

Systém 716799900

Generátor a zapalování pro klasické
dvouválcové motocykly BMW /6 a /7
- **nevhodné pro R100 (zákazníci hlásí
problémy se startováním)**

Upozornění: BMW s větším objemem a starším elektrickým startérem mohou mít s našimi systémy problémy se startováním. Startér nedosahuje potřebných otáček pro startování, motor se nespustí. Po ručním nastartování však motor naskočí. Zákazníci s takovými motory by naše systémy neměli kupovat. U modelu R100 jsme již kvůli tomuto problému vyloučili model R100.
Poznámka: není vhodné pro motocykly BMW s odlehčeným setrvačníkem.

Systém 71679994K

Speciální systém: pro BMW /6 a /7 s
dvojitými zapalovacími svíčkami (**4
zapalovací svíčky**)

- Průměr základny 107 mm – důležité,
zkontrolujte!

**Upozornění!**

- nepodporuje žádný existující elektronický otáčkoměr. Pokud chcete otáčkoměr
- má pouze 190 W (kromě toho však ještě výkon zapalování) a nabízí tedy méně elektrické energie než sériový alternátor
- nejedná se o tuningový systém pro zvýšení výkonu. Jedná se o náhradní sadu pro materiál, který již není k dispozici, pouze pro udržení motocyklu v provozuschopném stavu
- systém není vhodný pro BMW po sérii 2 ventily

výhoda oproti původnímu systému:

- všechny díly jsou nové
- technicky můžete řídit bez baterie (ale mějte na paměti omezení)
- plně elektronické zapalování v pevném stavu
s automatickým předstihovým
zapalováním
- žádné opotřebení kontaktů, sběrače a regulátoru
- žádné potíže s poškozenými
usměrňovači



Montážní pokyny pro systémy 716799900 a 706799900 - rozdíl mezi těmito dvěma systémy spočívá pouze v průměru základové desky	23.2.2026
- 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.	
DŮLEŽITÉ	
- 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. Neodfězavejte 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 (setrvačnický) 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 hluchost. 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 nejhorsím 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 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 **NEBYLY 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 se 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 obdržet tyto díly:

- předem smontovanou statorovou jednotku
- rotor
- elektronická jednotka předstihu („černá skříňka“)
- regulátor/usměrňovač
- dvojitou zapalovací cívku
- relé s kabely
- šroub rotoru M8 s podložkou
- 3 šrouby M5
- kabely a svazkovač kabelů

- Upozorňujeme, že snímač (pickup) je upevněn pouze volně, protože jej budete muset nastavit na správnou mezeru. Po nastavení jej dobře utáhněte.



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

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

- Ujistěte se, že je váš motocykl bezpečně zajištěn, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup k přední části motoru. Pro lepší přístup budete muset občas otočit předním kolem.

- Odpojte baterii a na dobu práce ji vyjměte z motocyklu.



- Odpojte všechny kabely od alternátoru, kondenzátoru, kontaktů (nebo Hallova čidla), zapalovacích cívek, diodové desky a regulátoru a tyto díly demontujte.



- Jelikož upevňovací bod sériového zapalování již nebude dále používán, můžete tyto díly odstranit, ale ujistěte se, že je tato oblast odolná proti oleji.



- Namísto původního alternátoru nainstalujte na skříň motoru předem smontovanou statorovou desku.

- Senzor (snímač) bude směřovat přibližně do polohy jedna hodina. Připevněte tuto desku pomocí 3 dodaných šroubů M5. Umístěte šrouby do středu podlouhlých otvorů, aby bylo možné později seřadit zapalování.

- Kabel ved'te nahoru otvorem v zadní části krytu motoru.

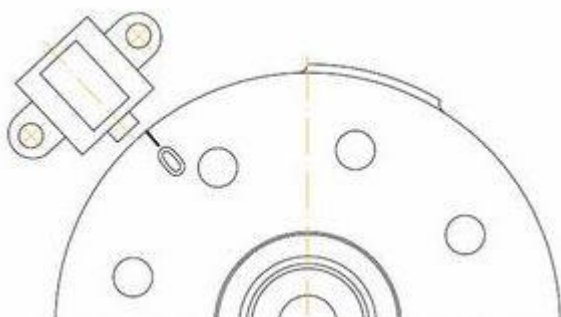


- Podívejte se na nový rotor. Na obvodu najdete několik dlouhých výčnělků a laserem vyznačenou čáru, která vede až nahoru, kde je označena číslem „0“.

- Vytýčená značka slouží ke spuštění zapalování. K tomu však nedochází, když tento výstupek dosáhne senzoru, ale až poté, co jej minete, protože systém musí vypočítat předstih na základě otáček motoru (čas, který výstupek potřebuje pro jeden průchod, se používá jako reference).

Zapalování bude načasováno s klikovým hřídelem v horní úvratí.

- Vyměňte zapalovací svíčky. Dočasně umístěte rotor na klikový hřídel (bez jeho přišroubování), abyste jej mohli použít jako otočný knoflík. Pomocí průzoru přiveďte klikový hřídel do horní úvratě.
- Rotor opět sejměte (k tomu budete pravděpodobně potřebovat stahovák M27x1,25), aniž byste měnili polohu klikového hřídele.



- Poté umístěte **rotor zpět na hřídel tak, aby značka 0 byla zarovnána s pravým okrajem čidla, jak je znázorněno na obrázku.**

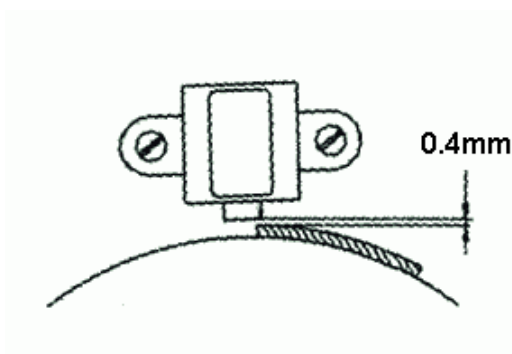
- Nyní upevněte rotor pomocí dodaného šroubu (a podložky). Dbejte na to, aby se během této operace nezměnila poloha kliky.

- Menší odchylky 1–2 mm jsou bezpečné (původní odstředivý regulátor měl stejné tolerance).



- Pokud máte rotor, který ještě nemá značku 0, můžete si ji snadno vytvořit sami následujícím způsobem:

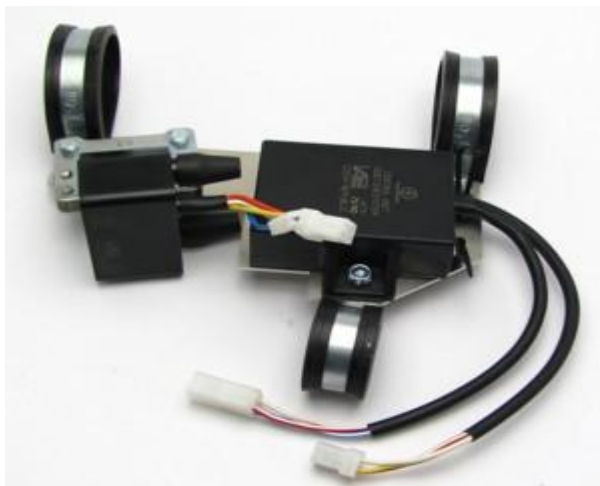
- Odstříhnete proužek papíru o délce **40 mm**, umístíte jej na levou stranu spouštěcího znaku a označíte jeho konec a obvod fixem. Nyní máte potřebné značení.



- Nyní opět ručně otočte rotorem a zkontrolujte mezeru mezi senzorem a výškou rotoru. Musí být 0,4 (max. 0,5) mm. Upravte ji povolením upevňovacích šroubů senzoru a mírným posunutím senzoru. Nezapomeňte poté šrouby dobře utáhnout.

- Nakonec zkontrolujte, zda se rotor volně otáčí nad statorovou deskou.

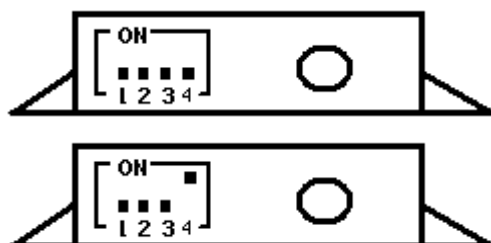
- Tím je zapalování seřízeno.



- Namontujte elektronický regulátor/usměřovač, jednotku předstihu, zapalovací cívky a relé na vhodné místo, například pomocí malé držící desky (není součástí dodávky) na rámu pod nádrží.

- Díly můžete umístit na jakékoli jiné vhodné místo, pokud tam dosáhnou vodiče.

- Podívejte se na malý modrý blok přepínačů v horní části (výstup kabelu) „černé skříňky“ (jednotka předstihu). Jsou zde 4 malé přepínače pro výběr různých křivek předstihu.



- doporučená křivka

se všemi spínači v poloze OFF máte předstih od 9° do 38° při 3000 otáčkách.

- spínače 123 na OFF, 4 na ON.

Tím získáte předstih 9° BTDC při volnoběhu a 34° při 3000 otáčkách za minutu. Přímě při startu jsou 2° po TDC, aby se zabránilo zpětnému rázu.

- Nový systém bude zapojen mezi nové díly, jak je vysvětleno níže.

Budete však muset trochu upravit původní zapojení (kromě demontáže alternátoru, kondenzátoru, kontaktů nebo Hallova čidla, zapalovacích cívek, diodové desky a regulační jednotky).

- Pokud vaše BMW mělo (podle našeho názoru pouze modely /5 a rané modely /6) relé zabraňující nastartování již běžícího motoru (Anlasswiederhol Sperre), musíte provést následující změny. Pokud takové relé není (nezaměňujte jej s novým odpojovacím relé, které přináší systém VAPE), následující kroky přeskočte.

- Je třeba upravit 3 připojení

- (1) na kolíku 15 (zelený vodič k původnímu relé) připojte vodič vedoucí ke kolíku 85 nového vypínacího relé
- (2) na kolíku bez čísla (modrý vodič k původnímu relé dříve připojenému k diodovému bloku) připojte kolík 6 (zelený/červený) regulátoru VAPE (řízení nabíjení)
- (3) na kolíku 30 (červený vodič k sériovému relé) připojte červený vodič z kolíku 5 regulátoru VAPE (plusový výstup z regulátoru)

S tímto uspořádáním budou kontrolka řízení nabíjení BMW i relé zabraňující startování fungovat jako dříve.

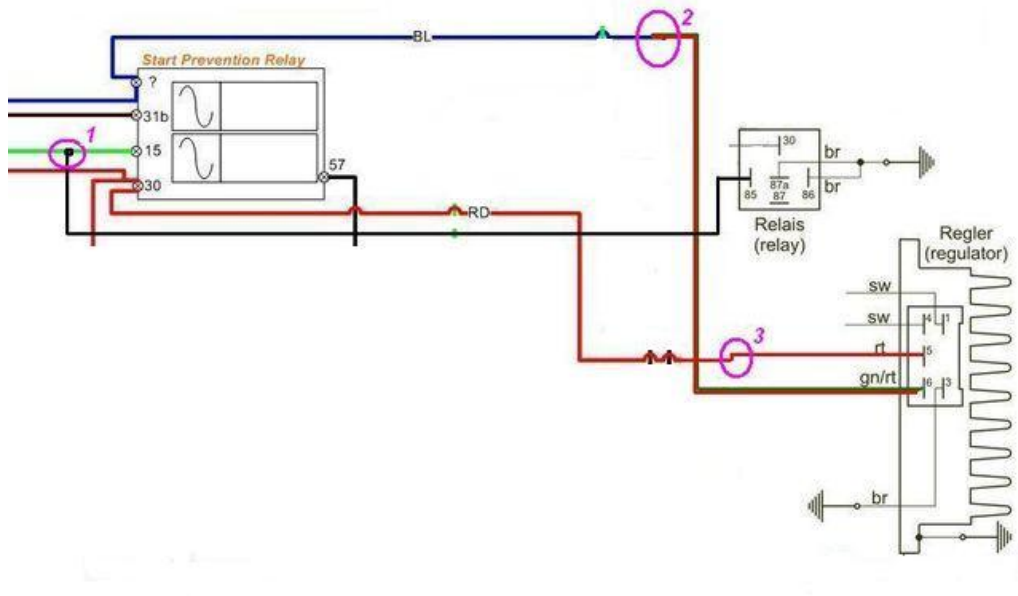


Schéma zapojení najdete zde

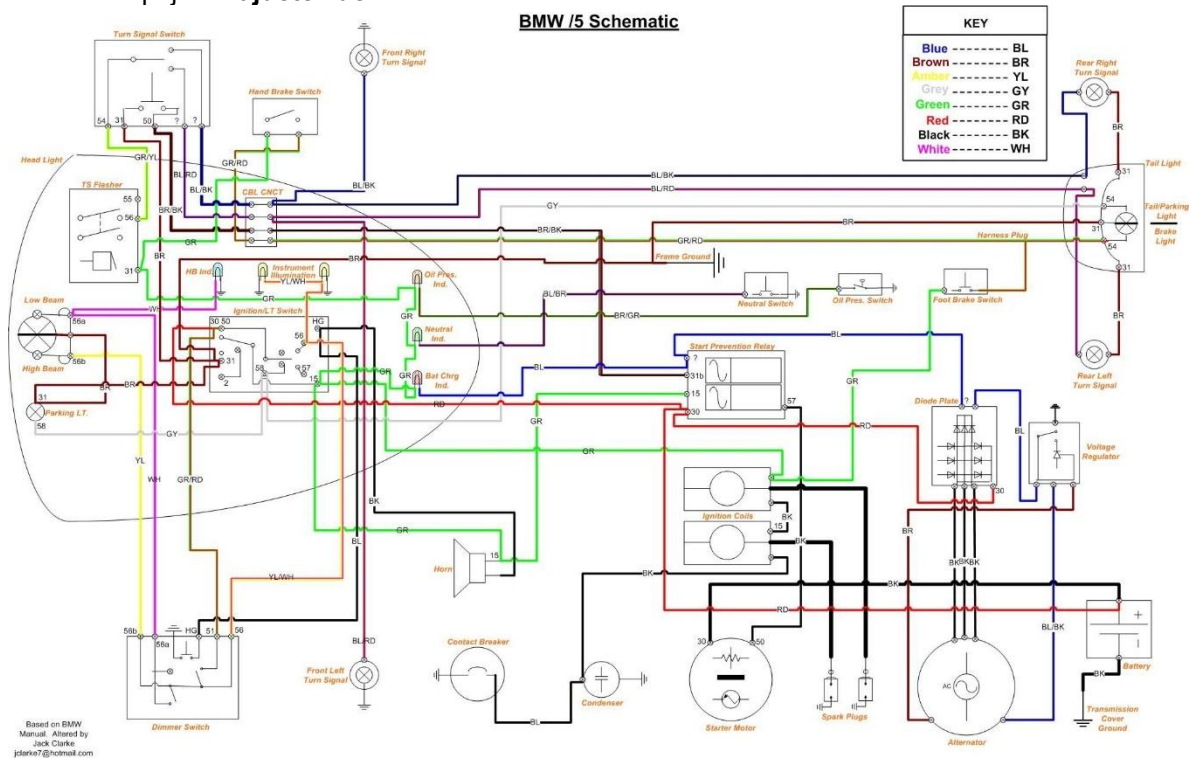


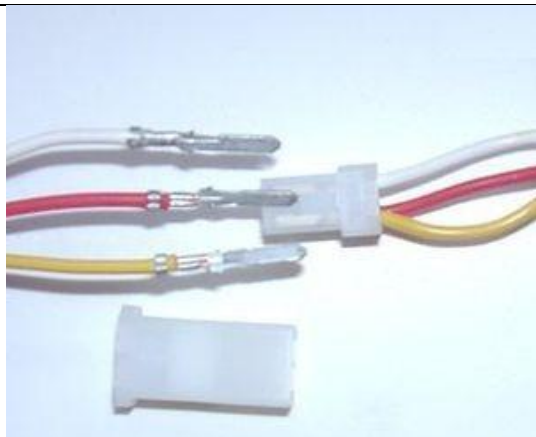
Schéma je zobrazeno s laskavým svolením w6rec.com (pozor, existují různé verze tohoto schématu).

Připojte součásti podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš standardní regulátor stejnosměrného proudu (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **92xr12**:

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.



- Vyhledejte předstihovou jednotku s konektorem a třemi vodiči (červený, žlutý a bílý).

Na tuto zástrčku nasadte dodaný 4polový konektor a zapojte tři vodiče (červený, žlutý a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že jsou svorky pevně zasunuty do konektoru a že jste zapojili:

- červený s červeným
- žlutý na žlutý
- bílý k bílému

- Pokud potřebujete (nebo chcete) konektory znovu vyjmout z krytu konektoru, vsuňte do přední části vedle konektorů kancelářskou sponku a odsuňte malý výstupek. Poté vytáhněte vodič.

Druhá zástrčka na předstihu (samčí zástrčka) se připojí k zástrčce na zapalovací cívce. Tyto dvě zástrčky lze připojit pouze v jedné poloze. Všímněte si změny barvy:

- červená k červené
- bílá k bílé
- modrá/bílá z jednotky předstihu na žlutou na zapalovací cívce

Důležité! Nikdy nevedte vysokonapěťové kabely a kabely jednotky předstihu těsně vedle sebe (například v jednom stínění). Došlo by k zpětné vazbě, která by narušila zapalování a mohla by dokonce poškodit jednotku předstihu.

Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (prostřednictvím regulátoru):

- Dva černé vodiče vedoucí ze statorové cívky přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.

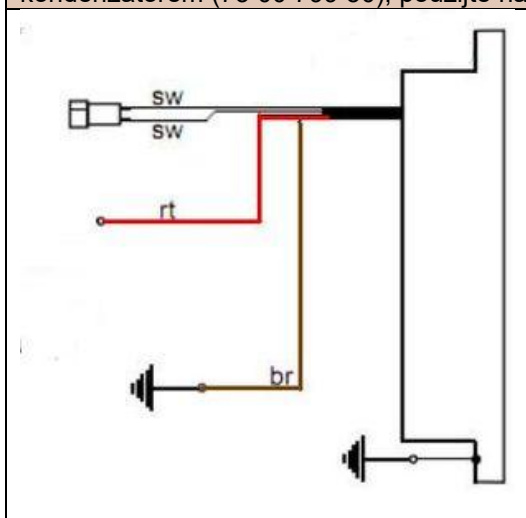
- Toto napětí (něco mezi 10 a 50 volty střídavého proudu) však musí být stabilizováno (regulováno) a pro většinu použití usměrněno na stejnosměrný proud (DC), protože se jedná především o střídavý proud (AC).

- K tomuto účelu nabízíme 2 různé regulátory:

Upozornění: Jakékoli **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 92xr12:	
	- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní zástrčku se 6 pozicemi, z nichž <i>jedna</i> 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 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 ... Pozor: Nesprávná polarita poškodí elektroniku!	... 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).
Ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla 16A 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 (sw) vodiče jsou střídavý vstup 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).

- Připojení 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

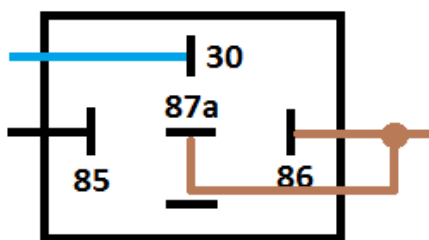
(při jízdě bez baterie):

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:

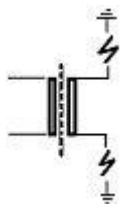
Připojte hnědý vodič relé k dobrému uzemnění. Delší černý vodič z relé vedte k vodiči, který dříve vedl k pinu přivádějícímu napětí, když je spínač zapnutý (u německých motocyklů: pin 15), a připojte jej tam. Připojte modrý vodič z pinu 30 relé k modrému (/bílému) vodiči na nové zapalovací cívce. Pokud 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 také zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro odpor).	
 	- V našich dvojitých výstupních cívkách jsou oba konce sekundárního vinutí připojeny ke zapalovacím svíčkám. - Typický odpor mezi oběma výstupy je 6,2 kOhm. Oba výstupy se zapalují současně (jako u mnoha dvojitých systémů). Jiskry však budou polarizovány s rozdílem 180 stupňů, což se může projevit při použití stroboskopu.
- Zapalování bude fungovat správně pouze v případě, že jsou připojeny oba terminály svíčky. Nelze testovat jednu stranu, když je druhá strana otevřená (není nasazena na zapalovací svíčku). Důvodem je to, že (v podstatě) každý výstup využívá uzemnění druhého výstupu. To také znamená, že obě svíčky pracují sériově, čímž se zvyšuje odpor (), proto je lepší použít zásuvky zapalovacích svíček s nízkým odporem (rezistory) a ujistit se, že jsou v pořádku. V případě pochybností změřte odpor na horké zásuvce (před měřením ji zahřejte). - Je-li proud z uzemnění jedné strany přes zapalovací svíčku, přes cívku, k druhé zapalovací svíčce a jejímu uzemnění přerušen, nedojde k jiskře - na žádné straně. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, připojte HT vodič druhé strany k uzemnění (uzemněte je), pak to bude fungovat. Někdy cívka zbavená uzemnění z druhé strany hledá náhradu - s nějakými pevnými ohňostroji kolem sebe k podvozku.	
- 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 odpojte modrý vodič od cívky a zkus to znovu.	
- DŮLEŽITÉ: Při opravě klikového hřídele se často obrátí 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 (*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 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 svíčce 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 zkraty a zničí regulátor, zapalovací cívku a jednotku předstihu. Zpravidla se vodiče vždy spojují podle barvy. Případy, kdy se barva mezi vodiči mění, 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!

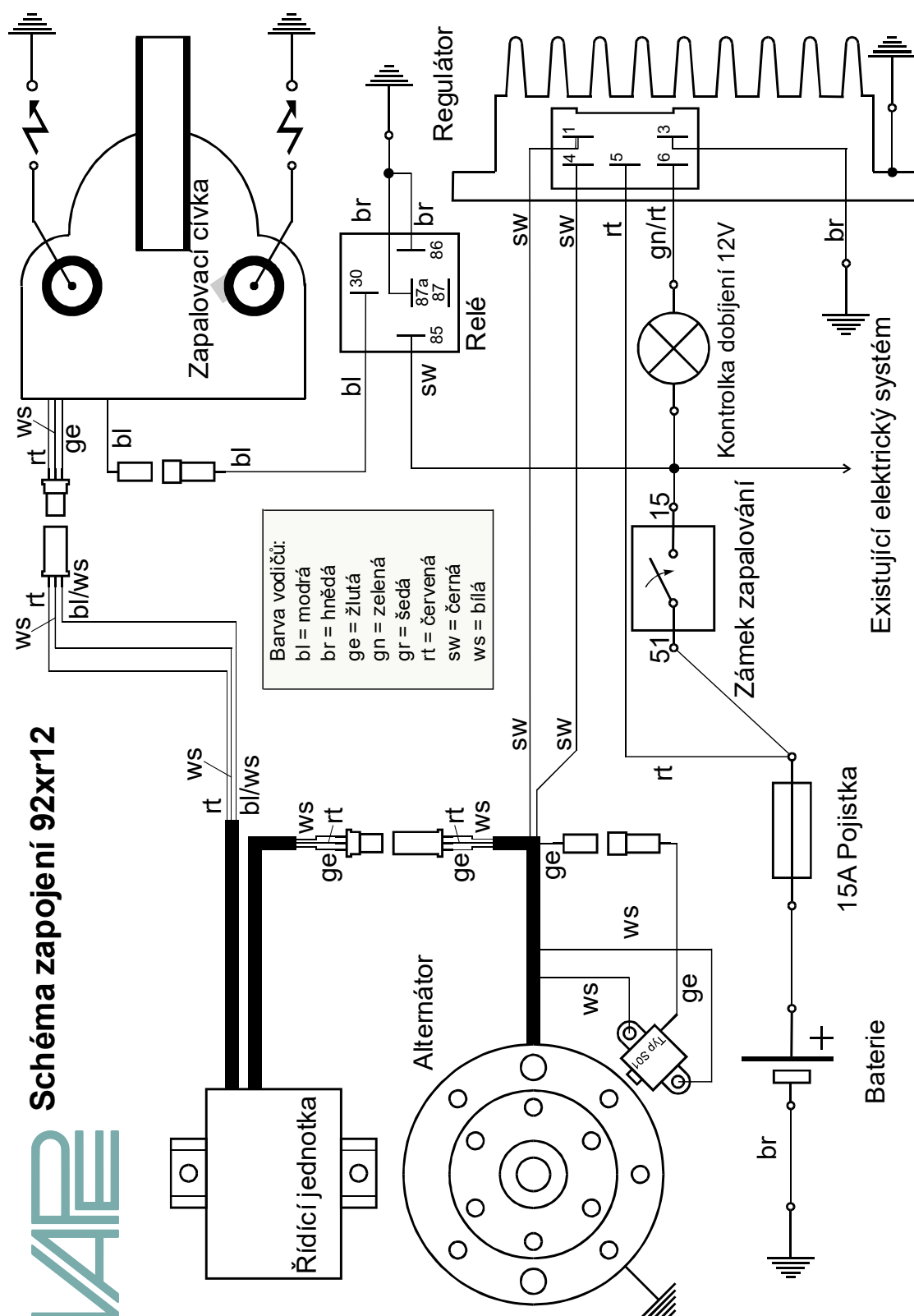


Schéma zapojení regulátor 102

