

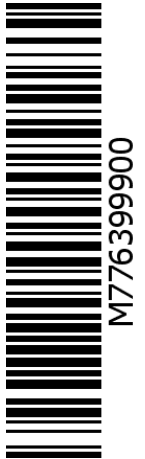
Systém 776399900**Výhody oproti starému systému:**

- všechny součásti jsou nové
- plně elektronické, bezkontaktní zapalování s automatickým nastavením zapalování
- výrazně jasnější světlo (použití žárovky 12 V, 40/45 W)
- stabilní zapalování s silnou jiskrou
- lepší startovací vlastnosti a lepší spalování paliva
- žádné další opotřebení uhlíků, kolektoru ani odstředivého regulátoru a přerušovače

Alternátor / elektronické zapalování pro Hoffmann Gouverneur

- Magneto-elektrický systém s integrovaným bezkontaktním zapalováním, které se automaticky nastavuje v závislosti na otáčkách. Výkon osvětlení 12 V/180 W stejnosměrného proudu. Nahrazuje starý magneto-elektrický generátor typu Noris včetně regulátoru a nastavovacího mechanismu. Na skříní motoru není třeba provádět žádné úpravy. Z technického hlediska můžete systém provozovat zcela bez baterie. Zapalování je integrováno do nového generátoru.

- Regulátor a řídicí jednotka musí být instalovány mimo motor.



Návod k montáži systému 776399900	9.7.2026
- Pokud umíte namontovat a seřadit originální zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete si systém VAPE namontovat sami. Pokud jste s ním dosud neměli žádné zkušenosti, raději nechte montáž provést někým, kdo se v tom vyzná.	
- Společnost VAPE nemůže dohlížet na dodržování těchto pokynů ani na podmínky a postupy při instalaci, provozu, používání a údržbě tohoto systému. Nesprávně provedená instalace může vést k škodám na majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost ani ručení za ztráty, škody nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu, nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhrazuje si právo provádět bez předchozího oznámení změny týkající se produktu, technických údajů nebo montážního a provozního návodu.	
DŮLEŽITÉ	
Než začnete s montáží, pečlivě si nejprve přečtete celý návod Mějte na paměti, že neoprávněné zásahy, včetně pokusů o opravu, do součástí mohou vést ke ztrátě záručních práv. To se týká také odřezávání kabelů, což velmi často vede ke ztrátě konektorů chráněných proti přepólování a v důsledku toho ke zkratům nebo přepólování, které mohou způsobit poškození materiálu. Dodržujte pokyny uvedené na informační stránce systému. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například motor poškodit a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz startovacího pedálu). Zvláštní opatrnost je nutná při prvním spuštění po montáži. Pokud zjistíte nesprávnou funkci, zkontrolujte a upravte nastavení zapalování! Při montáži velmi pečlivě zkontrolujte, zda rotor nebrousí o cívkou statoru nebo jinde, což se může z různých důvodů stát a vést k vážným škodám.	
Určené použití - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního materiálu. Součásti systému se proto liší od originálních dílů, a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít odlišné upevňovací body, které si vyžádají úpravy z vaší strany. Tento systém je určen výhradně k nahrazení originálních světelných a zapalovacích systémů u oldtimerů a youngtimerů, u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně ovlivněny konstrukčními změnami. Nejedná se o tuningový systém, nemění původní charakteristiku motoru a nedosahuje se jím podstatně vyššího výkonu motoru, avšak díky lepšímu osvětlení, zřetelnějšímu blikání, trvale silnému klaksonu a ve srovnání se zastaralými originálními soustavami větší celkové spolehlivosti se dosahuje provozuschopnosti a bezpečnosti vozidla. Jelikož naše soustavy nezpůsobují žádnou podstatnou změnu charakteristiky motoru, nedochází ani ke zhoršení emisí výfukových plynů a hlučnosti. Ve většině případů by se emise výfukových plynů měly dokonce zlepšit, protože dochází k úplnějšímu spalování.	
 - Společnost VAPE zaručuje homologované výrobky, které jsou v kruhu označeny znakem „E“ (speciálně pro Českou republiku E8), čímž je zajištěna trvalá shoda vlastností výrobků s příslušnými předpisy o homologaci ECE (zejména ECE R10.05). Kontrola je pravidelně prováděna příslušným orgánem	
- Nabíjecí systém je zásadně určen pouze pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systémů 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM a gelovými bateriemi. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými ani jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.	

- Systém **není určen k provozu v rámci sportovních akcí.**

V případě nesprávného použití zaniká záruka. Navíc se může stát, že systém nebude podávat vámi požadovaný výkon a my vám pak nebudeme moci pomoci prostřednictvím naší technické podpory, protože nebudeme znát danou situaci. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce ke zrušení provozního povolení.

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

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

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

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

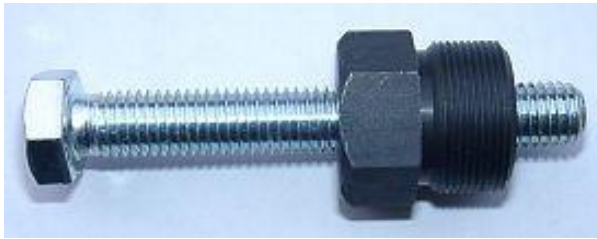
- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před montáží vždy bezpodmínečně zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud se jedná o rotor, u kterého nejsou magnety zalité, zkontrolujte pevnost uchycení magnetů tak, že se pokusíte prsty posunout magnety do strany. Po nárazu se některé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

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

Tyto díly byste měli mít k dispozici!



- Základní deska se statorovými cívkami
- Rotor (pólové kolo)
- Dvojitá zapalovací cívka (namontovaná na základní desce) / zapalovací kabel
- Řídicí jednotka pro nastavení zapalování
- Regulátor/usměrňovač
- Relé s připojovacími kabely
- Upevňovací šrouby



- K opětovnému demontování nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (objednací číslo: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky**).

- **POZOR:** při použití drápového stahováku se uvolní magnety v rotoru!

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

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. V této chvíli se s ní prosím rozlučte, protože od nynějška budete mít 12voltovou palubní síť a – pokud budete chtít nainstalovat baterii – budete potřebovat 12voltovou baterii.

- Vyjměte všechny 6voltové žárovky ze světlometu, osvětlení přístrojové desky a zadního světla. Starou houkačku můžete nechat na místě.

- Nyní odpojte všechny kabely od starého alternátoru a jeho šroubového upevnění na motoru a alternátor demontujte.

Odstraňte také klín na konci klikového hřídele. Není potřeba. Nebojte se, ten neměl žádnou upevňovací, ale pouze vodící funkci (informace zde)

Drážka pro klín v rotoru **NENÍ** určena pro tento systém a rozhodně ji nelze použít!





- Nyní nasadte novou základní desku s připevněnou zapalovací cívkou na blok motoru. Upevněte ji tam pomocí 3 šroubů M5x12, přičemž využijte přibližně střed podélných otvorů. Tyto šrouby nejprve utáhněte jen volně.
- Nyní nasadte zkušební kryt motoru a velmi pečlivě zkontrolujte, zda se zapalovací cívka nedotýká krytu. Pokud ano, musíte základovou desku vhodně otočit v podélných otvorech. Pokud vše sedí, sejměte kryt motoru a základovou desku pevně přišroubujte.
- Podélné otvory slouží k vyrovnaní základní desky s ohledem na polohu zapalovací cívky vůči krytu, nikoli k nastavení předstihu, ledaže byste měli dostatečnou vůli mezi cívkou a krytem.



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete laserem vyznačenou značku.
- Jedná se o značku pro zapalování.



- Podívejte se na základovou desku. Naproti malým černým cívkám zde najdete malou červenou značku.
- I to je značka pro zapalování.
- Obě značky musí být nad sebou, když je kliková hřídel v horní úvraťi.



- Nyní nasadíte nový rotor na hřídel.

- Zkontrolujte, zda rotor nikde nebrzdí, a to ani o držák zapalovací cívky, kolem kterého jen těsně prochází.

- Demontujte zapalovací svíčky, aby se kliková hřídel mohla volně otáčet. Nasadíte rotor na klikovou hřídel (zatím jej neupevňujete šrouby) a **(DŮLEŽITÉ!): zkontrolujte, zda se rotor může volně otáčet nad základovou deskou a sadou cívek.**



- Nastavte píst (libovolný) do horní úvratě. Nejjednodušší je využít případné značení horní úvratě.

- Nastavujte prosím podle horní úvratě, nikoli podle úhlu předstihu.

- V této poloze klikového hřídele opatrně sejměte rotor. Pozor: při tom nesmí dojít ke změně polohy hřídele.



Nyní:

- nezapomeňte na značku na rotoru
- nezapomeňte na značku na skříní
- zkontrolujte, zda je kliková hřídel v horní úvratě
- nasadit rotor tak, aby obě značky byly nad sebou.

- Nejjednodušší je za tímto účelem zašroubovat stahovák do rotoru, pak se s ním lépe manipuluje.

- V této poloze přišroubujte rotor pomocí dodaného šroubu M8x40 (nezapomeňte na podložku). Dbejte na to, abyste přitom nezměnili polohu klikového hřídele; boční posun o 1–2 mm je však zanedbatelný.

- Tím jste nastavili zapalování na standardní hodnotu. Teoreticky jej můžete libovolně měnit tak, že rotor nasadíte s posunem o požadovaný úhel.

- Posunutí rotoru (při neměnné poloze klikového hřídele) proti směru hodinových ručiček způsobí dřívější zapalování
- posunutí ve směru hodinových ručiček způsobí pozdější zapalování
- V případě odchylek v nastavení zapalování je nutné bezpodmínečně zkontrolovat čas zapalování pomocí stroboskopu, aby nedošlo k poškození motoru.
- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi vybavíte svůj motocykl novými zapalovacími svíčkami a novými svíčkovými konektory (nejlépe s odporem 0–2 kΩ).
- Nastavte vzdálenost elektrod zapalovacích svíček na 0,4–0,6 mm.



- Nyní je třeba namontovat řídicí jednotku a regulátor/usměrňovač na motocykl. Regulátor je dostatečně dimenzován a nevyžaduje přímý přísun čerstvého vzduchu.

- Před instalací řídicí jednotky si prohlédněte malé přepínače na čelní straně součásti. Tyto 4 přepínače aktivují různé nastavovací křivky.



- Křivka doporučená pro tyto motocykly se aktivuje tak, že přepínač 2 se nastaví do polohy ON a všechny ostatní do opačné polohy (tedy do polohy OFF). To zajistí zapalování při 2° při startu a poté se od 1 000 ot./min rovnoměrně nastavuje až na 40° při 3 000 ot./min.

- Základní zapojení je vysvětleno v následujícím odstavci. Ze schématu zapojení 7763999_stromlaufplan je patrná integrace do celkové elektrické soustavy.

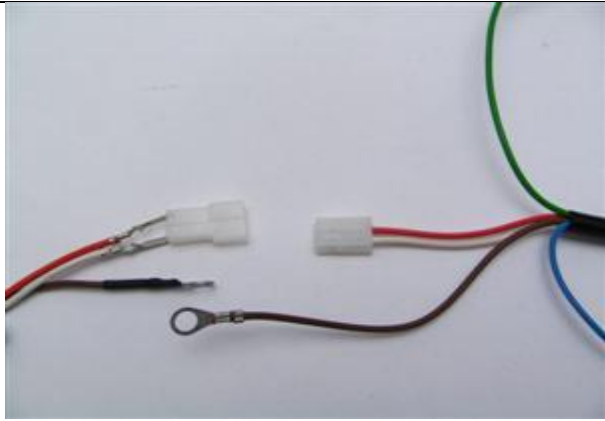
Je důležité připojit hnědý vodič řídicí jednotky přímo k hnědému vodiči statoru a nikdy nezaměnit červený a bílý vodič řídicí jednotky!

Kabeláž proveďte podle příslušného schématu zapojení!

Pro náš (standardní) regulátor stejnosměrného proudu (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **92ir12**:

V případě dodávky regulátoru stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte navíc **schéma zapojení R_102**:

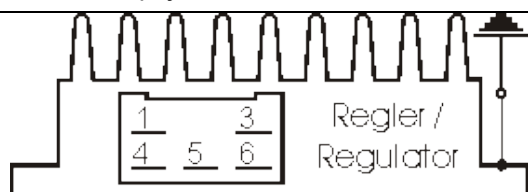
- Aby se usnadnilo, resp. vůbec umožnilo provlečení kabelu úzkými otvory, nebyl konektor kabelu vedoucího k nové zapalovací cívice z nového alternátoru dosud nasazen na kontaktní plošky na konci kabelu. Konektor byste měli připojit až poté, co bude kabel definitivně provlečen otvorem v motoru. K tomu ...

	... vezměte samici konektoru řídicí jednotky s kabely červené a bílé barvy. - Nasadíte na tento konektor volně dodanou dvojitou zásuvku a zasuňte volné kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními vývody do zadní části konektoru. Dbejte na to, aby kontaktní vývody zapadly do pouzdra konektoru. Přitom je nutné přísně dbát na správné umístění těchto kabelů v konektoru: • bílý na bílý • červený na červený
- Pokud chcete (nebo musíte) kabely znovu vyjmout z krytu konektoru, nejlépe použijte ohnutou kancelářskou sponku a tou odtlačte háčky kontaktních plošek do strany, aby se konektory daly uvolnit.	
- Hnědé kabely z alternátoru a řídicí jednotky s kroužkovými očky se přišroubují k zapalovací cívice na její zem (upevňovací úchyt). Bez těchto připojení systém nefunguje! Nespoléhejte se prosím na zem rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje zde často brání dobrému zemnímu kontaktu cívky.	
Šedý resp. zelený kabel řídicí jednotky ...	... se připojí k zástrčkovému kontaktu nové zapalovací cívky.
POZOR! Pokud je to možné, NEprodlužujte zelený kabel řídicí jednotky. Mohlo by to vést k poruchám zapalování. V žádném případě nevedte zapalovací kabely a kabely řídicí jednotky společně v jednom plášti ani je nevedejte na delší úseku paralelně vedle sebe. To vede ke zpětné vazbě a tím k poruchám zapalování, v některých případech dokonce k poškození řídicí jednotky.	

Připojení alternátoru k napájení osvětlení:

	- Oba černé kabely vycházející z alternátoru vedou napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním. - Toto napětí je třeba ještě stabilizovat (regulovat) a pro většinu aplikací usměrnit, protože se zpočátku jedná o střídavý proud. ▪ K tomu jsou k dispozici 2 různé varianty regulátorů:
Pozor: Jakékoli zaměnění kladného a záporného pólu vede k okamžitému zničení regulátoru, což není důvodem pro uplatnění záruky! (Zničení lze jasně rozpoznat podle zápachu spáleniny!)	

Varianta regulátoru 1: s regulátorem stejnosměrného proudu (standardní) (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **92ir12**:



- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní konektor se 6 zásuvkami, z nichž jedna je volná. K regulátoru je dodávána odpovídající protikusová část, do které je třeba zasunout následující kabely a které se tam musí zacvaknout.

- Oba černé kabely nového alternátoru ...

... se připojují ke svorkám 1/4 nového usměrňovače (odtud pak vedou černé kabely do regulátoru). Je přitom jedno, který kabel se připojí ke které ze dvou svorek (1/4), protože sem je přiváděn střídavý proud.

- Nový hnědý kabel s kroužkovým očkem na jedné straně ...

... propojte svorku 3 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také hnědý kabel) s minusovým pólem baterie, resp. pevnou zemí. Pozor, nezapomínejte polaritu!

- Nový červený kabel s kroužkovým očkem na jedné straně ...

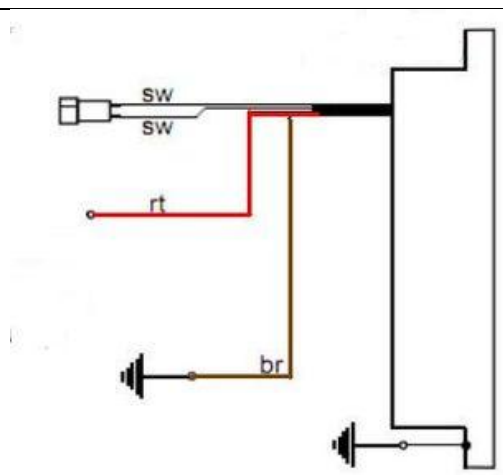
... připojte svorku 5 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také červený kabel) k kladnému pólu baterie nebo ke svorce pojistkové skříňky, ke které byl připojen napájecí kabel starého alternátoru (u německých motocyklů: svorka 51).

- Ujistěte se, že mezi baterií a palubní sítí je použita **pojistka 15 A**. Pokud je na zapalovacím spínači stará pojistka s vyšším proudovým zatížením (z původního 6voltového systému), vyměňte ji, prosím.

- Zelený/červený kabel nového regulátoru připojte ke svorce 6 ...

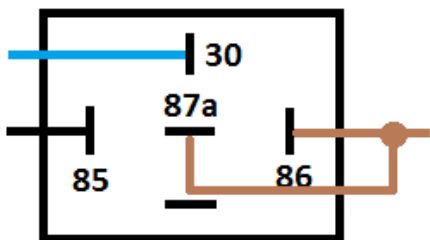
... slouží k připojení kontrolky nabíjení. Sem se připojuje (je-li k dispozici) kontrolka. To samozřejmě funguje pouze v případě, že je v vozidle baterie. Pokud je kontrolka připojena i bez baterie, bude při běžícím motoru svítit matně, ačkoli se proud vyrábí. Stručně řečeno, bez baterie zůstává tento vývod volný. Totéž platí, pokud není k dispozici žádná kontrolka.

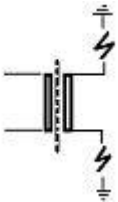
Varianta regulátoru 2: s regulátorem stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte navíc **schéma zapojení R_102**:



- oba černé kabely se připojí k černým kabelům vedoucím z alternátoru
- červený kabel je výstup 12 V stejnosměrného proudu
- hnědý kabel je záporný pól a je uvnitř propojen s krytem regulátoru

- Zbývá modro-bílý kabel řídicí jednotky – vypínací kabel. Pokud je připojen k zemi, zhasne zapalování! Poznámka: V případě poruch zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Většinou pak můžete pokračovat v jízdě	- Vypnutí pomocí samostatného vypínače: Relé se nemontuje. Modro-bílý kabel řídicí jednotky se připojí k vypínači, který přerušuje obvod vůči zemi (např. tlačítko připevněné na řídítkách). Další pokyny najdete v informacích o vypínání. Alternativně můžete použít zapalovací spínač, který přerušuje obvod vůči zemi. - Varianta baterie: Připojte hnědý kabel relé s kroužkovým konektorem k zemi. Delší černý kabel relé připojte ke svorce hlavního vypínače (zapalování; u německých motocyklů: svorka 15 nebo 54), která v poloze „Zapnuto“ vede proud. Modrý kabel (vedoucí ze svorky 30 relé) připojte k modro-bílému kabelu řídicí jednotky. V případě poruchy baterie během jízdy je třeba tento kabel odpojit, abyste mohli pokračovat v jízdě. (Motor však pak nelze vypnout!)
---	--

Zapojení relé (pokud je tato možnost využita): 	- Hnědý kabel s kroužkovým konektorem ze svorek 87a a 86 se připojí na zem. - Černý kabel ze svorky 85 se připojí ke zapalovacímu zámku (svorku pod napětím v poloze „Zapnuto“).
---	--

- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ... Nepoužívejte prosím „Nology Superkabel“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují u zařízení VAPE poruchy a mohou vést k poškození elektroniky.	... zašroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To samozřejmě půjde snáze, pokud to provedete před montáží cívky na vozidlo. Použijte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne nějaký starý kabel neznámého původu.
- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi vyměníte na svém motocyklu zapalovací svíčky a konektory svíček (nejlépe s odporem 1–2, maximálně však 5 kiloohmů). Více než dost rušení lze připsat „zdánlivě dobrým“ kabelům, svíčkám a konektorům (včetně zcela nových)! - Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem společně s odrušovanými svíčkovými konektory (dojde tak k dvojnásobnému odporu). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušování.	
 	- U našich dvojíých zapalovacích cívek jsou oba výstupy připojeny k zapalovacím svíčkám a teprve přes ně k zemi. - Typický odpor mezi oběma výstupy činí 6,2 kOhm. Oba kanály se vždy spouštějí současně (což je mimochodem u mnoha zapalovacích systémů běžné a bezpečné). Jiskry mají však na obou stranách fázový posun o 180 stupňů, což je třeba zohlednit při měření pomocí stroboskopu.

- Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívkám připojeny obě svíčky. Nelze tedy ani jednu svíčku odpojit za účelem testování. Každý výstup se totiž uzemňuje přes svíčku druhého výstupu. Chcete-li skutečně otestovat pouze jednu stranu, je třeba druhý výstup cívky uzemnit. V takovém případě je zapojení stejné jako u zapalovací cívky s jedním výstupem (viz výše). Pokud dojde k přerušení proudu na jedné straně, buď se nic nestane, nebo si systém vezme zem z nejbližšího bodu. Často to pak vede k jiskření kolem zapalovací cívky. Kdo opravdu potřebuje dva oddělené výstupy, musí použít 2 samostatné cívky.



- Alternativně nabízíme 2 samostatné cívky, které se provozují paralelně. S takovým uspořádáním je možné testovat vždy pouze jeden válec. Druhá cívka se jednoduše odpojí.

- Na závěr – **před instalací baterie a před prvním nastartováním** – prosím pečlivě zkontrolujte všechny upevnění a zapojení. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 V na 12 V. Mějte také na paměti, že od této chvíle budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 V.

- Pokud systém nefunguje hned, podívejte se prosím na naši stránku pro vyhledávání poruch. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (vytáhněte konektor), většina poruch se skrývá právě v této části systému.

- **DŮLEŽITÉ:** Vezměte prosím na vědomí, že v případě případné (dřívější) **regenerace klikového hřídele** došlo k jeho přetočení v místě čepu alternátoru, čímž se zkrátil. Tím se rotor posune hlouběji a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejhlubším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je poškození statoru a tím i výpadek zapalování.

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – BEZ VÝJIMKY si je přečtete celé a dodržujete je!

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a předpisy stanovené výrobcem vozidla a autoservisy. Montáž vyžaduje odborné znalosti.

Značky zapalování vyznačené na materiálu slouží pouze k orientaci při montáži. Po montáži prosím pomocí vhodných metod (stroboskopu) zkontrolujte správnost nastavení, abyste vyloučili poškození motoru nebo ohrožení svého zdraví. Za montáž a správné nastavení nesete výhradní odpovědnost.

- **Pozor** ní zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí smrti! U našich zapalovacích cívek až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může nejen způsobit silnou bolest, ale především poškodit srdce! Osoby s kardiostimulátory by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnostní odstup od elektrody a odkrytých vysokonapěťových kabelů a při testování pevně přitlačte svíčku zapalování izolačním předmětem k zemi, aby se napětí bezpečně odvedlo.

K synchronizaci karburátoru nikdy neodpojujte zapalovací svíčku! Zapalovací kabely nikdy neodpojujte ani se jich nedotýkejte při běžícím motoru nebo při otáčkách při startování. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými svíčkovými konektory (které *nemají* zabudovaný *odrušovací odpor*), použijte prosím (v souladu s *místními předpisy týkajícími se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu*) svíčky se zabudovaným odporem. Nebo vyměňte kabel(y) za běžné a použijte stíněné svíčkové konektory (v *žádném případě však nesmíte současně používat svíčky s odrušením A konektory svíček s odrušením*. To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace svíčky a konektoru svíčky by neměl překročit 5 kOhm.

- Mějte na paměti, že svíčky stárnou a tím se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je příčinou s velkou pravděpodobností vadná svíčka nebo vadný svíčkový konektor. Nepoužívejte takzvané kabely pro zesílení zapalování (např. Nology).

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

Přejeme vám hodně úspěchů a příjemnou jízdu!

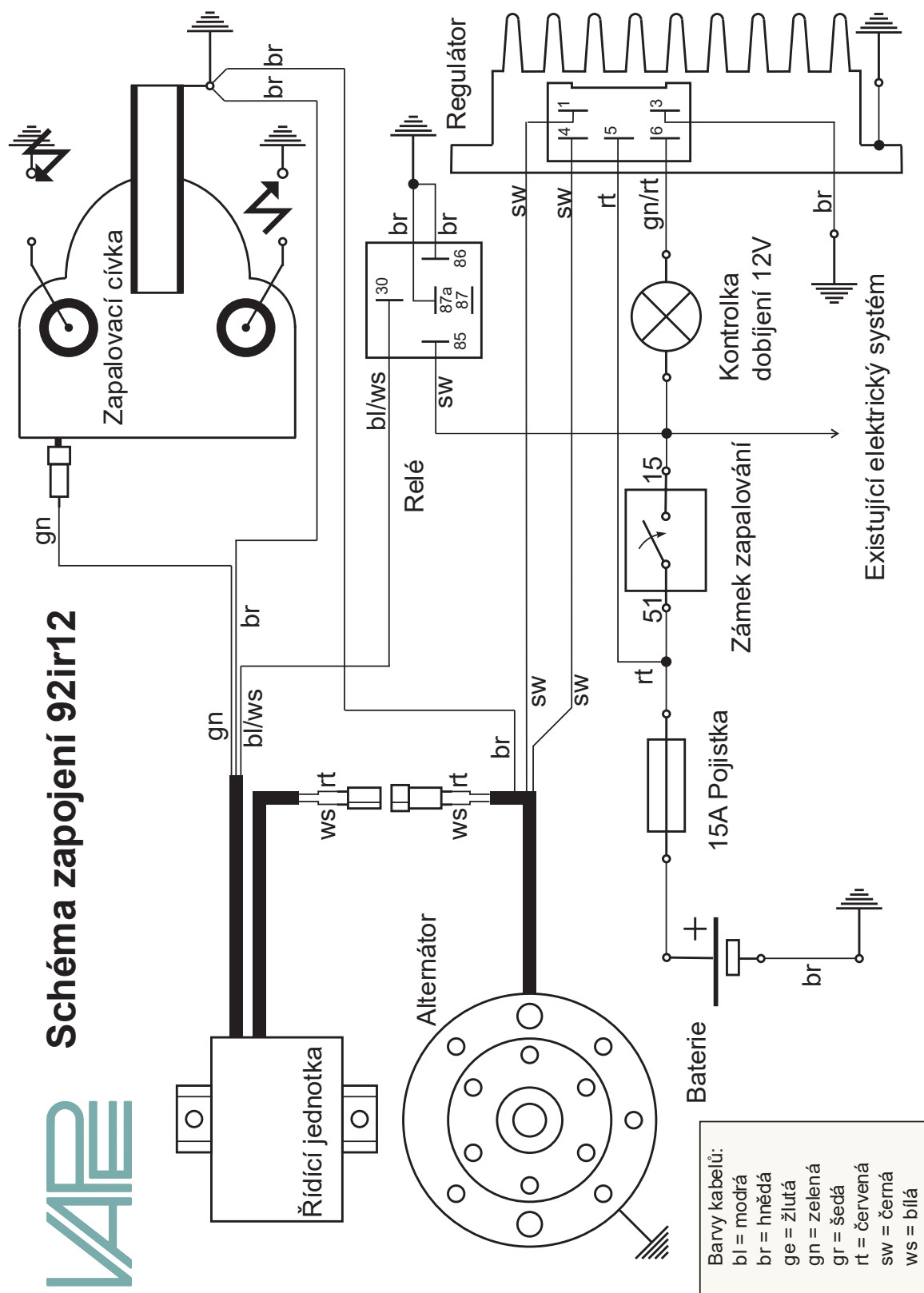


Schéma zapojení regulátor 102

