

Systém 717599900**Výhoda oproti původnímu systému:****Generátor / elektronické zapalování pro Horex Resident**

- Magnetový generátor s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výstup 12 V/150 W DC. Polovodičové zapalování s vlastním napájením z vnitřku systému. Nahrazuje původní dynamo a regulátor Noris, odstředivý regulátor otáček a kontaktní zapalování. Není třeba provádět žádné úpravy na krytu motoru.

- Technicky je možné provozovat bez baterie.

- všechny součásti jsou nové
- plně elektronické polovodičové zapalování
- s automatickým posunem zapalování
- vyšší světelný výkon (můžete použít žárovky 40/45 W)
- velmi stabilní zapalování s pevnou jiskrou
- žádné další opotřebení kontaktů a odstředivého regulátoru



Návod k montáži systému 717599900	17.7.2026
- Pokud umíte namontovat a seřadit sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete si nainstalovat VAPE! Pokud jste nikdy nepracovali na zapalování, raději to nechte udělat někým, 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, 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	
DŮLEŽITÉ	
- 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 k tomuto systému. Zkontrolujte, zda zakoupený produkt 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 (setrvačnický) nedotýká cívek statoru ani žádných jiných částí, k čemuž může dojít v důsledku různých okolností a vést k vážnému poškození.	
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 směrovek 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 při soutěžních akcích. Při použití jiným než určeným způsobem dojde ke zrušení záruky a je možné, že nedosáhnete požadovaných výsledků nebo, v nejhorším případě, ztratíte zákonnou provozuschopnost.	
 - 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.	
- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systému 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo s uzavřenými olověnými bateriemi typu AGM a Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými ani žádnými jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.	
- 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.	
- Při montáži je bezpodmínečně nutné začít sestavováním dílů souvisejících s motorem, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než přistoupíte k montáži vnějších dílů. V mnoha případech zákazníci nejprve sestavují právě tyto díly a často je přitom upravují v rozporu se záručními podmínkami, čímž se stávají nevhodnými k dalšímu prodeji. 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.	

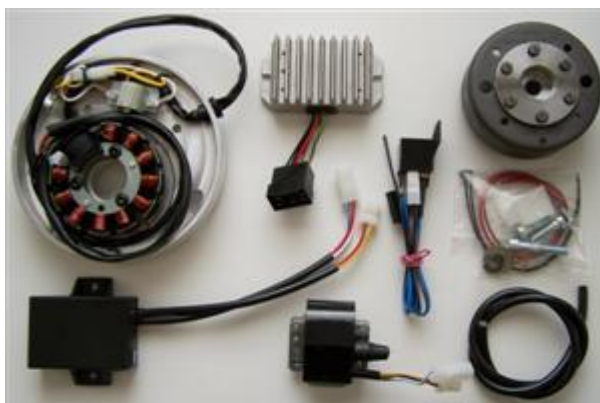
- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními třetích stran (jako jsou GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou tyto součásti poškodit.** Případné stávající elektronické otáčkoměry nebudou s novým systémem fungovat. Případné stávající bezpečnostní spínače a elektronické 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, nechte ji provést odborníkem nebo v odborném servisu. Nesprávná montáž může poškodit nový systém i váš motocykl a případně dokonce vést ke 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. Poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů nebo metod není kryto zárukou.

- Rotor je citlivý na nárazy (včetně nárazů během přepravy). Před montáží prosím vždy zkontrolujte, zda není poškozen (u rotoru bez plastového obalu magnetů zkuste magnety prsty odsunout stranou). Po nárazu se mohly přilepené magnety uvolnit a držet se na rotoru pouze magnetickou silou, takže si toho hned nevšimnete. Během chodu motoru by došlo k značnému poškození. Před nasazením rotoru na motor se prosím ujistěte, že se k jeho magnetům nepřichytily žádné kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. I to by 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 aktuálnější informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>



Měli byste obdržet tyto díly:

- předmontovanou základovou desku se statorovými cívkami a snímačem
- rotor
- zapalovací cívka
- regulátor/usměřovač
- jednotka předstihu
- odpojovací relé
- vysokonapěťový kabel
- upevňovací šrouby

- Upozornění: snímač není pevně přišroubován k základové desce, je nutné jej nastavit ručně.



- K opětovnému demontování nového rotoru použijte pouze stahovák M27x1,25 (číslo dílu: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky!**).

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

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

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Mějte na paměti, že budete instalovat 12voltový systém, takže budete potřebovat buď 12voltovou baterii, nebo budete muset využít možnost jízdy bez baterie. V každém případě budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klaxon může zůstat na 6 V. Pokud se rozhodnete jezdit bez baterie, řiďte se prosím našimi pokyny pro jízdu bez baterie. Pokud se rozhodnete jezdit bez baterie, musíte namontovat samostatný vypínač motoru. Nebo namontujte další zámek zapalování, který přerušuje proud k zemi (z motocyklu s magnetem).



- Odpojte vodiče od starého dynama a demontujte ho.
- Vyjměte klín z čepu klikového hřídele. Už ho nebudete potřebovat a bránil by montáži. Pokud na to hned na začátku zapomenete, budete muset celou novou jednotku znovu demontovat, abyste se k klínu dostali.
- Vyjměte všechny 6voltové žárovky z předních a zadních světel a osvětlení rychloměru. Starý klakson můžete nechat na místě.

- K demontáži starého rotoru budete potřebovat ocelový kolík (délka 45–55 mm a průměr 5,5–6 mm). Odšroubujte upevňovací šroub (M8 / délka 72,5 mm / stoupání 1,25), sejměte odstředivý regulátor, vložte ocelový kolík do otvoru a znovu zašroubujte upevňovací šroub, dokud se rotor neuvolní. Rotor je obvykle velmi pevně zaseknutý.



- Nyní nasadte předem smontovanou jednotku statoru na motor a pevně ji přišroubujte pomocí dvou dodaných šroubů M8. Nezapomeňte použít podložky.



- **POZOR!**
- Všimněte si frézované drážky na horním okraji nové základové desky. Umístěte ji do otvoru pro upevňovací šroub krytu.

**- TIP:**

- Základní deska je umístěna excentricky vůči okraji motoru. Vypadá to trochu podivně – ale je to správně.

- Nepokoušejte se prosím zarovnat jeden oblouk k druhému – boční kryt by pak neseděl.



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete výstupek (nos). Ten spouští zapalovací impuls. Systém vypočítává předstih zapalování na základě času, který nos potřebuje k průchodu jádrem snímače. K zapálení tedy dojde až poté, co celý nos projde kolem snímače.

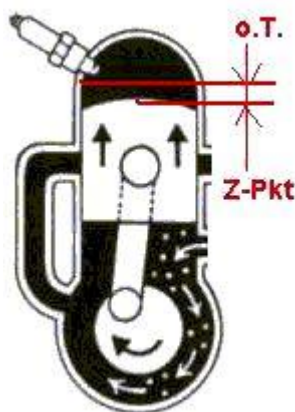
- Bohužel je Horex velmi citlivý na seřízení zapalování. U žádného jiného motocyklu tohoto typu jsme neměli tolik potíží. Navíc existují rozdíly mezi verzí 250 ccm a 350 ccm (kvůli odlišnému zdvihu pístu).

- Proto je třeba nastavit časování zapalování podle **polohy** klikového hřídele **při maximálním předstihu!**

- Nezaměňujte prosím **předstih zapalování** se **zpožděním zapalování**

- **Předstih zapalování** znamená okamžik zapálení při „normálním provozu“. (Dále od horní úvratě.)
- **Zpoždění zapalování** znamená okamžik zapálení při startu motoru. (Blíže k horní úvratě.)

- Nasaďte rotor volně na klikovou hřídel a zkontrolujte, zda se může volně pohybovat nad základnou statoru a cívkami. Tuto kontrolu prosím proveďte velmi pečlivě. Navíc se stává, že se hřídele po opravách zkrátí, proto je nutné to zkontrolovat. **Pokud je tomu tak – kontaktujte nás!**



- Vyměňte zapalovací svíčky, otočte rotorem a nejprve nastavte píst do polohy horní úvratě (TDC).

- Poté otáčejte rotorem ve směru hodinových ručiček (u motorů Horex se obvykle otáčí proti směru hodinových ručiček), dokud píst neklesne do bodu maximálního předstihu: 43° .

- Podle údajů výrobce mají obě verze modelu Resident:

- předstih zapalování 43° – 45° BTDC
- zpožděné zapalování o 3° – 5° BTDC

- V závislosti na různých zdvihových objemech se liší i vzdálenost mezi polohou horní úvratě (TDC) a polohou před horní úvratí (BTDC).

- Některé motory mají na setrvačnicku (viditelné skrz průzor) značky pro horní úvrat (TDC), předstih a/nebo zpoždění zapalování. Pokud tomu tak u vašeho Horexu není, musíte na rotoru upevnit úhloměr (stupňoměr) nebo použít speciální měřidlo pro nastavení zapalování.



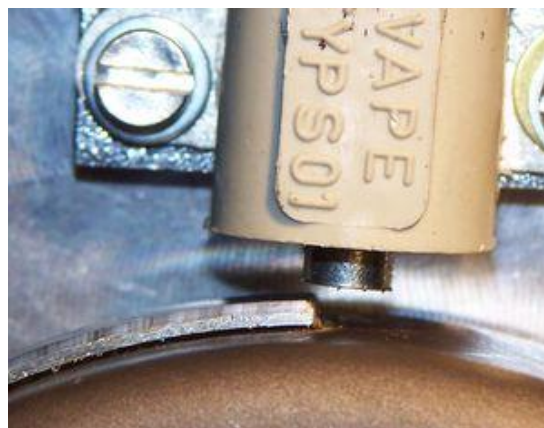
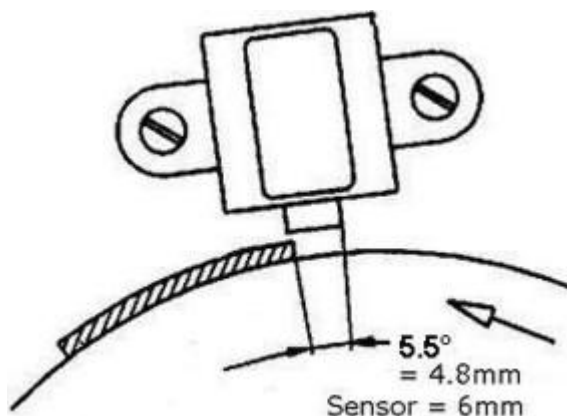
- Pokud je obtížné najít 43° – 45° BTDC, můžete nastavení provést podle horní úvratě (TDC).

- Vystříhnete papírový proužek o délce 39 mm, přiložte jej k pravému okraji výčnělku rotoru a označte pravý okraj proužku.

- Toto je doporučený úhel 43° od výčnělku (což odpovídá horní úvratí, TDC) a tuto značku můžete použít pro nastavení horní úvratí.

- Jakmile najdete polohu BTDC, opatrně rotor opět sejměte, aniž byste změnili polohu klikového hřídele, a znovu jej nasadte na klikový hřídel tak, aby pravý okraj přední části rotoru zakrýval jádro snímače asi o 1,2 mm (**jak je znázorněno níže**). V této poloze rotor opatrně upevněte původní maticí, aniž byste změnili polohu rotoru nebo klikového hřídele. Pokud jste některou z těchto poloh změnili, musíte celé seřízení provést znovu.

- Teoreticky můžete tento úhel podle potřeby změnit tak, že rotor znovu odšroubujete a nastavíte jej do požadovaného úhlu.





- Rotor přišroubujte pomocí dodaného šroubu M8 a podložky.
- Vyved'te kabel z krytu motoru.

- Mezi čelem a jádrem snímače zůstává mezera. Ta by měla činit přibližně 0,4–0,5 mm. Nastavte ji povolením 2 upevňovacích šroubů a posunutím snímače.

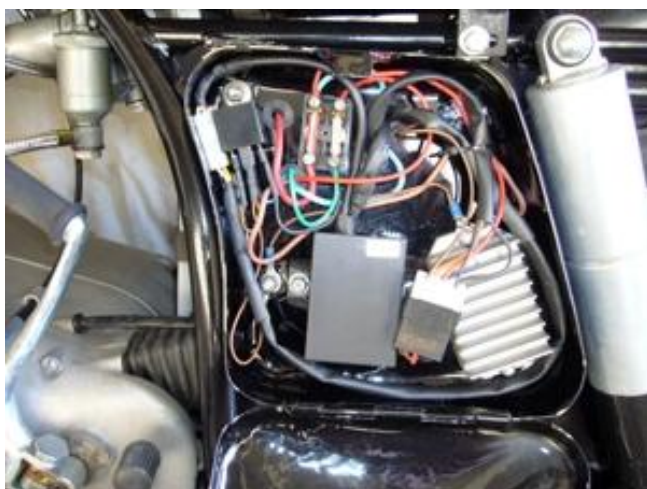
- Šrouby utahujte velmi opatrně, i když jste mezeru neupravovali. Díly jsme předem smontovali pouze volně. Volně usazený snímač může poškodit výstupek (resp. rotor).

- Ujistěte se prosím, že se otáčející rotor nedotýká základové desky.



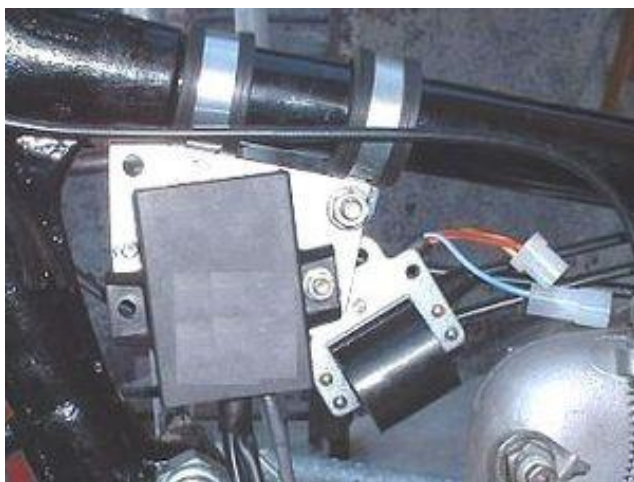
- Při nasazování krytu pečlivě zkontrolujte, zda pod ním není nic sevřeno a zda rotor nezasahuje do krytu. Je to velmi těsné.

- Malý chromovaný kryt musíte přilepit. Bohužel neexistuje žádná jiná rozumná možnost.



- Nyní je třeba najít vhodné místo na motocyklu pro novou zapalovací cívku, jednotku předstihu, relé a nový regulátor/usměrňovač (např. uvnitř schránky na nářadí).

- Regulátor je správně dimenzován a není nutné jej umísťovat do přímého proudu vzduchu.



- Je možné jej umístit na jakékoli jiné vhodné místo (např. pomocí malé upevňovací desky – není součástí dodávky).



- Další návrhy, kam jednotlivé součásti připevnit.

- Před instalací jednotky předstihu si prohlédněte malé přepínače na jednotce předstihu. Aktivují různé charakteristiky. K dispozici jsou 4 přepínače aktivující různé křivky předstihu.



- Podle našeho názoru je pro model Imperator nejvhodnější křivka aktivovaná přepínači 2/3 v poloze ON a 1/4 v poloze OFF. Maximálního předstihu dosahuje při 3000 ot./min.

- Pokud nastavíte přepínače 1/3 do polohy ON a 2/4 do polohy OFF, motor dosáhne maximálního předstihu při 3500 ot./min.



- Jelikož naše systémy mohou fungovat bez baterie, můžete využít prostor prázdného bateriového prostoru k ukrytí komponentů (regulátoru/usměrňovače a jednotky předstihu) na motocyklech, kde není mnoho jiných úkrytů.

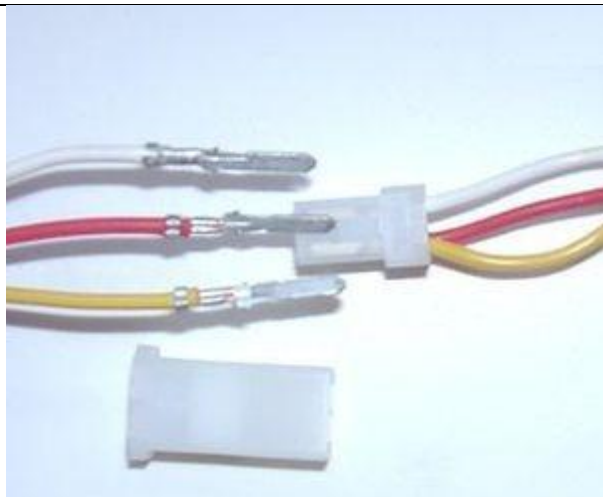
- Nyní ved'te kabely podél rámu!

- Novou kabeláž ved'te pod nádrž směrem nahoru podél rámu. V tomto místě se kabeláž rozděluje. Dva černé kabely ved'te k regulátoru/usměrňovači a zbývající vodiče k jednotce předstihu a dále ke zapalovací cívce. Kabely upevněte pomocí dodaných kabelových spon.

Připojte součásti podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš standardní stejnosměrný regulátor (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **91xr12**.
- 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 jednotce předstihu, nasazena plastová zástrčka. Tuto zástrčku byste měli nasadit až poté, co bude vše na straně motoru správně nainstalováno.



- Vyhledejte jednotku předstihu s její zásuvkou a třemi vodiči (červený, žlutý a bílý).

- Nasad'te na tuto zástrčku dodané 4pólové pouzdro a zasun'te do něj tři vodiče (červený, žlutý a bílý) z generátoru. Ujist'te se, že svorky jsou v pouzdře pevně zasunuty a že jste připojili:

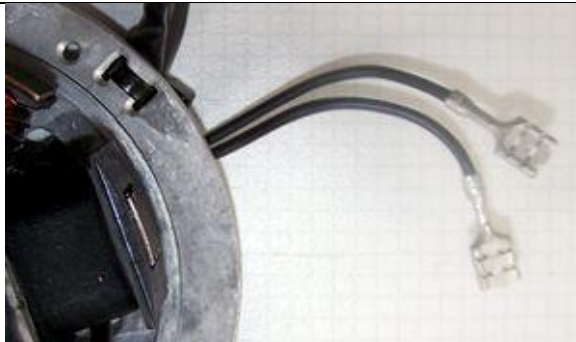
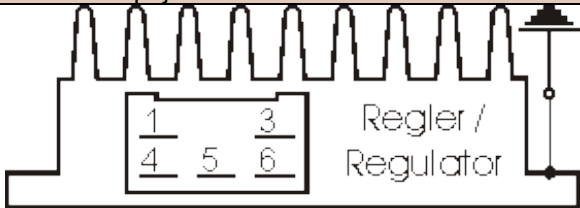
- červený k červenému
- žlutý k žlutému
- bílý k bílému

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

- Druhá zástrčka na předstihu (samčí zástrčka) se připojí k zástrčce na zapalovací cívce. Tyto dvě zástrčky lze spojit pouze v jedné poloze. Všimněte si střídání barev:

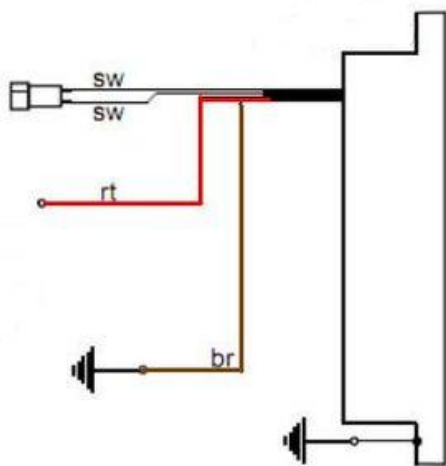
- červená k červené
- bílá z jednotky předstihu k hnědé ze zapalovací cívky
- modrá/bílá z jednotky předstihu k žluté ze zapalovací cívky

- **Důležité!** Nikdy nevedte vysokonapěťový kabel (kabely) a kabel (kabely) jednotky předstihu těsně vedle sebe (například v jednom stínění). Došlo by k zpětné vazbě, která naruší zapalování a může dokonce poškodit jednotku předstihu.

Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (přes regulátor):	
	- Dva černé vodiče vedoucí ze satorové cívky přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním. - Toto napětí (v rozmezí 10 až 50 voltů 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 záměny plusu a mínusu (u verzí pro stejnosměrný proud) vedou k okamžitému zničení regulátoru. V takovém případě se nejedná o záruční případ, jelikož se jedná o nedbalost! Spálený regulátor lze většinou rozpoznat podle pronikavého zápachu.
Regulátor typu 1: se standardním regulátorem stejnosměrného proudu (95 22 699 06), použijte schéma zapojení 91xr12:	
	- Nový regulátor/usměrňovač je vybaven kompaktní zástrčkou se 6 pozicemi, z nichž <i>jedna</i> není využita. Součástí dodávky je kryt zásuvky, který na tuto zástrčku pasuje. Do této zásuvky je třeba zapojit následující vodiče (které mají svorky, které se zacvaknou do zástrčky):
Dva černé kabely vedoucí z generátoru ...	... připojte k vývodům 1/4 nového regulátoru (odtud vedou dovnitř přístroje dva stejné černé vodiče). Nezáleží na tom, který vodič se připojí ke kterému z obou vývodů (1/4), protože v nich proudí střídavý proud.
Nový hnědý kabel s kulatou oční koncovkou.	... se připojí k vývodu 3 regulátoru (odtud vede rovněž hnědý vodič dovnitř jednotky) k zápornému pólu baterie nebo (v případě, že jedete bez baterie) k zemi (podvozku).
Nový červený kabel s kruhovou oční koncovkou ...	... se připojuje k pinu 5 nového regulátoru (odtud vede rovněž červený vodič dovnitř jednotky). Tento vodič představuje hlavní spojovací bod mezi starým a novým systémem. Zde vychází regulované kladné napětí, které se připojuje k plusovému pólu baterie nebo (v případě, že jedete bez baterie) ke vstupní svorce hlavního spínače (zámek zapalování, německé motocykly: vývod 51/30).
Pozor: Nesprávná polarita poškodí elektroniku!	
Ujistěte se, že mezi baterií a elektrickým obvodem vozidla máte pojistku 15 A .	
Zeleno-červený vodič na vývodu 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, zjistíte, že kontrolka svítí, i když alternátor generuje napětí. Bez baterie jej tedy nepřipojujte.

- Funkce řízení 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, rozsviťte 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 vodiče (sw) představují střídavý vstup z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý vodič se připojí ke kterému černému)
- červený (rt) vodič je výstup 12 V DC a navíc
- hnědý (br) vodič je zem, vnitřně propojený s krytem

- Zbývá modrý (někdy modro-bílý) vodič u zapalovací cívky. Jedná se o vodič pro vypnutí zapalování.

- 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

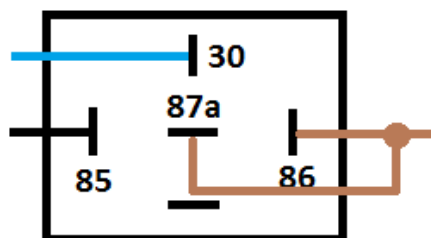
(při jízdě bez baterie):

Relé nebude namontováno. Modrý (/bílý) kabel zapalovací cívky bude připojen k vypínači, který se v poloze OFF uzavírá na masu (tlačítko na řídítkách). Nebo namontujte zámek zapalování, který má možnost připojení na masu, když je v poloze OFF.

Postup s baterií:

Připojte hnědý vodič relé k spolehlivému uzemnění. Delší černý vodič z relé připojte k vodiči, který dříve vedl ke kolíku pod napětím při zapnutém spínači (u německých motocyklů: kolík 15), a připojte jej tam. Modrý vodič z pinu 30 relé připojte 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 vývodů 87a a 86 je připojen k zemi.

- Černý vodič z pinu 85 je připojen ke svorce hlavního spínače, na které je při zapnutí napětí.

Přišroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ... - Nepoužívejte prosím žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou „Nology supercables“ nebo „hot wire“. Mohlo by to narušit fungování systému a případně jej poškodit.	... do zapalovací cívky a před montáží cívky natáhněte gumové těsnění (bude to snazší). - Použijte prosím kabel dodaný v balení a ne nějaký starý kabel.
- Uděláte si laskavost, když své motorce dopřejete nové zapalovací svíčky a svíčkové kleště (nejlépe s odporem mezi 0–2 kΩ). Mnoho problémů lze vysledovat až k „zdánlivě dobrým“ (dokonce i zcela „zbrusu novým“) zapalovacím svíčkám, svíčkovým koncovkám a kabelům. - Nepoužívejte zapalovací svíčky s vestavěným potlačovacím rezistorem. Společnost NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro rezistor).	
- Nakonec – ještě před instalací baterie a před prvním nastartováním – prosím pečlivě zkontrolujte všechna připojení a montážní prvky podle schématu zapojení. Zkontrolujte také, zda baterie a žárovky mají správné napětí (12 V). - 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.	
- DŮLEŽITÉ: Při opravě klikového hřídele se často obrábí hřídel dynamu, 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.	

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 montáži. Po montáži prosím vhodným způsobem (stroboskopem) zkontrolujte, zda jsou nastavení správná, abyste předešli poškození motoru nebo případně ohrožení svého zdraví. Za montáž a správnost nastavení nesete výhradní odpovědnost vy.
- 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 od odkrytých vysokonapěťových kabelů. Pokud potřebujete zkontrolovat jiskření, pevně uchopte nástrčkový klíč na zapalovací svíčku pomocí dobře izolačního materiálu a přitlačte jej pevně k pevné zemi na bloku motoru. Nikdy neodstraňujte krytky zapalovacích svíček, když je motor v chodu. Umyjte své vozidlo pouze při vypnutém motoru a vypnutém zapalování.
- Součástí sady by měl být kabel HT s pevnou gumovou krytkou (<i>kteřá neobsahuje odpor</i>); abyste splnili místní předpisy (<i>požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu</i>), měli byste použít zapalovací svíčku s vestavěným odporem (<i>nebo vyměnit krytku za takovou, která odpor obsahuje</i>). - Nepoužívejte současně krytky zapalovacích svíček obsahující rezistor spolu se zapalovacími svíčkami obsahujícími rezistor. Mohlo by to způsobit problémy, zejména obtížné nastartování motoru. Celkový odpor krytky a zapalovací svíčky dohromady by neměl překročit 5 kΩm. - Mějte na paměti, 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, a to i těch, které byly předem namontovány. Pokud se součásti během provozu uvolní, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předmontováváme pouze volně.

- Nechte nově nainstalovaný systém chvíli běžet, než začnete kontrolovat a testovat hodnoty, nebo – což je ještě horší – provádět v něm změny.
Naše díly byly před dodáním k vám zkontrolovány. Stejně toho moc zkontrolovat nebudete moci. **V každém případě se zdržte měření elektronických součástek (jako jsou zapalovací cívka, regulátor a jednotka 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 objímky zapalovacích svíček (i když jsou zcela nové). Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutné znovu seřídit na nižší hodnoty. Pokud systém po montáži nenastartuje, nejprve odpojte modrý (nebo modro-bílý) vypínací vodič přímo u zapalovací cívky (nebo v některých případech u jednotky předstihu), abyste vyloučili případnou poruchu ve vypínacím obvodu. Pečlivě zkontrolujte uzemnění a ujistěte se, že je zajištěno dobré elektrické spojení mezi rámem a blokem motoru.
V případě potíží prosím nejprve nahlédněte do naší znalostní databáze, než nám materiál zašlete k prověření.
- Jiskra klasických bodových zapalovacích systémů má s napětím přibližně 10 000 voltů poměrně 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 soustředěný do tenké jehly a modrou barvu, díky čemuž není tak dobře viditelná. Navíc k jiskře dojde pouze při otáčkách potřebných pro startování pomocí kickstartu, nikoli při pomalém stlačování kickstartovací páky rukou (jak by tomu mohlo být u zapalování napájeného z baterie).
- Systémy využívající zapalovací cívky s dvojitým výstupem mají několik zvláštností. Vezměte prosím na vědomí, 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 létat dlouhé a nebezpečné jiskry.
- Nikdy neprovádějte na motocyklu svařování elektrickým obloukem, aniž byste zcela odpojili všechny součásti obsahující polovodiče (zapalovací cívka, regulátor, předstih); stator a rotor není nutné demontovat. Totéž platí pro pájení. Před jakýmkoli zásahem do elektroniky odpojte páječku od elektrické sítě! Na zapalovací svíčky nikdy nepoužívejte měděný tmel.
- Elektronika je velmi citlivá na nesprávnou polaritu. Po provedení prací na systému vždy zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Nesprávná polarita způsobuje zkrat a vede k poškození regulátoru, zapalovací cívky a jednotky předstihu. Zapojení se zpravidla provádí vždy 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 zástrčky zapalovacích svíček s odporem vyšším než 5 kΩ. Raději použijte zástrčky 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 příčinou s velkou pravděpodobností vadná svíčková zástrčka a/nebo zapalovací svíčka. V případě potíží zkontrolujte také vysokonapěťové kabely. Nikdy nepoužívejte vysokonapěťové kabely z uhlíkových vláken, nikdy nepoužívejte tzv. „horké dráty“, které slibují zvýšení jiskry.
- Je vhodné potříst rotor tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák s drápy ani kladivo. V takovém případě by se mohly uvolnit jeho magnety. K opětovné demontáži nového rotoru nabízíme speciální stahovák (viz montážní návod)!
- Pokud motocykl nebude delší dobu v provozu, odpojte prosím baterii (pokud je nainstalována), abyste zabránili úniku proudu přes diody regulátoru. I odpojená baterie se však po určité době sama vybije.
- Prosím, řiďte se těmito pokyny, ale zároveň se instalace nemusíte obávat. Nezapomeňte, že před vámi již tisíce dalších zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.
Užijte si jízdu na svém motocyklu s novým elektrickým srdcem!

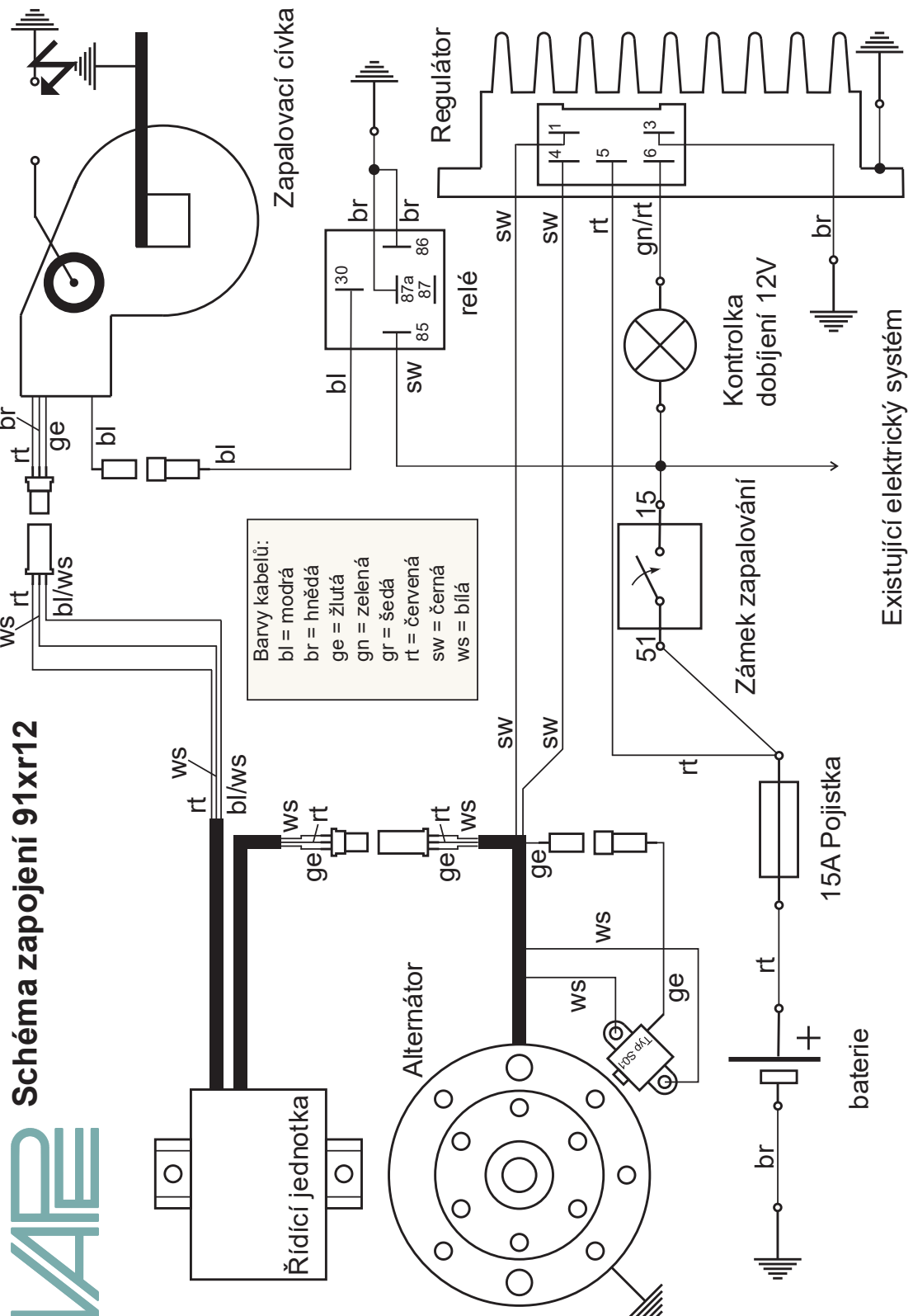


Schéma zapojení regulátor 102

