

Sada 700279948



Výhoda oproti originálnímu systému:

Generátor/elektronické zapalování pro DKW SB350 s ložiskovou podpěrou o průměru 48 mm a DKW Luxus Sport 300

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

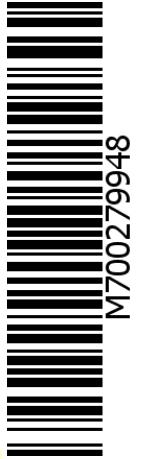
- Zapalování je statické, stejně jako u moderních karburátorů, a díky vysokonapěťovému zapalování není nutné při startu snižovat předstih. Hmotnost rotoru je nyní 2,84 kg namísto dřívějších 4 kg. To snižuje opotřebení ložisek a stále zajišťuje plynulou jízdu.




- Podle dokumentace DKW byl průměr ložiskového čepu u modelu SB350 od čísla motoru 474.001 změněn z 48 na 52 mm. Jelikož jsme však již měli motory, u nichž toto pravidlo neplatilo, je nutné bezpodmínečně zkontrolovat průměr čepu.

- Pokud zjistíte, že je průměr 52 mm, použijte prosím systém 70 02 799 52

- 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



Montážní návod pro systém 700279948 a 700279952	9.6.2026
<p>- Pokud umíte namontovat a seřadit sériový zapalovací systém a máte základní mechanické dovednosti, můžete si nainstalovat systém VAPE! Pokud jste se zapalováním ještě nikdy nepracovali, raději to nechte na někom, kdo se v tom vyzná.</p>	
<p>- 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, či s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhradujeme si právo provádět změny na výrobku, v technických údajích nebo v montážních a provozních pokynech bez předchozího upozornění</p>	
<p>DŮLEŽITÉ</p>	
<p>- Před zahájením prací na motocyklu si prosím pečlivě a celé přečtete tyto pokyny Mějte prosím na paměti, že jakékoli úpravy materiálu i vlastní pokusy o opravu, které nebyly odsouhlaseny společností VAPE, mohou vést ke ztrátě záruky. Neodstřihujte vodiče. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často má za následek poškození elektroniky. Vezměte prosím také na vědomí informace uvedené na informační stránce tohoto systému. Zkontrolujte, zda to, co jste zakoupili, skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Nesprávné nastavení zapalování může poškodit motor a při startování kopnutím dokonce způsobit zranění (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 (setrvačnick) nedotýká cívek statoru nebo čehokoli jiného, k čemuž může dojít v důsledku různých okolností a vést k vážnému poškození.</p>	
<p>Určené použití - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynam/alternátorů a zapalovacích systémů u veteránských a klasických motocyklů, u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně upraveny. Nejedná se o tuningový systém a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zlepšuje provozuschopnost a komfort díky lepšímu osvětlení, lepší funkci bočních blinkrů a klaksonu a ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy také vyšší spolehlivosti. Jelikož náš systém nezasahuje do charakteristik motoru, nezvyšuje emise plyných znečišťujících látek ani hlučnost. Ve většině případů by se emise znečišťujících látek měly díky lepšímu spalování dokonce snížit. Při použití v souladu s určením tedy systém za normálních okolností neporušuje stávající právní status motocyklu. (Zkontrolujte prosím místní právní předpisy!) Tento systém není vhodný pro použití v soutěžních akcích. Při použití jiným než určeným způsobem dojde ke zrušení záruky a je možné, že nedosáhnete požadovaných výsledků nebo, v nejhorsím případě, ztratíte zákonnou provozuschopnost.</p>	
<p> - Společnost VAPE zaručuje, že její výrobky jsou homologovány a označeny značkou „E“ v kruhu (konkrétně E8 pro Českou republiku), čímž zajišťuje trvalou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy ECE (zejména ECE R10.05). Kontroly pravidelně provádí příslušný orgán.</p>	
<p>- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými bateriemi s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými bateriemi, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jakýmkoli jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- Jedná se o náhradní sadu, nikoli o kopii originálních dílů. Díly v této sadě proto vypadají jinak a mohou se lišit i ve způsobu montáže (zejména zapalovací cívka a regulátor), což si vyžádá určité úpravy z vaší strany.</p>	
<p>- Při montáži je bezpodmínečně nutné začít s montáží dílů souvisejících s motorem, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než přistoupíte k montáži vnějších dílů. V mnoha případech zákazníci montují nejprve tyto díly a často je přitom upravují, čímž porušují záruční podmínky a znemožňují jejich další prodej. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou pouhého sáhnutí po výrobku z regálu v supermarketu, neboť existuje velké množství typů, verzí a případně neznámých úprav z trhu s náhradními díly, které skýtají značné riziko chyb.</p>	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními jiných výrobců (jako jsou GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou tyto součásti poškodit.** Případné stávající elektronické otáčkoměry 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 svou právní situaci.

- Pokud nemáte s montáží žádné zkušenosti, svěřte ji odborníkovi nebo odbornému servisu. Nesprávná montáž může poškodit nový systém i váš motocykl a případně dokonce způsobit zranění.

- Než si systém objednáte, zkontrolujte prosím, zda je v sadě obsažen stahovací nástroj pro nový rotor. Pokud ne, raději si jej objednejte současně. K demontáži nového rotoru nikdy nepoužívejte nic jiného než doporučený stahovací nástroj. Na poškození rotoru způsobené použitím jiných nástrojů nebo metod se záruka nevztahuje.

- Rotor je citlivý na nárazy (včetně nárazů během přepravy). Před montáží prosím vždy zkontrolujte, zda není poškozen (u rotoru bez magnetického potahu zkuste prsty posunout magnety stranou). Po nárazu se mohly přilepené magnety uvolnit a držet se na rotoru pouze magnetickou silou, takže to není na první pohled patrné. Během chodu motoru by mohlo dojít k značnému poškození. Před nasazením rotoru na motor se prosím ujistěte, že se na jeho magnetech nenacházejí žádné kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. To by rovněž vedlo k vážnému poškození.

- **Pokud máte přístup k internetu, doporučujeme si tyto pokyny prohlédnout online.** Kliknutím na obrázky je můžete zvětšit a získat tak lepší přehled, případně i aktuální informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>

Měli byste obdržet tyto díly:

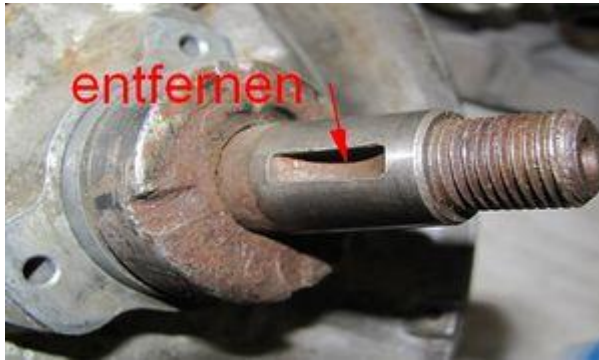


- 3 hliníkové adaptéry
- základní deska s předem smontovanou cívkou statoru
- rotor a matice rotoru
- zapalovací cívka CDI a vysokonapěťové kabely
- regulátor/usměrňovač
- relé s kabely
- 3 šrouby M7x30, 6 šroubů se zápustnou hlavou M6, průchodka, svorky na vodiče
- stahovák rotoru pro nový systém



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

- Sejměte starý stator ze zadní krycí desky (6 šroubů ze zadní strany). Tato deska (na obrázku z katalogu zde označená červeným čtvercem) je jediný díl, který budete dále potřebovat.



- Vyměňte klínovou spojku z klikového hřídele. Nebojte se, tato spojka nesloužila k upevnění, ale pouze k vedení.

- Pokud byste tento krok vynechali, museli byste znovu demontovat celou sestavu, abyste se k tomuto klíči dostali.



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



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



- Vezměte nyní novou spodní (větší) upevňovací desku.

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

- Umístěte spodní adaptérovou desku na starou krycí desku DKW a přišroubujte ji 6 novými šestihrannými šrouby s zápusťnou hlavou M6, stejně jako u původního statoru.
- Jelikož je možné posunout polohu adaptéru v krocích po 60°, ujistěte se, že používáte polohu zobrazenou zde, se šipkou směřující k výstupu kabelu. V opačném případě kabel později nebude vycházet tímto směrem.



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



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



- **POZNÁMKA:** v minulosti (nebo v současnosti kvůli výrobě náhradních dílů) existovaly matice různé výšky!

Je také možné, že po montáži nové průchodky je matice příliš vysoko.

- Setkali jsme se s maticemi o celkové výšce 11,6 a 15,4 mm.

- **Matice** o výšce **15,4 mm** je pro tuto montáž příliš vysoká a **NELZE** ji použít



- Po instalaci středového adaptéru se dostanete od horní části nejvyšší polohy matice k úrovni vnitřního kruhu středového adaptéru (viz foto)

asi 10 mm s maticí 11,6 mm

asi 14 mm s maticí 15,4 mm

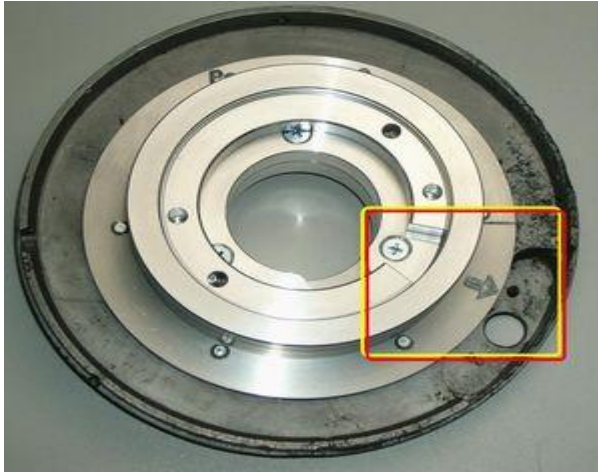
- Pokud je matice příliš vysoko, bude tlačit na nosnou desku statoru. Pokud to zůstane bez povšimnutí, může to během chodu motoru (vibrace) vést k poškození a následnému úplnému zničení statoru a rotoru.



- Nyní vezměte střední adaptér (viz vlevo) a nasadte jej na spodní adaptér.

- Deska se upevňuje pomocí 3 zahlučených otvorů M5. Aby byla později zajištěna správná poloha vodičů, namontujte ji tak, aby výřez (nos) směřoval přibližně do polohy 4 hodin, jak je zde znázorněno.

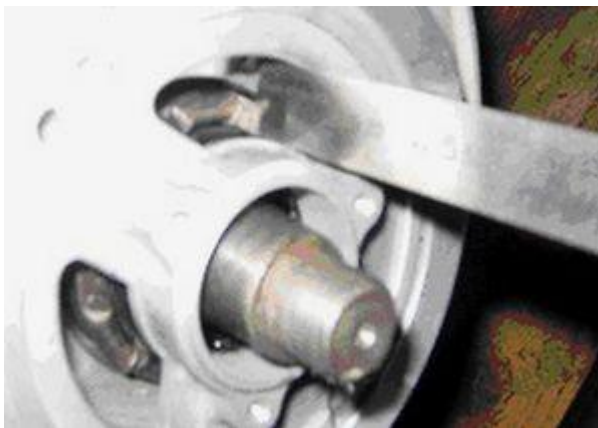
- Tento otvor není potřebný pro tento účel, ale pro jiné modely DKW (všestranně použitelná součást).



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



- Nahoře umístěte desku držáku statoru – bez statorové cívky.
- Tato deska má 2 páry otvorů. Abyste se ujistili, že používáte ty správné, má podložní deska pod ní 2 vyražené značky. Jakmile najdete správné otvory pro šrouby, vyražené značky se objeví na druhé straně (zde jsou pro lepší viditelnost vyznačeny černě).



Velmi důležité:

- **Nezapomeňte zkontrolovat**, zda je mezi nejvyšší úrovní matice a spodní stranou desky nosiče cívky statoru dostatek prostoru. Pokud by matice tlačila na desku, vzniknou problémy – prasknutí desky, které povede k vážnému poškození cívky a magnetů.
- Zkontrolujte však, **kolik místa** máte k dispozici – nejen to, že nějaké máte. Tato hodnota může být potřebná k vyřešení potenciálního problému s montáží rotoru (viz níže).

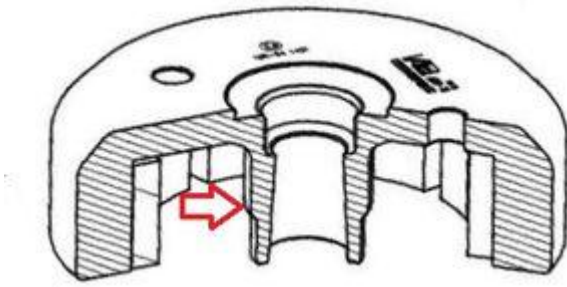


- Bez namontované cívky statoru nasadíte rotor a utáhněte upevňovací matici rotoru, abyste se ujistili, že opravdu sedí tak, jak má.

- 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 lišil, nemluvě o změnách a opravách na sekundárním trhu.

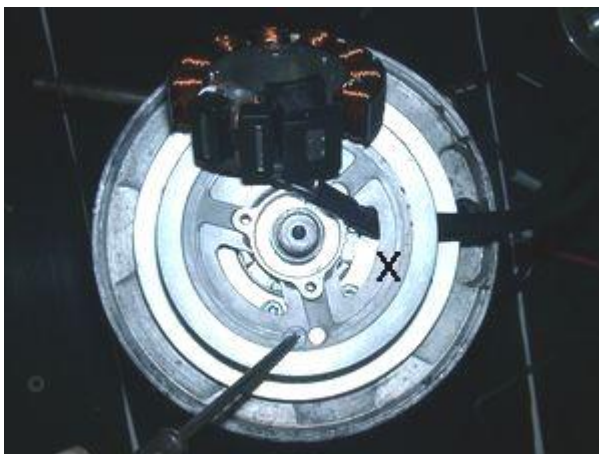
- Poté matici opět povolte. Pokud nyní můžete rotor vytáhnout bez použití stahováku (M27x1,25), můžete si být jisti, že rotor o něco narážel a nesesedl na kuželu.



- Pokud dojde ke kolizi mezi rotorem a adaptérem, je to ve většině případů způsobeno tím, že stupeň na hřídeli rotoru naráží na nosnou desku statoru.

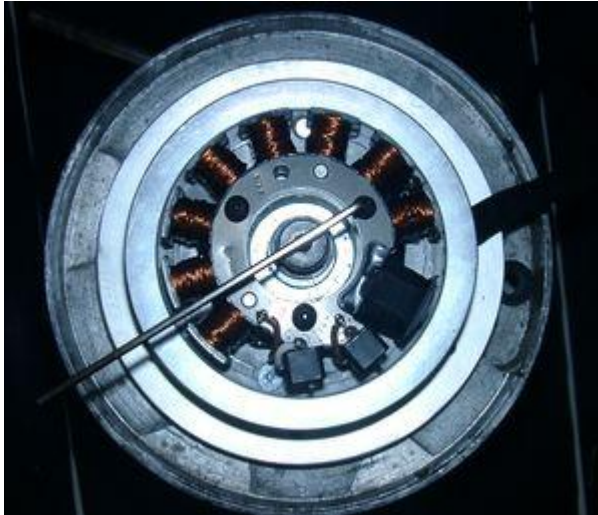
- **V žádném případě** se nepokoušejte tento problém vyřešit obráběním tohoto stupně. Je tam záměrně, aby zabránil poškození cívky statoru v důsledku nízkého uložení rotoru.

- Řešením by byla úprava střední přírubby (její snížení). V tomto případě je třeba vědět, o kolik je možné ji snížit – proto je nutné zkontrolovat, kolik volného prostoru je k dispozici (viz výše). Pokud není k dispozici žádný volný prostor (a již je použita plošší matice) a rotor se i tak dotýká základny, nelze systém nainstalovat. V takovém případě nás prosím kontaktujte.



- Nyní vložte novou cívku statoru zpět na upevňovací desku. Při dodání je cívka statoru již namontována na základové desce. Musíte odšroubovat 3 šrouby M4. Poté cívku opatrně mírně nadzvedněte (nezničte izolační nátěr!), dokud se nedostanete k 3 montážním otvorům základové desky.

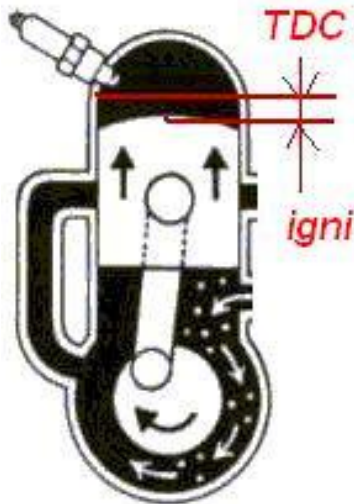
- Provedte kabel bočním otvorem horního adaptéru. V desce jsou 2 otvory pro kabel. Pro nastavení zapalování je důležité použít otvor označený „X“. (Jednotka je takto předem smontována!)



- Nejlepší je cívku jemně zatlačit dolů a zároveň zatáhnout za kabel zezadu (otvor pro vývod kabelu) – postupně, dokud jednotka správně nezapadne. Na konci cívka jakoby prudce zapadne, dokonce s patrným cvaknutím. Pokud zapadne spíše měkce, můžete si být jisti, že pod ní je kabel.

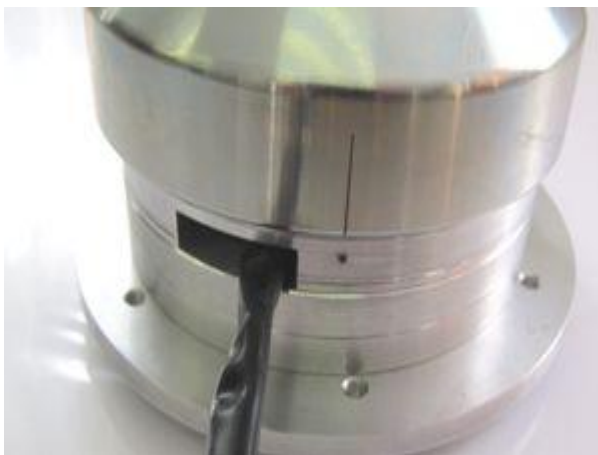
- Cívku přišroubujte pomocí 3 šestihranných šroubů M4.

- Proveďte kabel zvětšeným otvorem pro výstup kabelu (s průchodkou) na zadní stranu.



- Vyměňte zapalovací svíčku, aby se kliková hřídel snáze otáčela. Nastavte píst do úhlu zapalování.

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



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete laserem vyznačenou čáru (u starších rotorů malé červené vyvrtané značení). Také na horním adaptéru najdete malé značení.

- Jedná se o značky zapalování.

- Nyní nasadte rotor na klikovou hřídel tak, aby značka na rotoru byla zarovnána se značkou na adaptéru. Pokud dojde k jakékoli změně polohy klikové hřídele (zapalování), musíte začít znovu. V této poloze rotor opatrně upevněte pomocí přiložené trubkové matice M16.

- Práce na motoru jsou nyní hotové. Vraťte zpět zapalovací svíčku.
- Nasadte kryt svíčky na nové vodiče statoru vedoucí k nové zapalovací cívce. Dbejte na to, abyste vodiče nezaměnili.
 - červený se připojuje k červenému
 - bílý k žlutému a
 - hnědý s hnědým
- Pokud se v tomto bodě dopustíte chyby, může dojít 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) umístit dovnitř spínací skříňky DKW.



- Regulátor a relé lze umístit do přihrádky na nářadí.



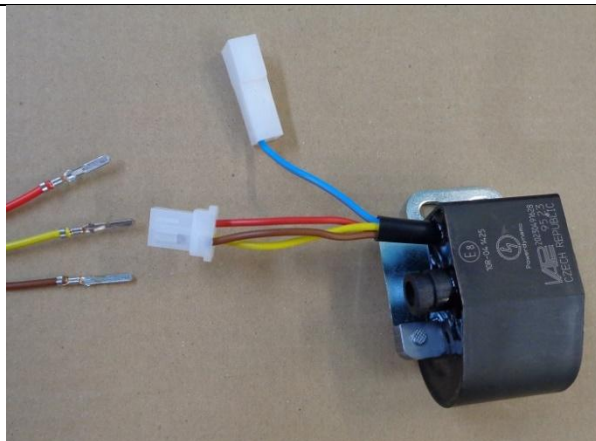
- K opětovnému vytažení nového rotoru budete potřebovat přiložený stahovací nástroj M27x1,25 (díl 99 99 799 00).

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 průchod vodičů často malými otvory ve skříni motoru, nebyla na svorku vodiče generátoru, který vede k zapalovací cívce, nasazena plastová zátka. Zátku byste měli nasadit až poté, co bude vše na straně motoru správně nainstalováno.



- Najděte zapalovací cívku s konektorem a třemi vodiči (červený, hnědý a žlutý).
- Na tuto zástrčku nasadte dodané 4pólové pouzdro a zapojte do něj tři vodiče (červený, hnědý a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky pevně zapadly do pouzdra a že jste propojili:
 - červený k červenému
 - hnědý k hnědému
 - žlutý k žlutému

- Pokud potřebujete (nebo chcete) svorky z pouzdra zástrčky opět vyjmout, vsuňte zepředu vedle svorek kancelářskou sponku a odsuňte malý výčnělek stranou. Poté kabel vytáhněte.

Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (přes regulátor):

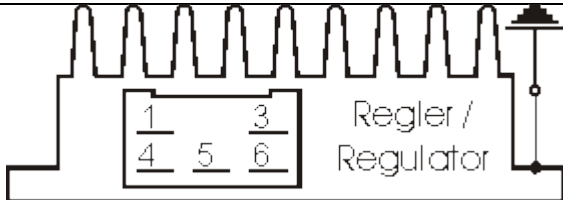


- Dva černé vodiče vedoucí ze statorové cívký přivádějí napětí pro světlá, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.
- Toto napětí (v rozmezí 10 až 50 V střídavého proudu) je však nutné stabilizovat (regulovat) a pro většinu použití usměrnit na stejnosměrný proud (DC), jelikož se jedná především o střídavý proud (AC).

- K tomuto účelu nabízíme 2 různé regulátory:

Upozornění: Jakékoli **zaměnění plusu a minus** (u verzí na stejnosměrný proud) vede k **okamžitému zničení regulátoru. To nepředstavuje záruční případ, jelikož se jedná o nedbalost!** Spálený regulátor lze rozpoznat většinou podle jeho pronikavého zápachu.

Regulátor typu 1: se standardním regulátorem DC (95 22 699 06), použijte schéma zapojení **73ir12**:



- Nový regulátor/usměrňovač je vybaven kompaktní zástrčkou se 6 pozicemi, z nichž jedna není využita. Součástí dodávky je kryt zásuvky, který na tuto zástrčku pasuje. Do této zásuvky je třeba zapojit následující vodiče (které mají konektory, které se do zásuvky zacvaknou):

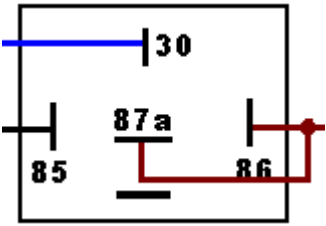
- Dva černé kabely vedoucí z generátoru ...

... připojte k vývodům 1 a 4 nového regulátoru (odtud vedou dovnitř přístroje dva stejné černé vodiče). Nezáleží na tom, který vodič se připojí ke kterému z těchto dvou vývodů (1 a 4), protože v nich proudí střídavý proud.

- Nový hnědý kabel s kulatou oční svorkou ...

... se připojí ke kolíku 3 regulátoru (odtud vede do jednotky rovněž hnědý vodič) k zápornému pólu baterie nebo (v případě, že jezdíte bez baterie) k zemi (podvozku).

<p>- Nový červený kabel s kulatou oční koncovkou ...</p> <p style="text-align: center;">Pozor:</p> <p>Nesprávná polarita poškodí elektroniku!</p>	<p>... se připojuje ke kolíku 5 nového regulátoru (odtud vede červený vodič dovnitř jednotky). Zde vychází regulované kladné napětí, které se připojuje k plusu baterie, nebo (v případě, že jezdíte bez baterie) ke vstupní svorce hlavního spínače (zámek zapalování, německé motorky: kolík 51/30).</p>
<p>- Ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla 15A pojistku.</p>	
<p>- Zelený/červený vodič na pinu 6 nového regulátoru ...</p>	<p>... slouží pro kontrolku nabíjení. Sem připojíte vodič, který dříve vedl od kontrolky k původnímu regulátoru.</p> <p>- Ujistěte se, že tato kontrola funguje pouze při přítomnosti baterie. Pokud byste jeli bez baterie, ale kabel byste přesto připojili, uvidíte, že kontrolka svítí, i když generátor vytváří napětí. Bez baterie jej tedy nepřipojujte.</p>
<p>- Funkce řízení kontrolky nabíjení je založena na tranzistorovém spínači a jedná se o doplňkovou funkci. I v případě jejího selhání může být regulátor stále v provozuschopném stavu. Jednoduchá kontrola: nechte běžet motor, rozsvítíte světla a odpojte baterii. Pokud světla svítí jasně, je jednotka v pořádku.</p>	
<p>Regulátor typu 2: s regulátorem stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50), použijte navíc schéma zapojení reg_102:</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 černé (sw) vodiče jsou střídavý vstup z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý vodič se připojí ke kterému černému vodiči) ▪ červený vodič (rt) je výstup 12 V DC a navíc ▪ hnědý (br) vodič je zem, vnitřně připojený k pouzdru
<p>- Zbývá modrý (někdy modro-bílý) vodič na zapalovací cívce. To je vodič pro vypnutí (cut-off).</p> <p style="text-align: center;">Je-li připojen k zemi, zastaví zapalování!</p> <p style="text-align: center;">- Poznámka:</p> <p>Pokud dojde k poruchám zapalování, odpojte jako první opatření tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet</p>	<p>Vypnutí pomocí samostatného nouzového vypínače (při jízdě bez baterie):</p> <p>Relé nebude namontováno. Modrý (/bílý) kabel zapalovací cívky bude připojen k vypínači, který se v poloze OFF uzavírá na zem (tlačítko na řídítkách). Nebo namontujte zámek zapalování, který má možnost připojení na zem v poloze OFF.</p> <p>Způsob připojení baterie:</p> <p>Připojte hnědý vodič relé k dobrému uzemnění. Další černý vodič z relé připojte k vodiči, který dříve vedl k vývodu nesoucímu napětí při zapnutém spínači (u německých motocyklů: vývod 15), a připojte jej tam. Připojte modrý vodič z pinu 30 relé k modrému (/bílému) vodiči na nové zapalovací cívce. Pokud by vám na silnici selhala baterie, stačí odpojit tento modrý vodič a motocykl bude opět fungovat (nyní se však nebude dát zastavit vypnutím).</p>

<p>Zapojení relé (pokud je použito):</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Hnědý vodič s kroužkovou koncovkou z vývodů 87a a 86 je připojen k zemi. - Černý vodič z pinu 85 je připojen ke svorce hlavního spínače, která je pod napětím, pokud je spínač zapnutý.
<p>Přišroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nepoužívejte žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou „Nology supercables“ nebo „hot wire“. Mohlo by to narušit systém a případně jej poškodit. 	<p>... do zapalovací cívky a před montáží cívky natáhněte gumové těsnění (bude to snazší).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Použijte prosím kabel dodaný v balení a ne nějaký starý kabel.
<p>- Uděláte si laskavost, když své motorce dopřejete nové zapalovací svíčky a svíčkové koncovky (nejlépe s odporem mezi 0 a 2 kOhm). Mnoho problémů lze vysledovat až k „zdánlivě dobrým“ (dokonce i zcela „zbrusu novým“) zapalovacím svíčkám, svíčkovým koncovkám a kabelům.</p> <p>- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním tlumivým odporem. Společnost NGK (např.) nabízela takové zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro odpor).</p>	
<p>- Nakonec – ještě před vložením baterie a prvním nastartováním – prosím pečlivě zkontrolujte všechna připojení a montáž podle schématu zapojení. Zkontrolujte také, zda baterie a žárovky mají správné napětí (12 V).</p> <p>- Pokud něco nefunguje, podívejte se prosím do našeho průvodce řešením problémů na naší domovské stránce. Jako první krok odpojte modrý vodič od cívky a proveďte nový test.</p> <p>- DŮLEŽITÉ: Při opravě klikového hřídele se často obrátí hřídel alternátoru, čímž se zkracuje. V důsledku toho se rotor posune níže a může se nyní svými nýty dotýkat cívky statoru. Výsledkem je poškození statoru a porucha zapalování.</p>	

<p>Důležité bezpečnostní a provozní informace</p>
<p>- Bezpečnost na prvním místě! Dodržujte prosím obecné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při opravách motorových vozidel (MVR) a také bezpečnostní pokyny a povinnosti stanovené výrobcem vašeho motocyklu.</p> <p>Značky časování na materiálu slouží pouze jako obecný vodičko při první instalaci. Po montáži prosím vhodnými prostředky (stroboskopem) zkontrolujte, zda jsou nastavení správná, abyste předešli poškození motoru nebo dokonce ohrožení svého zdraví. Za instalaci a správnost nastavení nesete odpovědnost výhradně vy.</p>
<p>- Zapalovací systémy generují vysoké napětí! U našich materiálů až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může být nejen bolestivé, ale i přímo nebezpečné. Dodržujte prosím bezpečnou vzdálenost od elektrody zapalovací svíčky a odhalených vysokonapěťových kabelů. Pokud potřebujete zkontrolovat jiskření, pevně uchopte nástrčný klíč na zapalovací svíčku pomocí dobře izolačního materiálu a přitlačte jej pevně k pevné části motorového bloku.</p> <p>Nikdy netahat za krytky zapalovacích svíček, když motor běží. Umyjte vozidlo pouze při vypnutém motoru a vypnutém zapalování.</p>
<p>- Součástí sady by měl být kabel HT s pevnou gumovou krytkou (<i>kteřá neobsahuje odpor</i>); v souladu s místními předpisy (<i>požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu</i>) byste měli používat zapalovací svíčku s vestavěným odporem (<i>nebo vyměnit krytku za takovou, která odpor obsahuje</i>).</p> <p>- Nepoužívejte současně zapalovací svíčky s odporem a svíčky s odporem. Mohlo by to způsobit potíže, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor svíčky a zapalovacího víčka dohromady by neměl překročit 5 kΩ.</p> <p>- Pamatujte, že zapalovací svíčky stárnou, čímž se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je velmi pravděpodobné, že příčinou je vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).</p>
<p>- Po montáži zkontrolujte utažení všech šroubů, i těch předem namontovaných. Pokud se během provozu uvolní některé díly, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předem montujeme pouze volně.</p>

- Nechte nově nainstalovaný systém chvíli běžet, než začnete kontrolovat a měřit hodnoty, nebo – což je ještě horší – provádět na něm úpravy.
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 tím vážné poškození vnitřní elektroniky. Z této operace stejně nezískáte žádné hmatatelné výsledky.** Mějte na paměti, že příčinou poruchy může být také váš karburátor, zapalovací svíčky a svíčkové objímky (i když jsou zcela nové). Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutné znovu nastavit na nižší hodnoty. Pokud systém po montáži nenastartuje, nejprve odpojte modrý (nebo modro-bílý) odpojovací vodič přímo u zapalovací cívky (nebo v některých případech u jednotky předstihu), abyste vyloučili jakoukoli poruchu u odpojovacím obvodu. Pečlivě zkontrolujte uzemnění a ujistěte se, že je mezi rámem a blokem motoru dobré elektrické spojení.
V případě potíží nejprve nahlédněte do naší znalostní databáze, než nám materiál zašlete k prověření.
- Jiskra klasických kontaktních zapalovacích systémů má s napětím kolem 10 000 voltů relativně malou energii, a proto vypadá žlutě a je tlustá (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, což ji činí méně viditelnou. Navíc jiskru získáte pouze při otáčkách při startu pomocí kickstartu, a nikoli pomalým stlačením kickstartu rukou (jak by tomu mohlo být u zapalování na baterii).
- Systémy využívající zapalovací cívky s dvojitým výstupem mají několik zvláštností. Pamatujte, že při testování na jedné straně musí být druhá strana buď připojena k nasazené zapalovací svíčce, nebo spolehlivě uzemněna. V opačném případě nedojde k jiskření na žádné ze stran. Navíc u takových otevřených výstupů mohou po celé cívce léhat dlouhé a nebezpečné jiskry.
- Nikdy neprovádějte na motocyklu svařování elektrickým obloukem, aniž byste zcela odpojili všechny součásti obsahující polovodiče (zapalovací cívku, regulátor, předstih); stator a rotor není nutné demontovat. Totéž platí pro pájení. Před manipulací s elektronikou odpojte páječku od elektrické sítě! Na zapalovací svíčky nikdy nepoužívejte měděný tmel.
- Elektronika je velmi citlivá na nesprávnou polaritu. Po provedení prací na systému zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Nesprávná polarita způsobuje zkraty a vede k poškození regulátoru, zapalovací cívky a jednotky předstihu. Zásadně platí, že vodiče se vždy připojují podle barev. Případy, kdy se barvy vodičů liší, jsou v našem návodu výslovně uvedeny.
- Při manipulaci s novým rotorem dbejte na to, abyste nepoškodili jeho magnety. Vyhněte se přímým nárazům do obvodu rotoru. **Při přepravě nikdy neukládejte rotor na stator.** Dodržujte naše pokyny týkající se přepravy materiálu.
- Nepoužívejte svíčkové kleště s odporem vyšším než 5 kΩ. Lepší je použít kleště s odporem 1 nebo 2 kΩ. Mějte na paměti, že svíčkové zástrčky stárnou, čímž se zvyšuje jejich vnitřní odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je velmi pravděpodobnou příčinou vadná svíčková zástrčka a/nebo zapalovací svíčka. V případě problémů zkontrolujte také vysokonapěťové kabely. Nikdy nepoužívejte vysokonapěťové kabely z uhlíkových vláken, nikdy nepoužívejte takzvané „horké dráty“, které slibují zvýšení jiskry.
- Je vhodné potřítit rotor tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák s drápy ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. K opětovné demontáži nového rotoru nabízíme speciální stahovák (viz montážní návod)!
- Pokud motocykl nebude delší dobu používán, odpojte prosím baterii (pokud je nainstalována), aby se zabránilo úniku proudu přes diody regulátoru. I odpojená baterie se však po určité době vybije.
- Prosím, řiďte se těmito pokyny, ale zároveň se instalace nemusíte obávat. Pamatujte, že před vámi již tisíce dalších zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.
Užijte si jízdu na svém motocyklu s novým elektrickým srdcem!

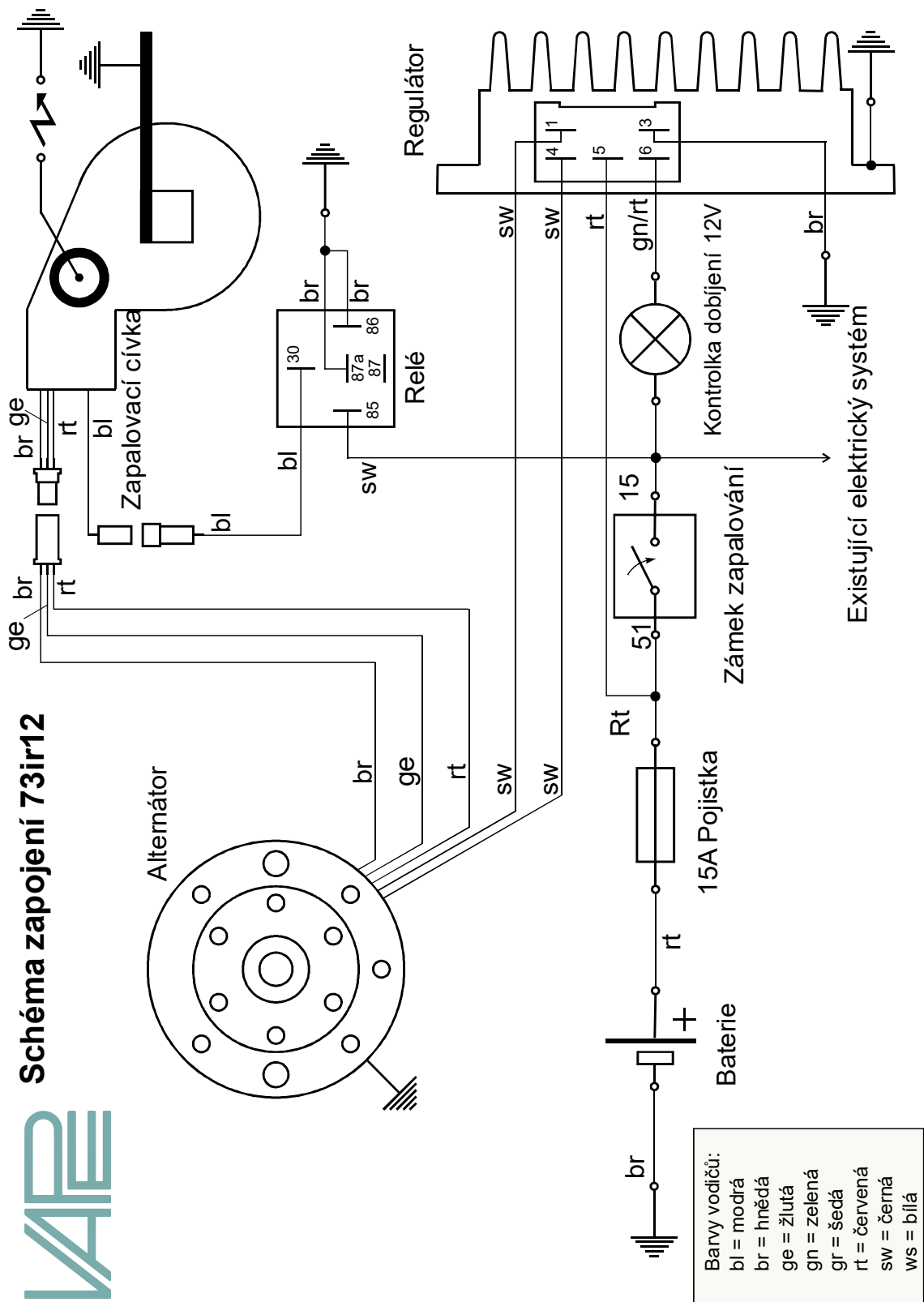


Schéma zapojení regulátor 102

