

Systém 700279952


Výhoda oproti originálnímu systému:

Generátor/elektronické zapalování pro DKW SB350 s ložiskovou podpěrou o průměru 52 mm

- Magnetický generátor s integrovaným polovodičovým zapalováním. Výkon 12 V/180 W DC. Nahrazuje starý dynamo, kontakty, odstředivý regulátor, zapalovací cívku. Pokud chcete, můžete jezdit bez baterie.

- Zapalování je statické, stejně jako u moderních karburátorů, a díky vysokonapětovému zapalování není nutné snižovat předstih při startu. Hmotnost rotoru je nyní 2,84 kg namísto dřívějších 4 kg. To snižuje opotřebení ložisek a stále zajišťuje plynulou jízdu.



- Podle dokumentace DKW byl průměr ložiskového ložiska (čepu) v modelu SB350 změněn z 48 na 52 mm od čísla motoru 474.001. Jelikož jsme však již měli motory, které se tohoto pravidla nedržely, nutně zkontrolujte průměr čepu.

- Pokud zjistíte průměr 48 mm, použijte systém 70 02 799 48.

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



M700279952

Montážní návod pro systémy 700279948 a 700279952	23.2.2026
- Pokud umíte nainstalovat a seřadit sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete nainstalovat 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.	
DŮLEŽITÉ	
- Před zahájením práce na motocyklu si prosím pečlivě a důkladně 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 konkrétně 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 montáži (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>

Měli byste mít k dispozici tyto díly:

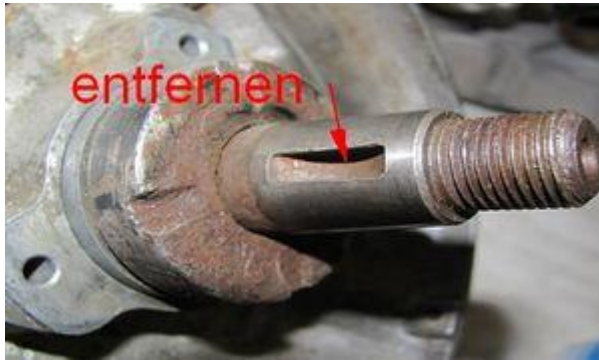


- 3 hliníkové adaptérové desky
- základní deska s předem smontovanou statorovou cívkou
- rotor a matici rotoru
- CDI zapalovací cívka a vysokonapěťové kabely
- regulátor/usměrňovač
- relé s kabely
- 3 šrouby M7x30, 6 šroubů s drážkou M6, průchodka, svorky na vodiče
- stahovák rotoru pro nový systém



- Odpojte kabely od starého dynama, regulátoru a zapalovací cívky a tyto díly demontujte. Vytáhněte sériový rotor, k tomu budete potřebovat stahovák. Odšroubujte velkou matici DKW, odšroubujte starý stator a sejměte jej z motoru.

- Vyjměte starý stator ze zadní krycí desky (6 šroubů ze zadní strany). Tato deska (na obrázku z katalogu zde označená červeným čtvercem) je jediná součást, která bude dále potřebná.



- Odstraňte klín z kliky. Nebojte se, tento klín neměl žádnou přidržovací funkci, ale pouze vodicí funkci.

- Pokud tento krok vynecháte, budete muset znovu demontovat celou sestavu, abyste se dostali k klínu.



- Nyní přichází jediný bod, kde musíte fyzicky upravit původní materiál. Zvětšíte výstup drátu v zadní desce na 13 mm, aby se tam vešla gumová průchodka pro nový kabel.



- Takto nyní vypadá váš motorový blok. Využijte této volné situace k jeho kontrole a vyčištění.



- Vezměte nyní novou spodní (větší) adaptérovou desku.

- Deska má mnoho otvorů (horní strana, která je při instalaci otočena k vám, má 3 zapuštěné otvory pro upevňovací šrouby M7 a nápis VAPE).

- Umístěte spodní adaptérovou desku na starou krycí desku DKW a přišroubujte ji pomocí 6 nových šroubů M6 s šestihrannou hlavou, stejně jako u původního statoru.
- Jelikož je možné posunout polohu adaptéru v krocích po 60°, ujistěte se, že používáte polohu znázorněnou zde, se šipkou směřující k výstupu vodiče. V opačném případě vodič později nebude směřovat tímto směrem.



- Nasadte tuto předem smontovanou desku na motor a přišroubujte ji pomocí 3 nových šestihranných šroubů M7.
- Ujistěte se, že šrouby desku skutečně utahují (nečistoty v otvorech pro šrouby mohou způsobit problémy).



- Nasadte matici ložiska na čep klikového hřídele a opatrně ji přišroubujte.
- Následující kroky lze provést s nasazenou maticí.



- **POZNÁMKA:** existují (nebo nyní existují v důsledku výroby na trhu s náhradními díly) matice různé výšky!

Také se může stát, že po instalaci nové pouzdra je matice příliš vysoká.

- Viděli jsme matice o celkové výšce 11,6 a 15,4 mm.

- **Matice 15,4 mm** je pro tuto sestavu příliš vysoká a **NELZE ji použít.**



- Po instalaci středního adaptéru získáte od horní části nejvyšší polohy matice po úroveň vnitřního kruhu středního adaptéru (viz foto)

přibližně 10 mm s maticí 11,6 mm

přibližně 14 mm s maticí 15,4 mm

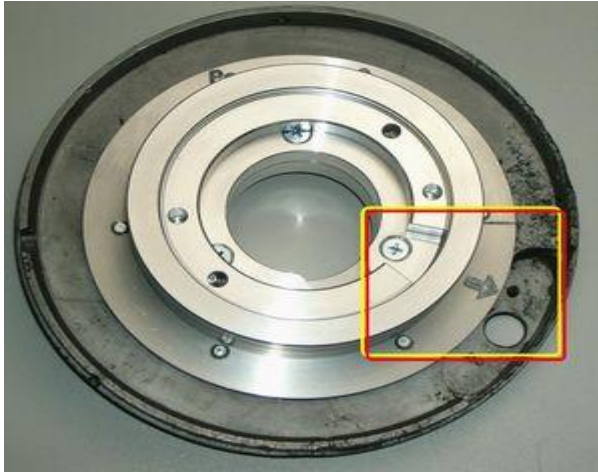
- **pokud je matice příliš vysoká, bude tlačit na nosnou desku statoru. Pokud si toho nevšimnete, může to vést k poškození během chodu motoru (vibrace) s následným úplným zničením statoru a rotoru.**



- Nyní vezměte střední adaptérovou desku (viz vlevo) a položte ji na spodní adaptérovou desku.

- Deska se upevňuje pomocí 3 zapuštěných otvorů M5. Abyste později dosáhli správné polohy vodiče, namontujte ji tak, aby výřez (nos) směřoval do pozice přibližně ve 4 hodinách, jak je znázorněno zde.

- Tento otvor není pro tento účel potřebný, ale pro jiné DKW (víceúčelová součást).

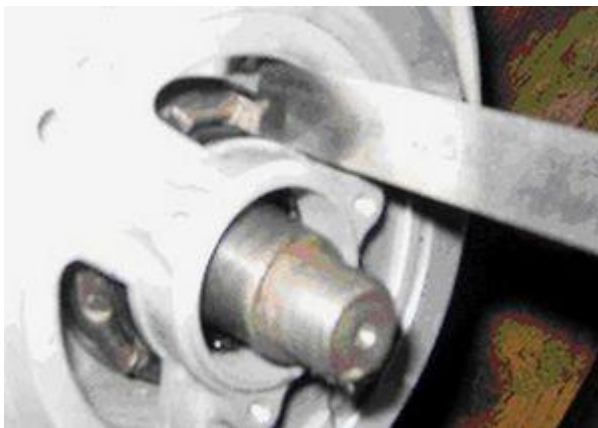


- Nyní horní adaptérová deska (s bočním otvorem pro kabel na jednotce):
- Nasadíte ji tak, aby tento otvor směřoval k výstupu vodiče a aby jedna sada dvojic otvorů odpovídala otvorům pro šrouby v adaptéru níže.



- Umístěte desku držáku statoru – bez cívky statoru – nahoru.

- Tato deska má 2 páry otvorů. Abyste se ujistili, že používáte ty správné, má základní deska pod ní 2 vyražené značky. Když máte správné otvory pro šrouby, vyražené značky se objeví v druhé desce (zde jsou pro lepší viditelnost označeny černě).



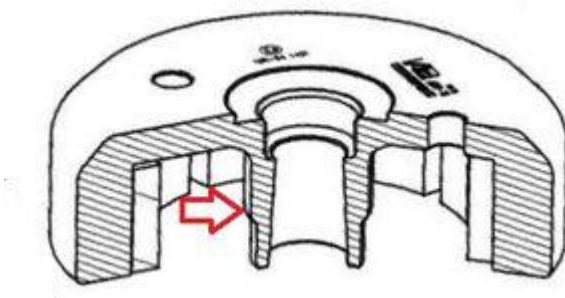
velmi důležité:

- **Nezbytně zkontrolujte**, zda je mezi nejvyšší úrovní matice a spodní částí nosné desky cívky statoru nějaký prostor. Pokud by matice tlačila na desku, vznikly by problémy – deska by se zlomila, což by vedlo k vážnému poškození cívky a magnetů.

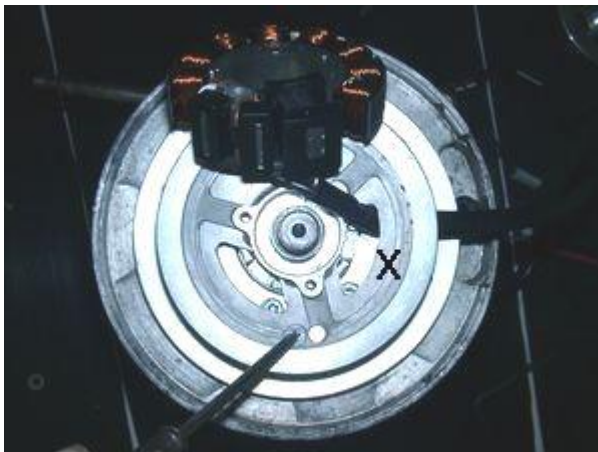
- Zkontrolujte však, **kolik místa** máte k dispozici, nejen to, že nějaké místo máte. Tato hodnota může být potřebná k vyřešení potenciálního problému s montáží rotoru (viz níže).



- Bez namontované cívky statoru nasadíte rotor a utáhněte upevňovací matici rotoru, abyste se ujistili, že sedí tak, jak má.
- Přitom zkontrolujte, zda rotor nenaráží na něco v konstrukci pod rotorem.
- To je bohužel důležité, protože sestava je poměrně těsná a materiál se v té době trochu liší, nemluvě o změnách a opravách na trhu s náhradními díly.
- Poté matici opět povolte. Pokud nyní můžete rotor vytáhnout bez použití stahováku (M27x1,25), můžete si být jisti, že rotor narážel na něco a neseseděl na kuželu.



- Pokud dojde ke konfliktu mezi nastavením rotoru a adaptéru, je to ve většině případů způsobeno tím, že stupeň na hřídeli rotoru koliduje s nosnou deskou statoru.
- **V žádném případě** se nepokoušejte tento problém vyřešit obráběním tohoto stupně. Je zde záměrně umístěn, aby zabránil poškození cívky statoru v důsledku nízkého uložení rotoru.
- Řešením by byla úprava střední adaptérové desky (její snížení). Zde je třeba vědět, o kolik je to možné – proto je třeba zkontrolovat, kolik volného místa je k dispozici (viz výše). Pokud není k dispozici žádné volné místo (a matice je již plochá) a rotor stále naráží na základnu, nelze systém nainstalovat. V takovém případě nás prosím kontaktujte.



- Nyní vložte novou statorovou cívku zpět do držáku. Při dodání je statorová cívka předem namontována na základové desce. Musíte odstranit 3 šrouby M4. Poté opatrně zvedněte cívku (nepoškozujte izolační nátěr!), až budete mít přístup ke 3 montážním otvorům základové desky.
- Kabel ved'te bočním otvorem horního adaptéru. V desce jsou 2 otvory pro kabel. Pro seřízení zapalování je důležité použít otvor označený „X“. (Jednotka je předem smontována tímto způsobem!)



- Nejlepší je jemně zatlačit cívku dolů a současně zatáhnout za drát zezadu (otvor pro výstup kabelu) - 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.

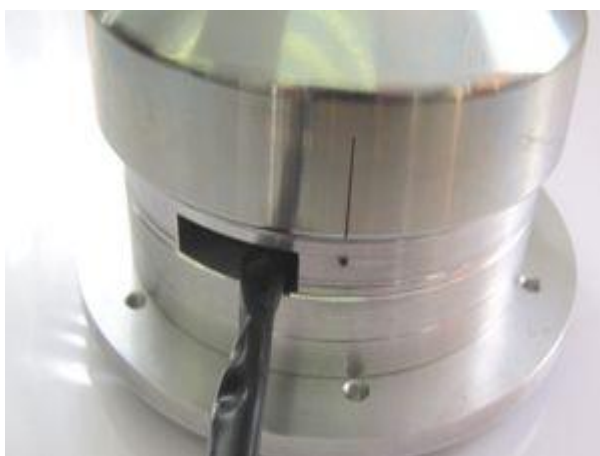
- Připevněte cívku pomocí 3 šroubů M4.

- Kabel ved'te zvětšeným otvorem pro výstup kabelu (s průchodkou) na zadní stranu.



- Vyměňte zapalovací svíčku, aby se kliková hřídel otáčela snadněji. Přiveďte píst do polohy zapalování.

- Podle příručky SB je to 4,5 mm BTDC. Ale v případě nových paliv a tohoto zapalovacího systému je lepší 3,5 mm BTDC.



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete laserem vyznačenou čáru (starší rotor má malé červené vyvrtané značení). Na horním adaptéru také najdete malé značení.

- Jedná se o značky zapalování.

- Nyní nasad'te rotor na kliku tak, aby značka na rotoru byla zarovnána se značkou na adaptéru. Pokud dojde k jakékoli změně polohy kliky (zapalování), musíte začít znovu. V této poloze pečlivě upevněte rotor pomocí přiložené trubkové matice M16.

- Práce na motoru jsou nyní dokončeny. Vraťte zpět zapalovací svíčku.
- Nasadíte kryt svíčky na nové vodiče statoru vedoucí k nové zapalovací cívce. Dbejte na to, aby nedošlo k záměně vodičů.
 - červený se připojuje k červenému
 - bílý k žlutému a
 - hnědý k hnědému
- Nesprávné provedení může vést k poškození cívky.



- Zbývá připevnit novou zapalovací cívku a regulátor, stejně jako relé na vhodné místo na motocyklu.

- Zapalovací cívku je možné (s určitým úsilím) namontovat do spínací skříňky DKW.



- Regulátor a relé lze umístit do přihrádky na nářadí.



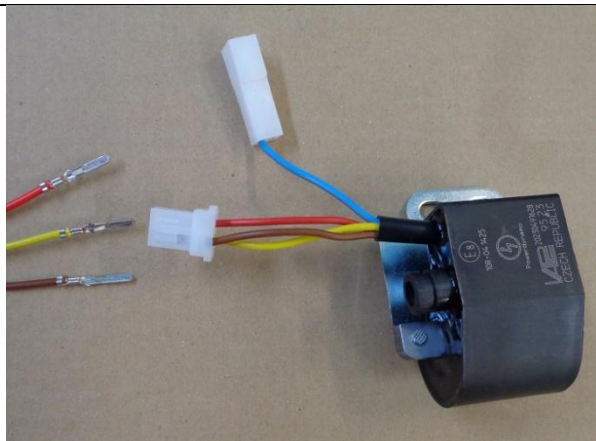
- K opětovnému vytažení nového rotoru budete potřebovat přiložený stahovací nástroj M27x1,25 (díl 99 99 799 00).

Spojte díly podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš standardní regulátor stejnosměrného proudu (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **73ir12**:

- 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, nebyla na svorku vodiče nasazena plastová zástrčka kabeláže generátoru, která vede k zapalovací cívce. Zástrčku byste měli nasadit až poté, co bude vše správně nainstalováno na straně motoru.



- Najděte zapalovací cívku s konektorem a třemi vodiči (červený, hnědý a žlutý).

- Nasadte na tuto zástrčku dodávaný 4polohový konektor a zapojte tři vodiče (červený, hnědý a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že jsou svorky pevně zasunuty do konektoru a že jste zapojili:

- červený s červeným
- hnědý s hnědým
- žlutý na žlutý

- Pokud potřebujete (nebo chcete) vyjmout svorky z krytu zástrčky, vsuňte do přední části vedle svorek kancelářskou sponku a odsuňte malý výstupek stranou. Poté vytáhněte vodič.

Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (prostřednictvím regulátoru):

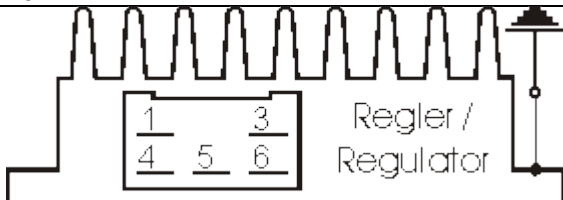


- Dva černé vodiče vedoucí ze statorové cívký přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.
- Toto napětí (něco mezi 10 a 50 volty střídavého proudu) však musí být stabilizováno (regulováno) a pro většinu použití usměrněno na stejnosměrný proud (DC), protože se jedná především o střídavý proud (AC).

- K tomuto účelu nabízíme 2 různé regulátory:

Upozornění: Jakékoli **záměna plusu a minusu** (u verzí DC) vede 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 **73ir12**:



- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní zástrčku se 6 pozicemi, z nichž jedna se nepoužívá. Součástí dodávky je krytka pro tuto zástrčku. Do této zástrčky je třeba zasunout následující vodiče (které mají svorky, které zapadnou do zástrčky):

- Dva černé kabely vedoucí z generátoru ...

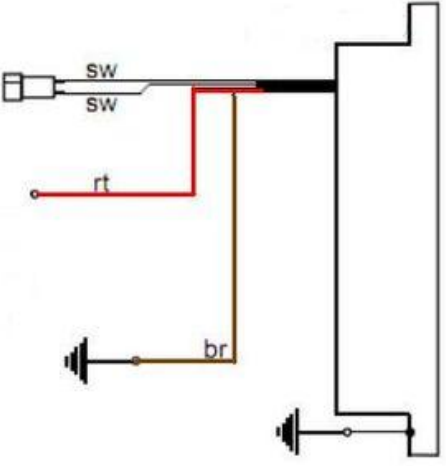
... připojte k pinům 1/4 nového regulátoru (odtud vedou stejně černé vodiče dovnitř jednotky). Nezáleží na tom, který vodič se připojí k kterému z obou terminálů (1/4), protože přenáší střídavý proud.

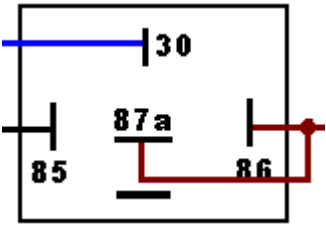
- Nový hnědý kabel s kulatou okovou svorkou ...

... se připojuje k pinu 3 regulátoru (odtud vede stejně hnědý vodič dovnitř jednotky) s negativním pólem baterie nebo (v případě, že jedete bez baterie) k zemi (podvozku).

- Nový červený kabel s kulatou okovou svorkou ... Pozor: Nesprávná polarita poškodí elektroniku!	... se připojuje k pinu 5 nového regulátoru (odtud vede červený vodič dovnitř jednotky). Zde vychází regulované kladné napětí, které se připojuje k plusu baterie nebo (v případě jízdy bez baterie) ke vstupní svorce hlavního spínače (zámek zapalování, německé motocykly: pin 51/30).
- 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 cívk. 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 vypínače (při jízdě bez baterie): Relé nebude namontováno. Modrý (/bílý) kabel zapalovací cívk bude připojen k vypínači, který se uzavírá proti zemi (tlačítko na řídítkách). Nebo namontujete zámek zapalování, který má možnost připojení proti zemi, když je v poloze OFF. Způsob připojení baterie: 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 cívkce. Pokud by vám na silnici selhala 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 také 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 obrábí hřídel dynama, 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 vyložení 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 (<i>kteřá neobsahuje rezistor</i>). Abyste vyhověli místním zákonům (<i>požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu</i>), měli byste použít zapalovací svíčku s vestavěným rezistorem (<i>nebo vyměnit krytku za krytku obsahující rezistor</i>). - 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 předmontujeme 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 seřídit 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 sama 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!

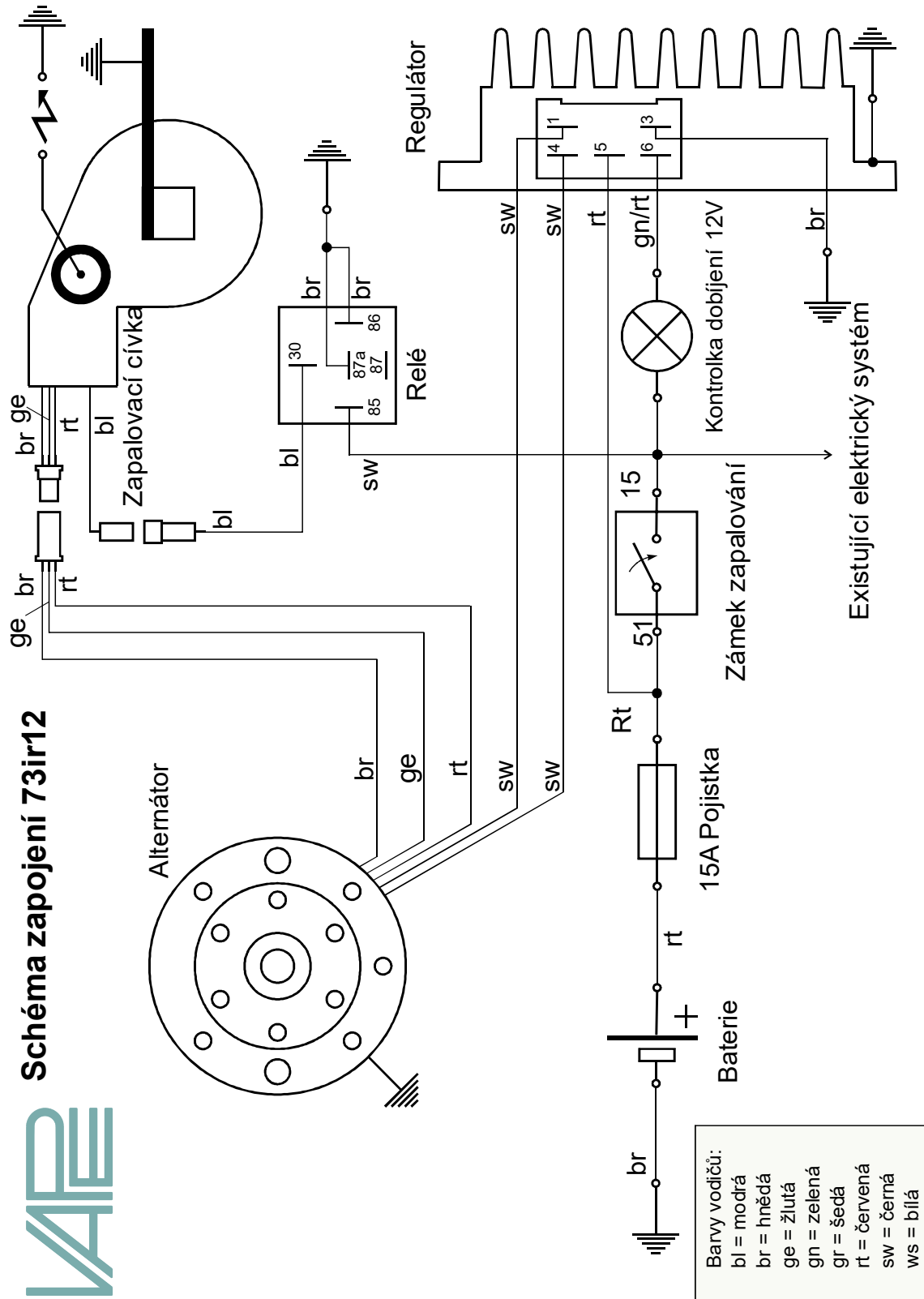


Schéma zapojení regulátor 102

