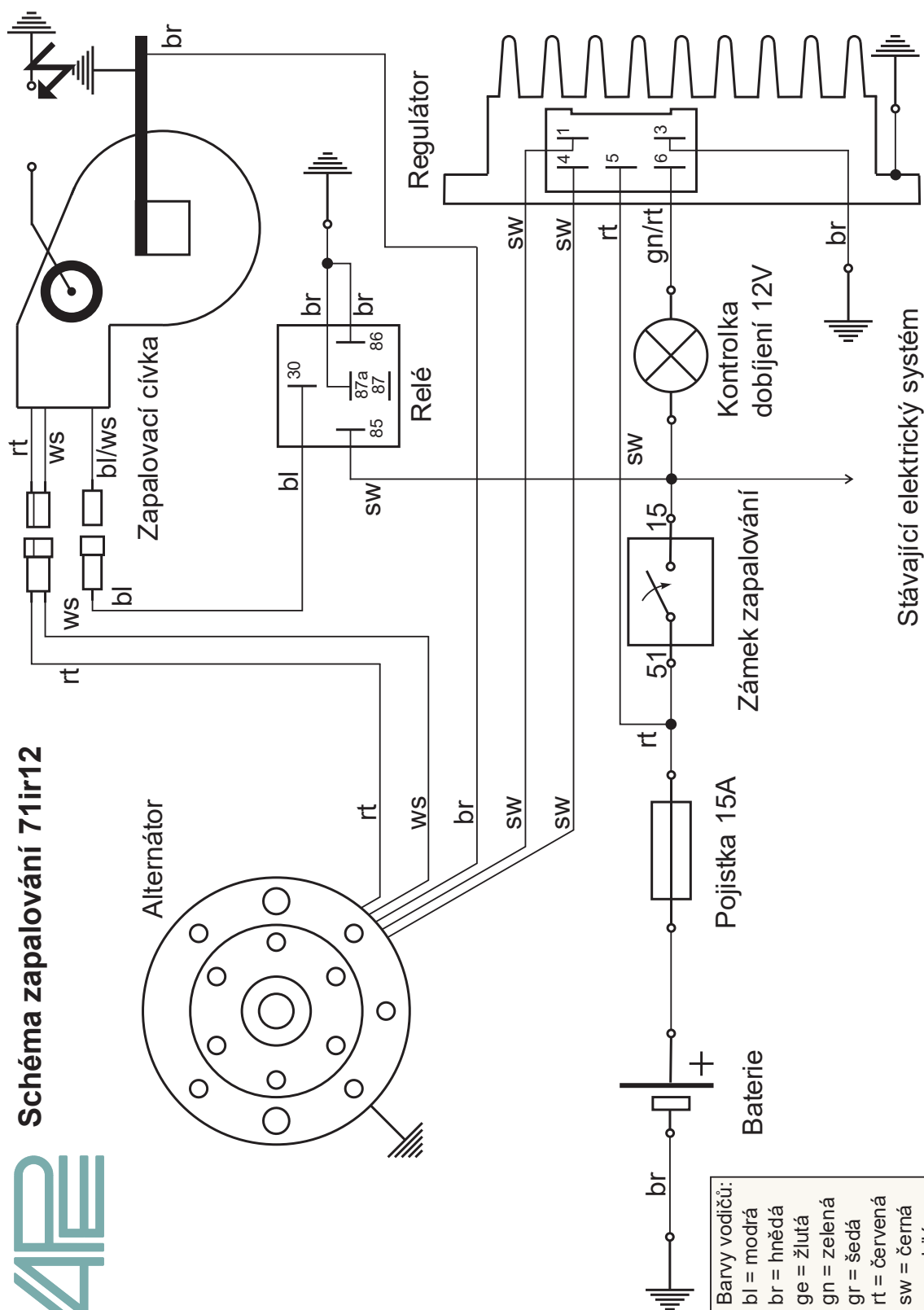


Schéma zapojení regulátor 102

