

Systém 701979900

Používá se např. v: AWD SZ252, Bücker Ilona II, Express Radex 252/253/255, FN 250, Hecker K250Z, Hercules 322, Monark Blue Arrow, Rabeneick F250, Rixe RS250/2, Sparta 250, Tornax Z 250 / S 250, UT TS252


**výhoda oproti původnímu systému****Systém generátoru/zapalování pro motor ILO M2x125 (Twin)**

– Magnetický generátor s integrovaným zapalováním. Výkon 12 V/150 W DC. Polovodičové zapalování s vlastním napájením ze systému. Nahrazuje starý dynamo Noris MLZSn, kontakty, odstředivý regulátor a zapalovací cívky. Není třeba provádět žádné změny na krytu motoru. Systém je technicky schopen provozu bez baterie.

- Systém využívá elektronickou dvojitou cívku, která se montuje mimo motor. Stejně tak musí být regulátor namontován mimo motor.

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



Návod k montáži systému 701979900	10.4.2026
<p>- Pokud umíte namontovat a seřadit sériový zapalovací systém a máte základní mechanické dovednosti, můžete si nainstalovat VAPE! Pokud jste se zapalovacím systémem 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. Vyhrazuje 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 přečtěte 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 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 plynných 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 nutné začít sestavováním 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 značný prostor pro chyby.</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 povlaku zkuste prsty posunout magnety stranou). Po nárazu se mohly přilepené magnety uvolnit a držet se na rotoru pouze magnetickou silou, takže to není hned 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, nejlépe si tyto pokyny prohlédněte online.** Kliknutím na obrázky je zvětšíte a získáte tak lepší přehled, případně i aktuální informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>



Měli byste obdržet tyto díly:

- jednotka statoru (předmontovaná)
- rotor
- regulátor/usměřovač
- dvojitá zapalovací cívka a vysokonapěťové kabely
- relé s vodiči
- různé drobné součástky

- Upozorňujeme, že cívka statoru je k desce připevněna pouze volně, protože ji při montáži budete muset mírně nadzvednout. Dále si všimněte, že snímač je připevněn pouze volně, protože jej budete muset nastavit na správnou mezeru.



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

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

- Ujistěte se, že je motocykl pevně upevněn, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup ke straně motoru s dynamem.

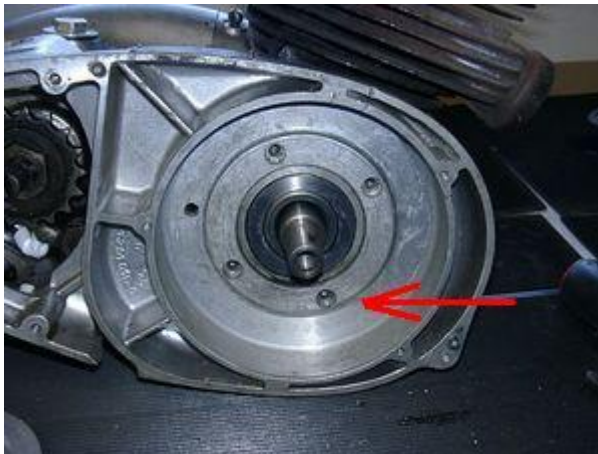
- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Upozorňujeme, že budete instalovat 12voltový systém, takže budete potřebovat buď 12voltovou baterii, nebo budete muset jezdit bez baterie. Stejně budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 voltech.



- Odpojte všechny kabely od starého dynama, regulátoru a zapalovacích cívek a tyto díly demontujte.

- K demontáži starého rotoru budete potřebovat speciální stahovací nástroj. Tento nástroj si můžete vyrobit z pevného kusu ocelového plechu, 2 dlouhých šroubů M8 (které se zašroubují do spodní mísky rotoru) a několika kolíků, které se zasunou do rotoru a klikového hřídele.

- Na modelu M2x125 byly použity 2 verze dynam Noris, a to 45 W a 60 W.



- Vyjměte klínovou spojku z čepu klikového hřídele. Již ji nebudete potřebovat a bránila by montáži. Pokud na to hned na začátku zapomenete, budete muset celou novou jednotku znovu demontovat, abyste se ke spojce dostali.

- Vyšroubujte 4 šrouby M6, které upevňují střední kryt dynama ke skříni klikového hřídele. Kryt bude znovu upevněn společně se základnou pro nový generátor.



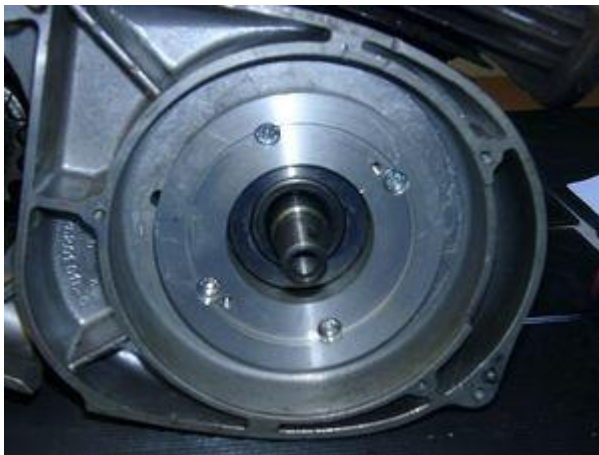
- Nová jednotka statoru se skládá z 5 dílů uspořádaných do vrstev:

- spodního adaptéru (hliníkového) pro upevnění k motoru
- horního adaptéru pro uchycení nového statoru
- ocelový kroužek s upevňovací deskou a snímačem
- samotná základna statorové cívky
- a samotná cívka

- Sestava statoru je volně předmontována, abyste si mohli udělat představu, jak by měla vypadat. Pro upevnění na motor ji však budete muset znovu rozebrat.



- Odšroubujte 3 šrouby s vnitřním šestihranem M6 a mírně nadzvedněte stator od základny, abyste získali přístup k upevňovacím šroubům pod ním.
- Odšroubujte 2 šrouby M5 se zápusťnou hlavou, které drží celou sestavu pohromadě.
- Dávejte pozor, abyste nepoškodili lakovou izolaci cívk statoru.



- Umístěte spodní adaptér (ten se 4 průchozími otvory a 2 otvory M5) na motor. Otvory M5 budou směřovat přibližně ve směru 2 (resp. 8) hodin.
- Desku přišroubujte pomocí 4 šroubů s vnitřním šestihranem M6x30. Ujistěte se, že deska správně sedí ve výklenku motoru a není nakřivo.



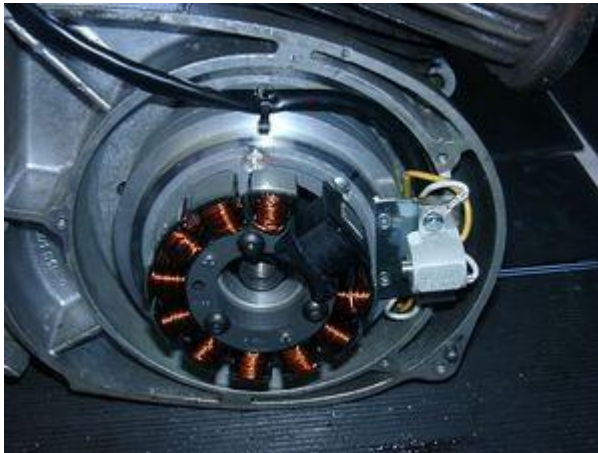
- Dalším krokem je nasazení horní adaptérové desky. Je vhodné již v této fázi provléknout kabel otvorem pro kabel v této desce. Nezapomeňte, že kabel musí být předtím provlečen základnou statoru a ocelovým kroužkem.
- Výstup kabelu bude směřovat ve směru jízdy, nový stator bude volně viset.



- Umístěte ocelový kroužek se snímačem a základnu statoru na adaptér. Snímač bude směřovat ve směru jízdy.

- Celou sestavu přišroubujte pomocí zápusťného šroubu M5x35.

- Ujistěte se, že všechny části do sebe dobře zapadají, abyste nepoškodili dosud volně visící cívku statoru a aby se žádné vodiče nezachytily mezi deskami.



- Nakonec umístěte cívku statoru na její základnu. Současně opatrně zatáhněte za kabel statoru, abyste jej protáhli. Dávejte pozor, abyste kabel nepoškodili o ostré rohy desek.

- Ujistěte se, že vnitřní otvor statorové jednotky je rovnoměrně nasazen na vyvýšený upevňovací okraj základové desky – v opačném případě bude cívka sedět nakřivo a bude se dotýkat rotoru, čímž jej poškodí.

- Cívku přišroubujte pomocí 3 šroubů M6 a utáhněte.



- Vyvedte kabely z motoru. Zajistěte je pomocí drátěné spony upevněné v otvorech v horní části sestavy, jak je zde znázorněno.



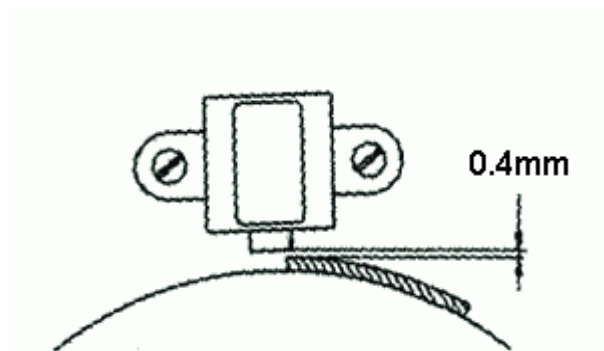
- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete 2 výčnělky (výstupky). Slouží k vyvolání jiskry. V okamžiku, kdy se výstupek dostane k senzoru, dojde k zapálení jiskry. Nezapomeňte, že váš motor ILO se otáčí proti směru hodinových ručiček (při pohledu na rotor).

- Nevšímejte si šipky směřující ve směru hodinových ručiček na rotoru. Systém je navržen pro otáčení doleva.

- Pomalu otáčejte rotorem rukou a zkontrolujte vůli mezi snímačem a jedním z výstupků rotoru. Ta musí činit přibližně 0,4 mm. Vůli můžete upravit tak, že povolíte 2 upevňovací šrouby snímače a mírně s ním pohnete.

- Nezapomeňte pečlivě utáhnout 2 upevňovací šrouby snímače. Pokud budou volné, snímač se dostane do kontaktu s rotorem a dojde k jeho zničení.

- Zkontrolujte, zda se rotor volně otáčí nad základními deskami a zda jeho impulzní výstupky běží ve výšce snímače. (U repasovaných klikových hřídelí mohou nastat problémy.)



- Vyměňte jednu zapalovací svíčku a nastavte píst do úhlu před zapálením. U standardního motoru JLO by to mělo být 3 mm před horní úvratí (BTDC). K otočení klikového hřídele můžete použít nový rotor jako otočnou rukojeť.

- **Když je kliková hřídel v poloze zapalování**, opatrně znovu sejměte rotor – ujistěte se, že tím nezměníte polohu klikové hřídele – a

- nasadíte rotor zpět na klikovou hřídel tak, aby levý okraj jednoho (libovolného z obou) jeho výčnělků byl zarovnan s kolíkem snímače (jak je zde znázorněno).

- Znovu si uvědomte, že se váš ILO otáčí proti směru hodinových ručiček, takže z horní úvratě otáčejte ve směru hodinových ručiček do polohy předstihu.

- Dbejte na to, abyste během této operace nezměnili polohu klikového hřídele. Upevněte rotor šroubem, nezapomeňte na dodanou podložku. K demontáži rotoru použijte stahovák M27x1,25.

- Tím je práce na motoru dokončena. Vraťte zpět zapalovací svíčky.

- **Zbývá montáž vnějších dílů. Ta se bude u jednotlivých motocyklů lišit. Existují však základní společné body.**



- Budete muset umístit:

- nová elektronická dvojitá zapalovací cívka
- nová jednotka regulátoru/usměřovače
- vypínací relé (nebude upevněno, pokud jedete bez baterie)



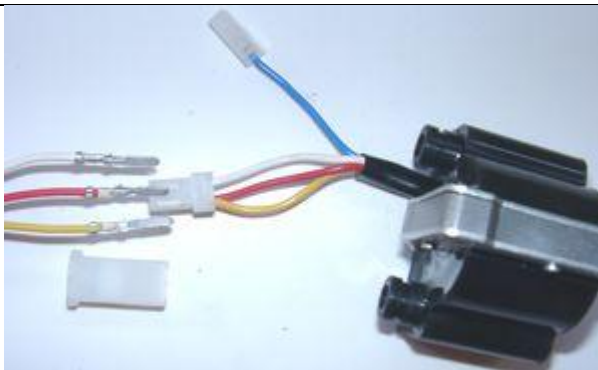
- Pokud se rozhodnete jezdit bez baterie, což je s tímto systémem technicky možné, můžete regulátor a jednotku předstihu umístit do prázdného pouzdra baterie.

Připojte součásti podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš standardní regulátor stejnosměrného proudu (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **72xr12**.

- Pro náš stejnosměrný regulátor s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte navíc schéma zapojení **reg_102**

- Aby se usnadnil průchod kabelu často malými otvory ve skříni motoru, nebyla na kabelovou svorku generátoru, která vede k zapalovací cívce, nasazena plastová krytka. Tuto krytku byste měli nasadit až poté, co bude vše na straně motoru správně nainstalováno.

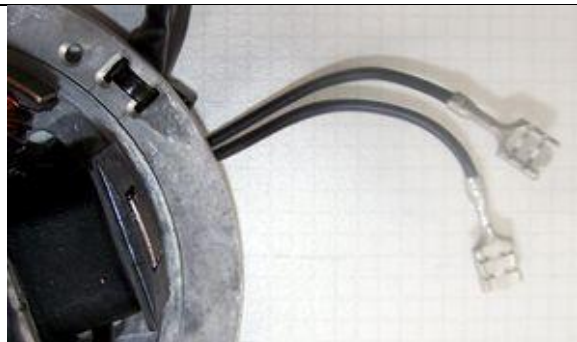


- Najděte zapalovací cívku s její zásuvkou a třemi vodiči (červený, žlutý a bílý).

- Nasadte na tuto zástrčku dodanou 4pólovou zástrčku a zapojte do ní tři vodiče (červený, žlutý a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky jsou v zástrčce pevně zasunuty a že jste připojili:

- červený k červenému
- žlutý k žlutému
- bílý k bílému

- Pokud potřebujete (nebo chcete) svorky z krytu zástrčky znovu vyjmout, vsuňte zepředu vedle svorek kancelářskou sponku a odsuňte malý výčnělek stranou. Poté vytáhněte vodič ven.

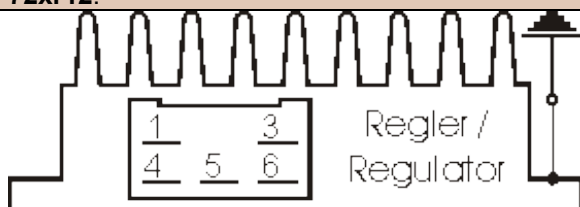
Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (přes regulátor):


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

- Toto napětí (něco mezi 10 a 50 V 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 kladného a záporného pólu** (u stejnosměrných verzí) vedou k **okamžitému zničení regulátoru. V takovém případě se nejedná o záruční případ, jelikož jde o nedbalost!** Spálený regulátor lze rozpoznat především podle pronikavého zápachu.

Regulátor typu 1: se standardním DC regulátorem (95 22 699 06), použijte schéma zapojení 72xr12:


-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 k vývodu 3 regulátoru (odtud vede do jednotky rovněž hnědý vodič) k zápornému pólu baterie nebo (v případě, že jedete bez baterie) k zemi (podvozku).

Nový červený kabel s kruhovou oční koncovkou ...

**Pozor:
Nesprávná polarita poškodí elektroniku!**

... se připojuje ke kolíku 5 nového regulátoru (odtud vede rovněž červený vodič dovnitř jednotky). Tento vodič je hlavním spojovacím bodem mezi starým a novým systémem. Zde vychází vaše regulované kladné napětí, které se připojuje k plusu baterie, nebo (v případě, že jezdíte bez baterie) ke vstupní sorce hlavního spínače (zámek zapalování, německé motorky: pin 51/30).

Ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla **16A pojistku**.

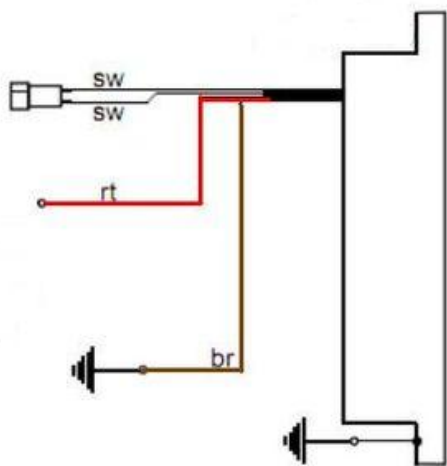
Zeleno-červený vodič na pinu 6 nového regulátoru ...

... slouží pro kontrolku nabíjení. Sem připojte vodič, který dříve vedl od kontrolky k původnímu regulátoru.

- Ujistěte se, že tato kontrola funguje pouze při přítomnosti baterie. Pokud byste jeli bez baterie, ale vodič byste přesto připojili, uvidíte, že kontrolka svítí, i když generátor vytváří napětí. Bez baterie jej tedy nepřipojujte.

- Funkce ovládání kontrolky nabíjení je založena na tranzistorovém spínači a jedná se o doplňkovou funkci. I kdyby tato funkce selhala, regulátor může být stále v pořádku. Jednoduchá kontrola: nechte běžet motor, rozsvítíte světla a odpojte baterii. Pokud světla svítí jasně, je jednotka 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 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

- Zbývá modrý (někdy modro-bílý) vodič na zapalovací cívce. Jedná se o vodič pro vypnutí (cut-off).

- Je-li připojen k zemi, zastaví zapalování!

Poznámka:

- Pokud dojde k poruchám 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 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.

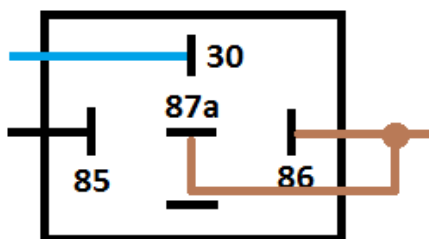
- Způsob připojení baterie:

Připojte hnědý vodič relé k dobrému uzemnění. Delší černý vodič z relé připojte k vodiči, který dříve vedl k vývodu pod napětím 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).

Zapojení relé (pokud je použito):



- Hnědý vodič s kroužkovou koncovkou z pinů 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>- V našich dvojitých výstupních cívkách jsou oba konce sekundárního vinutí připojeny k zapalovacím svíčkám.</p> <p>- Typický odpor mezi oběma výstupy je 6,2 kOhm. Oba výstupy se zapalují současně (jako u mnoha dvojitých systémů). Jiskry budou však polarizovány s rozdílem 180 stupňů, což se může projevit při použití stroboskopu.</p>
<p>- Zapalování bude fungovat správně pouze tehdy, jsou-li připojeny obě svorky svíčky. Nesmíte testovat jednu stranu, když je druhá otevřená (není nasazena na namontovanou zapalovací svíčku). Důvodem je, že (v podstatě) každý výstup využívá uzemnění z druhého. To také znamená, že obě svíčky pracují v sérii, čímž se sčítají odpory, proto je lepší použít zásuvky pro zapalovací svíčky (rezistory) s nízkým odporem a ujistit se, že jsou v pořádku. V případě pochybností změřte odpor na horké zásuvce (před měřením ji zahřejte).</p> <p>- Pokud je přerušen proud vedoucí z uzemnění jedné strany přes zapalovací svíčku, přes cívku k druhé zapalovací svíčce a jejímu uzemnění, nevznikne jiskra – na žádné straně. Pokud opravdu chcete otestovat jen jednu stranu, připojte vysokonapěťový vodič druhé strany k uzemnění (uzemněte ho), pak to bude fungovat. Někdy si cívka, která je odpojena od uzemnění na druhé straně, hledá náhradní cestu – což se projeví pořádným praskáním v okolí směrem k podvozku.</p>	
<p>Zašroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ...</p> <p>- Nepoužívejte prosím žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou například „Nology supercables“ nebo „hot wire“. Mohlo by to narušit fungování systému a případně jej poškodit.</p>	<p>... do zapalovací cívky a před montáží cívky natáhněte gumové těsnění (bude to snazší).</p> <p>- Používejte prosím kabel dodaný v balení a ne jakýkoli starý kabel.</p>
<p>- Uděláte si laskavost, když svému motocyklu pořídíte nové zapalovací svíčky a svíčkové koncovky (nejlépe s odporem mezi 0–2 kΩ). Mnoho problémů lze vysledovat až k „zdánlivě dobrým“ (dokonce i zcela „zbrusu novým“) zapalovacím svíčkám, koncovkám a kabelům.</p> <p>- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vestavěným potlačovacím 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>	

Důležité bezpečnostní a provozní informace

- 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.
Značky časování na materiálu slouží pouze jako obecný vodítko 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.
- Zapalovací systémy generují vysoké napětí! U našich produktů 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 od odkrytých 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.
Nikdy netahat za krytky zapalovacích svíček, když je motor v chodu. Umyjte vozidlo pouze při vypnutém motoru a vypnutém zapalování.
- Součástí sady by měl být kabel HT s pevnou gumovou krytkou (*kteřá neobsahuje odpor*); v souladu s místními předpisy (*požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu*) byste měli používat zapalovací svíčku s vestavěným odporem (*nebo vyměnit krytku za takovou, která odpor obsahuje*).
- Nepoužívejte současně zapalovací svíčky s odporem a krytky zapalovacích svíček obsahující odpor. Mohlo by to způsobit potíže, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor krytky a zapalovací svíčky dohromady by neměl překročit 5 kΩ.
- 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).
- 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.
- Nechte nově nainstalovaný systém chvíli běžet, než začnete kontrolovat a testovat hodnoty, nebo – což je ještě horší – provádět na něm změny.
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 v 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 ke kontrole.
- 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 jedné strany musí být druhá strana buď připojena k nasazené zapalovací svíčce, nebo spolehlivě uzemněna. V opačném případě nedojde k jiskření na žádné ze stran. Navíc mohou z těchto otevřených výstupů létat dlouhé a nebezpečné jiskry po celé cívce.
- Nikdy neprovádějte obloukové svařování na motocyklu, 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 zkrat 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 koncovky s odporem vyšším než 5 kΩ. Lepší je použít koncovky 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 potříít 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 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!

