

Systém 788079900

12 V generátor/elektronické zapalování pro MZ ES 175/250/300, TS 250 (4 rychlosti) a TS250/1 (5 rychlostí) s osvětlovacím výkonem systému ETZ.

- (systém sjednocuje dřívější systémy 73 91 799 a 73 42 799)

- Generátor na bázi magnetu s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výstup 12V/180W DC. Polovodičové zapalování s vlastním napájením ze systému. Nahrazuje staré dynamo, hroty, kondenzátor, zapalovací cívku. Není třeba provádět žádné změny na skříni motoru.



>> Nezbytná výbava vašeho kombi! náš TOP systém pro velké MZ ES/TS

výhody oproti našim starším systémům s externím senzorem jsou:

- vyšší spolehlivost, protože žádný snímač se nemusí při vibracích uvolnit - větší světelný výkon
- lepší startování díky zvýšenému jiskrovému napětí v nízkých otáčkách




Tipp

- Pokud chcete a dodržujete určité důležité informace, můžete (z technického hlediska) jezdit bez baterie.

- Pro tuto možnost doporučujeme objednat systém s našim alternativním regulátorem 73 00 799 50, případně použít kondenzátor s vysokou účinností, abyste eliminovali nežádoucí negativní vedlejší účinky.

výhodu oproti původnímu systému:

- všechny díly jsou nové
- větší světelný výkon
- velmi stabilní zapalování s pevnou jiskrou
- lepší startování, lepší spalování paliva
- žádné opotřebení uhlíku

Návod k montáži systému 788079900	13.6.2024
<p>- Pokud umíte nainstalovat a načasovat sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete nainstalovat VAPE! Pokud jste se zapalováním nikdy nepracovali, raději to svěťte někomu, kdo to umí.</p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů, ani podmínky a způsoby instalace, provozu, používání a údržby systému. Nesprávná instalace může mít za následek poškození majetku a případně i zranění osob. Proto nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztráty, škody nebo náklady, které vzniknou v důsledku nesprávné instalace, nesprávného provozu nebo nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakkoli souvisejí. Vyhraujeme si právo na změny výrobku, technických údajů nebo návodu k montáži a obsluze bez předchozího upozornění.</p>	
<p><u>DŮLEŽITÉ</u></p>	
<p>- Před zahájením prací na motocyklu si pečlivě přečtěte tyto pokyny. Mějte prosím na paměti, že jakákoli úprava materiálu a vlastní pokusy o opravu, které nebyly odsouhlaseny společností VAPE, mohou mít za následek ztrátu záruky. Neodstříhujte vodiče. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často vede k poškození elektroniky. Vezměte prosím na vědomí také informace uvedené na informační stránce tohoto systému. Zkontrolujte, zda to, co jste zakoupili, skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Špatné nastavení zapalování může poškodit motor a dokonce vás zranit při startování (prudké zpětné rázy). Při prvních zkušebních jízdách buďte opatrní. V případě potřeby změňte nastavení na bezpečnější hodnoty (menší předstih). Při montáži pečlivě zkontrolujte, zda se rotor (setrvačnick) nedotýká cívek statoru nebo čehokoli jiného, což se může vlivem různých okolností stát a vést k vážnému poškození.</p>	
<p>Určené použití - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynamo/alternátorů a zapalovacích systémů u historických a klasických motocyklů, jejichž charakteristiky motoru nebyly dodatečně upraveny. Tento systém není systémem pro ladění a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zvyšuje jízdní vlastnosti a pohodlí na silnici tím, že nabízí lepší osvětlení, lepší funkci bočních ukazatelů a houkačky a ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy i vyšší spolehlivost. Protože náš systém nezasahuje do vlastností motoru, nezvyšuje emise plyných škodlivin a hluk. Ve většině případů by se emise škodlivin měly dokonce snížit díky lepšímu spalování. Pokud je tedy systém používán v souladu s určením, obvykle neporušuje stávající právní stav motocyklu. (Ověřte si prosím místní právní předpisy!) Tento systém není vhodný pro použití při soutěžních akcích. Při použití jiným než určeným způsobem dojde ke ztrátě záruky a může se stát, že nedosáhnete požadovaných výsledků, nebo v horším případě ztratíte legální způsobilost k provozu na pozemních komunikacích.</p>	
<p> - VAPE garantuje homologované výrobky označené značkou "E" v kroužku (konkrétně E8 pro Českou republiku), čímž je zajištěna konzistentní shoda vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy EHK (zejména EHK R10.05). Kontrolu pravidelně provádí příslušný orgán.</p>	
<p>- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými akumulátory s kapalným elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM, gelovými. Není vhodný pro použití s nikel-kadmiovými, nikel-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii skladového materiálu. Díly v tomto systému proto vypadají jinak a mohou jinak pasovat (zejména zapalovací cívka a regulátor), což vyžaduje určité přizpůsobení.</p>	
<p>- Při montáži bezpodmínečně začněte montáží dílů na bázi motoru, abyste se přesvědčili, že tyto díly skutečně pasují, než začnete montovat vnější díly. V mnoha případech je zákazníci montují jako první, a tím je často upravují v rozporu se zárukou, což je činí nevhodnými pro další prodej. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou vzetí něčeho z regálu v supermarketu, protože existuje velmi mnoho typů, verzí a případně neznámých úprav na trhu s náhradními díly, které skrývají spoustu prostoru pro chyby.</p>	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními třetích stran (jako je GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou způsobit poškození těchto součástí.** Je možné, že stávající elektronické tachometry nebudou s novým systémem fungovat. Případně nebudou podporovány stávající bezpečnostní spínače a elektronické ovládání ventilů. Je možné, že váš motocykl byl původně vybaven zapalováním, které z právních důvodů omezovalo maximální rychlost. Nový systém takové zařízení nemá, proto si předem ověřte svou právní situaci.

- Pokud nemáte odborné znalosti pro instalaci, nechte ji provést odborníkem nebo ve specializované dílně. Nesprávná instalace může vést k poškození nového systému a vašeho motocyklu, případně i k újmě na zdraví.

- Před objednáním systému zkontrolujte, zda je součástí sady stahovák pro nový rotor. Pokud ne, raději jej objednejte současně. K vytažení nového rotoru již nikdy nepoužívejte nic jiného než doporučený stahovací nástroj. Na poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů nebo metod se nevztahuje záruka.

- Rotor je citlivý na úder (i během přepravy). Před montáží vždy zkontrolujte, zda nedošlo k poškození (u rotoru bez oplastování magnetů zkuste prsty odsunout magnety stranou). Po nárazu se mohly vlepené magnety uvolnit a přilnout k rotoru výhradně magnetickou silou, takže si toho člověk hned nevšimne. Za chodu motoru by poškození bylo značné. Před nasazením rotoru na motor se ujistěte, že jeho magnety nesebraly žádné kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. To by stejně vedlo k vážnému poškození.

- **Pokud máte přístup k internetu, nejlépe si tyto pokyny prohlédněte online.** Kliknutím na ně získáte větší a lepší obrázky a případně i aktualizované informace. Seznam systémů na adrese <http://www.powerdynamo.biz>

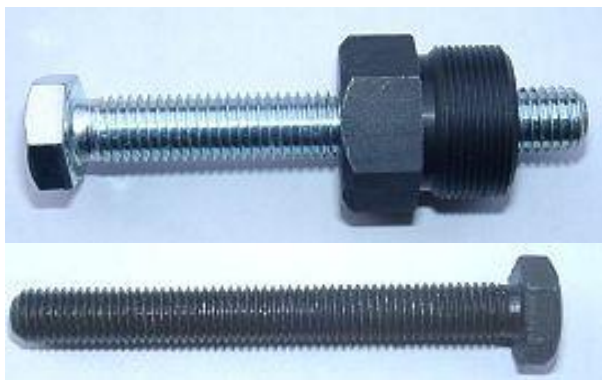
Měli jste obdržet



- základní deska s cívkami
- setrvačnick
- regulátor/usměrňovač
- Zapalovací jednotka CDI a kabel HT
- vypnutí relé
- upevňovací materiál

- Vezměte prosím na vědomí, že cívka statoru musí být k základně přišroubována pouze volně, protože při montáži musí být sejmuta z desky, aby bylo možné upevnit šrouby.

- Ve svazku statoru je modrý vodič s otevřeným koncem na obou stranách. Ten není součástí zapalování, ale nahrazuje drát neutrálního převodu, který je velmi často v kabeláži dynamu a odpojuje se spolu s ním. Pokud ho nepotřebujete, vytáhněte ho nebo odřízněte.



- K opětovnému odpojení nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (číslo dílu: 99 99 799 00 - **není součástí dodávky!**). **Poznámka:** Nikdy nepoužívejte stahovák, kladivo nebo jiné zařízení, které by magnety setřásl.

- K demontáži starého rotoru budete potřebovat stahovací šroub M10x90 (číslo dílu: 89 99 026 00 - **není součástí dodávky!**).

- Poznámky k zapojení: Zkušenosti ukazují, že v průběhu času dochází ke změnám v zapojení téměř každého motocyklu. Proto se barvy vodičů a samotné vodiče na vašem motocyklu mohou lišit od těch, které popisujeme. V případě pochybností nahlédněte do originálních schémat zapojení pro MZ.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Všimněte si, že vzhledem k tomu, že instalujete 12voltový systém, budete buď potřebovat 12voltovou baterii, nebo využijete možnost jízdy bez ní. I v tomto případě však budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 V. Pro jízdu bez baterie dodržujte naše informace o jízdě bez baterie.

- Rozhodněte se, jaký způsob vypnutí chcete nainstalovat. Existují dvě možnosti, z nichž každá má své výhody a nevýhody. Variantu s relé jsme předem namontovali.

relé metoda (standardně dodávaná)

výhoda: Tato možnost vám umožní používat spínač zapalování jako dříve. Nic se nemění

nevýhoda: Bez funkční baterie nelze jezdit. (Ledaže byste v případě nouze vytáhli hnědý vodič přivádějící zem k relé, takže by již nemělo kontakt se zemí.)

metoda vypínače

výhoda: U historických motocyklů, které se používají jen příležitostně, je výhodou, že můžete jezdit bez baterie.

Nevýhoda: Vypínač musíte koupit a musíte ho nainstalovat na řídítka.

Tip: Spínač svítilny můžete k tomuto účelu přefiltrovat.



- Poznámka: Pokud využíváte možnosti bez baterie a zároveň máte boční ukazatele (blinkry), je třeba místo baterie nainstalovat vysokokapacitní kondenzátor (22 000 µF), aby se vyhladilo pulzující napětí. V opačném případě blinkry odejdou.

- Lepší alternativou by bylo objednat si jako volitelný regulátor 7300 společně s touto sadou.

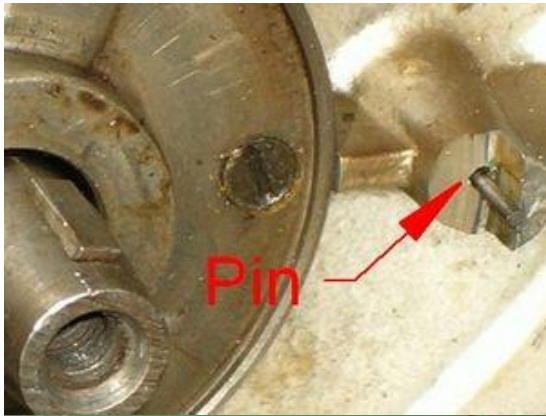
Jediná nevýhoda tohoto regulátoru: nelze namontovat kontrolku nabíjení (ale bez baterie stejně nemá smysl).



- Odpojte všechny kabely vedoucí od starého generátoru k regulátoru a zapalovací cívce a vyjměte je. To znamená:

- vodič DF (obvykle zelený/modrý).
- vodič D+ (obvykle zelený/červený).
- vodič zapalovací cívky (obvykle zelený).
- zemnicí vodič (obvykle hnědý)

- Vyjměte dynamo, regulátor a zapalovací cívku.



- Pokud je aretační kolík v pravém horním rohu sedadla generátoru stále na svém místě, sejměte jej (vytáhněte nebo přeřízněte). Jinak bude bránit instalaci nového systému.

- To není na škodu, protože kolík měl za úkol pouze zabránit špatnému nastavení starého generátoru.

(na obrázku je špatný kolík, správný je poněkud více na střed, kde je otvor)



- Válečkový čep (nebo dřevěný čep u starších motorů) pro upevnění kotvy zůstává.

- Pokud jste právě namontovali novou kliku, zkontrolujte, zda je poloha čepu/dřevěného válečku taková, jaká má být - svisle dolů s pístem v TDC.

- Bohužel je na trhu mnoho klik, které byly špatně namontovány, což vede k nesprávnému časování zapalování (viz poznámky zde).



- Pro montáž statorové jednotky je třeba odpojit statorovou cívku od její základny (2 šrouby m4), abyste získali přístup k níže uvedeným držákům šroubů. Nesnímejte cívku úplně, pouze trochu, abyste získali přístup.

- Pro čtyřrychlostní motor použijte šrouby M5x40 a pro pětirychnostní motor šrouby dlouhé 30 mm. Nepoužívejte jiné než dodané šrouby, mohly by být příliš vysoko a kolidovat s rotorem.

Montáž a časování si usnadníte, když nejprve určíte potřebné nastavení rotoru pro zapalování.

- To je u všech ES/TS 175-300 2,7 mm BTDC. Někteří řidiči si našli vlastní časování. Existují také špatně sestavené kliky (čep rotoru na špatném místě). To vše lze nyní zohlednit následovně:

- nejprve nasadíte rotor (a **pouze rotor, nic jiného**) na motor.
- nastavte píst do požadované polohy pro zapalování.
- udělejte značku na karтеру, která se shoduje s vyznačenou čarou na rotoru (jak je znázorněno na obrázcích níže).

- Znovu sejměte rotor a základní desku statoru (s cívku statoru, která je od ní trochu odtažena) nasadte na motor tak, aby její okraj směřoval přímo k právě provedené značce na skříni.



Je to proto, že časování systému je určeno polohou základní desky vzhledem k poloze rotoru. K zapálení dojde v okamžiku, kdy se linie na rotoru a okraj základní desky vyrovnají.



- Když je základní deska přišroubovaná, opatrně na ni nasadte stator. Dávejte pozor, abyste nepoškodili vodiče. Pomozte si tím, že budete za dráty současně jemně tahat.

- Stator se musí nacvaknout poměrně ostře. Pokud nasedá měkce, pravděpodobně jste pod ním zachytili drát! Dbejte na to, aby vnitřní otvor statorové jednotky rovnoměrně přiléhal k vyvýšenému upevňovacímu okraji základní desky - jinak bude cívka sedět šikmo a bude se dotýkat rotoru, čímž ho poškodí.

- Cívku statoru pevně upevněte pomocí 3 šroubů M4.





- Svazek bude veden otvorem v krytu jako dřívě. K ochraně vodiče použijte sériovou průchodku. - Plochou průchodku dodávanou se systémem budete muset odříznout.



- Je určen pro ETZ, pro který používáme stejný stator.



- Nakonec nasadíte rotor na hřídel. Ujistěte se, že aretační kolík hřídele dobře zapadá do drážky. Pokud se stane, že je kolík příliš dlouhý, trochu jej zkraťte.

- Připevněte rotor dodaným šroubem M7x50, použijte podložku TWO.

- Pro opětovné vytažení rotoru použijte pouze stahovák M27x1,25.



- Připevněte nový regulátor/usměřovač, zapalovací cívku a relé na vhodné místo, například pod sedadlo nebo vedle baterie.

Kliknutím na obrázky se zvětší

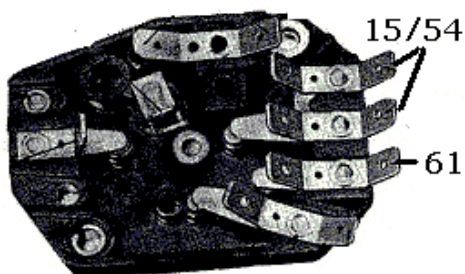


- Umístění zapalovací cívky pod sedadlo v TS nabízí možnost ponechat sériovou cívku na původním místě kvůli optice.



- Kabel zapalování můžete také vést přes vydlabanou cívku, abyste měli konečnou optickou kontrolu.

- Na TS se kontrolka nabíjení používala také jako ovládací prvek ukazatele směru. Tato dvojí funkce je nyní s novým systémem již nemožná. Můžete však věřit, že systém bude vyrábět energii. Je velmi stabilní. Většina moderních motocyklů tuto funkci stejně nemá, stejně jako náš šestivoltový systém.



- Otevřete kryt světlometu a identifikujte kolík 61 hlavního vypínače. Vytáhněte červený/zelený vodič, který vede k ovládání nabíjení/ovládání indikátoru, z kolíku 61 a místo toho jej připojte ke kolíku 15 nebo 54. Pokud tam není volná svorka, použijte prasátko a připojte ho k jednomu z vodičů.

- Pokud na to zapomenete, kontrolní světlo nebude fungovat.

Následující kroky závisí na zvoleném způsobu vypnutí!

Možnost relé:

- Připojte hnědý vodič od relé k zemi. Delší černý vodič z relé přiveďte k vodiči, který šel na pin 15 původní zapalovací cívky, a spojte je pomocí propojovací svorky. Původně vedly ke kolíku 15 staré zapalovací cívky 2 vodiče - oba tam končily jednou kroužkovou svorkou. Tyto 2 vodiče prosím nepřestříhávejte! V opačném případě přestanou fungovat některá světelná zařízení v zadní části motocyklu.

- Propojte modrý vodič z relé s modrým vodičem nové zapalovací cívky. Pokud by vám na cestě selhala baterie, stačí odpojit tento modrý vodič a motocykl bude opět fungovat (nyní se pouze nezastaví vypnutím).

Metoda pozice 5:

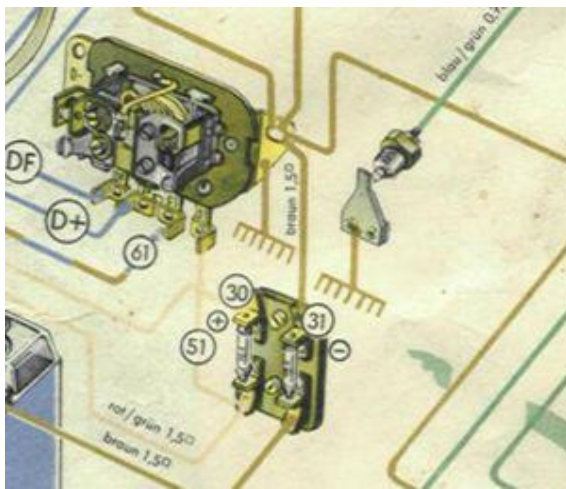
- Věnujte pozornost červenému/zelenému vodiči, který vede z kolíku 61 vašeho starého regulátoru do krytu světlometu. U metody pozice 5 budete tento vodič potřebovat. U ostatních 2 metod není potřeba a může být odstraněn nebo zůstat (izolovaný) nečinný.

- Dále věnujte pozornost hnědému zemnicímu vodiči, který byl přišroubován ke staré základně regulátoru. Vyčistíte jeho svorku, abyste po připojení k tělu nového regulátoru získali opět pevnou zem.

- Ujistěte se, že červený/zelený vodič vedoucí ze starého regulátoru (pin 61) je připojen k pinu 61 hlavního vypínače. Na druhém konci tohoto vodiče (tam, kde byl regulátor) jej připojte k modrému vodiči nové zapalovací cívky.

- Odpojte zelený/červený vodič, který vede mezi kolíkem 61 hlavního zámku a kontrolkou nabíjení z hlavního vypínače. Řízení nabíjení stejně nebude bez baterie fungovat a pouze v tomto případě má metoda pozice 5 smysl.

- Na kolíku 61 hlavního vypínače zůstane pouze vodič, který vedl ke starému regulátoru a nyní vede k nové zapalovací cívce.



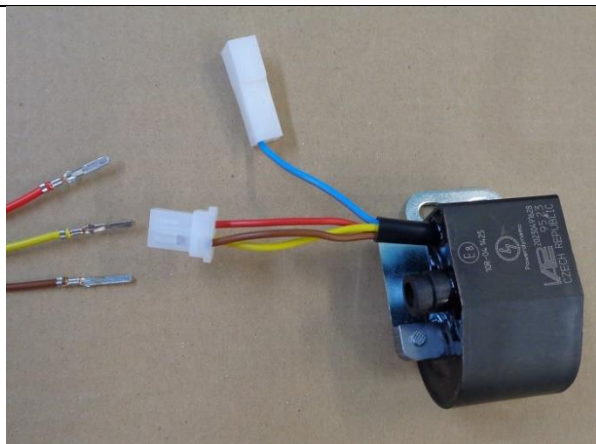
- Po demontáži starého regulátoru budete muset vyřešit následující vodiče.

- několik hnědých zemnicích vodičů, které budou s novým regulátorem opět spojeny se zemí.
- modrý vodič 61, který bude připojen k červenému/zelenému vodiči na novém regulátoru.
- zeleno-červený vodič D+ a zeleno-modrý vodič DF, který bude vyveden až k sedlu dynamu.
- červený/zelený vodič 51 k pojistce bude vyřazen z provozu.

Připojte díly podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš standardní stejnosměrný regulátor (952269906) použijte schéma zapojení **73mz**:
Pro náš stejnosměrný regulátor s vestavěným kondenzátorem (730079950) použijte dodatečné schéma zapojení **reg_102**:

- Aby se usnadnil výstup vodičů často malými otvory v krytu motoru, nebyla plastová zástrčka vedení generátoru, která vede k zapalovací cívce, nasazena na svorku vodiče. Zástrčku byste tam měli umístit až poté, co je vše řádně nainstalováno na straně motoru.



- Hledejte zapalovací cívku se zástrčkou a třemi dráty (červeným, hnědým a žlutým).

- Na tuto zástrčku nasadte dodaný čtyřpolohový kryt a vložte tři vodiče (červený, hnědý a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky pevně zapadly do pouzdra a že jste se připojili:

- červená na červenou
- od hnědé po hnědou
- žlutá až žlutá
- modrý vodič by mohl být použit pro přepínač neutrálu (volnoběhu)

- Pokud budete potřebovat (nebo chtít) svorky z pouzdra zástrčky opět vyjmout, vložte zepředu vedle svorek kancelářskou sponku a odsuňte malý výstupek stranou. Poté vytáhněte vodič ven.

Připojení alternátoru Powerdynamo k obvodu osvětlení (přes regulátor):



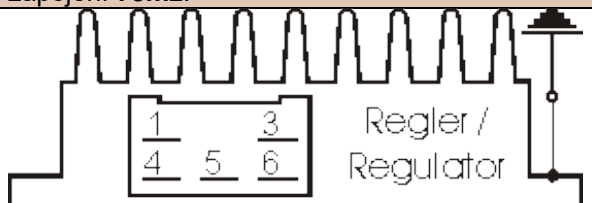
- Dva černé vodiče vedoucí od cívký statoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blikáče atd. Nemají nic společného se zapalováním.

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

- K tomu nabízíme 2 různé regulátory:

Pozor: Jakákoli záměna plusu a mínusu (u stejnosměrných verzí) vede k okamžitému zničení regulátoru. Nejedná se o záruční případ, protože se jedná o nedbalost! Spálený regulátor se pozná především podle ostrého zápachu.

Typ regulátoru 1: se standardním stejnosměrným regulátorem (95 22 699 06) použijte schéma zapojení 73mz:



-Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní zástrčku se 6 polohami, z nichž jedna se nepoužívá. K této zástrčce se dodává kryt zástrčky. Do této zástrčky je třeba zasunout následující vodiče (které mají svorky, které se do zástrčky zacvaknou):

Dva černé kabely vedoucí od generátoru ...

... připojte na vývody 1/4 nového regulátoru (odtud vedou stejně černé vodiče dovnitř jednotky). Nezáleží na tom, který vodič se připojí ke které z obou svorek (1/4), protože vedou střídavý proud.

Nový hnědý kabel s kulatým okem.

... spojuje pin 3 regulátoru (odtud vede stejně hnědý vodič dovnitř jednotky) se záporným pólem baterie nebo (v případě, že jezdíte bez baterie) se zemí (podvozkem).

Nový červený kabel s kulatým okem ...

**Dávejte na sebe pozor:
Špatná polarita poškodí elektroniku!**

... se připojí na pin 5 nového regulátoru (odtud vede stejně červený vodič dovnitř jednotky). Tento vodič je hlavním integračním bodem mezi starým a novým systémem. Zde vychází vaše regulované kladné napětí, které se připojí k plusu baterie, nebo (v případě, že jezdíte bez baterie) ke vstupní svorce napětí hlavního vypínače (zámek zapalování, německé motocykly: pin 51/30).

Ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla **15A pojistku**.

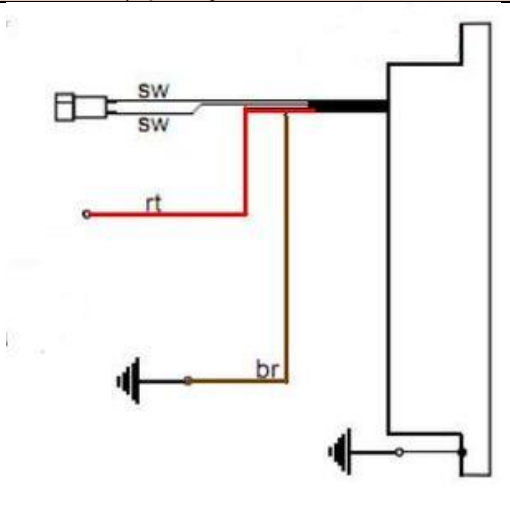
Zelený/červený vodič na pinu 6 nového regulátoru ...

... je pro kontrolku nabíjení. Připojte tam vodič, který dříve vedl od kontrolky k původnímu regulátoru.

- Ujistěte se, že toto ovládání funguje pouze s přítomností baterie. Pokud pojedete bez baterie, ale přesto připojíte kabel, uvidíte, že kontrolka svítí, i když generátor generuje napětí. Bez baterie jej tedy nepřipojujte.

- Funkce řízení světelného náboje je založena na tranzistorovém spínači a je doplňkovou funkcí. I kdyby selhal, regulátor může být stále v pořádku. Jednoduchá kontrola: nechte běžet motor, zapněte světla, odpojte baterii. Pokud máte jasná světla, je jednotka v pořádku.

Regulátor typu 2: s regulátorem stejnosměrného proudu s vestavěným kondenzátorem kouře (73 00 799 50), použijte dodatečné schéma zapojení **reg_102**:



- 2 černé (sw) vodiče jsou vstup střídavého proudu z alternátoru (protože je to střídavý proud, nezáleží na tom, který černý na který černý).
- červený (rt) vodič je výstup 12 V DC plus
- hnědý vodič (br) je uzemněný, vnitřně spojený s krytem.

- Zůstává modrý (někdy modrobílý) vodič u zapalovací cívky. Jedná se o vypínací vodič.

- **Připojeno k zemi - zastaví zapalování!**

Poznámka:

- Pokud dojde k poruše zapalování, odpojte nejprve tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet.

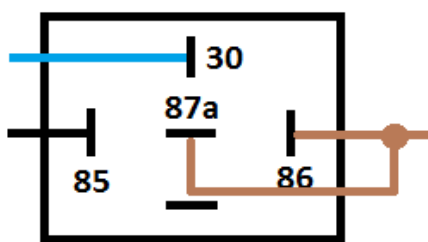
- Vypínání pomocí samostatného vypínače (při jízdě bez baterie):

Relé není namontováno. Modrý/(bílý) kabel zapalovací cívky bude připojen k vypínači, který sepne proti zemi (tlačítko na řídítkách). Nebo namontujete zámek zapalování, který má zařízení pro připojení proti zemi ve vypnuté poloze.

- Způsob napájení z baterie:

Připojte hnědý vodič relé k dobré zemi. Delší černý vodič z relé přiveďte k vodiči, který dříve vedl na kolík, na němž je při zapnutém spínači napětí (u německých motocyklů: kolík 15), a připojte jej tam. Připojte modrý vodič z kolíku 30 relé k modrému/(bílému) vodiči na nové zapalovací cívce. Pokud by vám na silnici selhala baterie, stačí odpojit tento modrý vodič a motorka bude opět jezdit (nyní se pouze nezastaví vypnutím).

Zapojení relé (je-li použito):



- Hnědý vodič s kroužkovou svorkou z kolíků 87a a 86 vede na zem.

- Černý vodič z kolíku 85 vede na svorku hlavního vypínače, která v případě zapnutí přenáší napětí.

Našroubujte kabel vysokého napětí (zapalování) ...

- **Nepoužívejte žádné** kabely zesilující jiskření, jako jsou "Nology supercables" nebo "hot wire". Došlo by tím k narušení systému a jeho možnému poškození.

... do zapalovací cívky a před montáží cívky přetáhněte gumové těsnění (bude to jednodušší).

- Používejte prosím kabel dodávaný s balením, a ne jakýkoli starý kabel.

- Uděláte si radost, když motocyklu dopřejete nové zapalovací svíčky a svíčkové patice (nejlépe nějaké mezi 0-2 kOhm). Spousta problémů se dá vysledovat ze "zdánlivě dobrých" (dokonce zcela "nových") zapalovacích svíček, svorek a kabelů.

- **Nepoužívejte** zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem. NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky s kódem "R" (pro odpor).

- Nakonec - **a před instalací baterie a před prvním nastartováním** - pečlivě překontrolujte všechna zapojení a uložení podle schématu zapojení. Zkontrolujte správné napětí baterie a žárovek (12 V).

- Pokud něco nefunguje, podívejte se do průvodce řešením problémů na naší domovské stránce. Nejprve odpojte modrý vodič od cívky a proveďte opětovný test.

- **DŮLEŽITÉ:** Při **opravě klikové hřídele** se hřídel dynamo často opracovává a zkracuje. Výsledkem je, že rotor sedí níže, případně se nyní svými nýty dotýká statorové cívky. Výsledkem je zničený stator a porucha zapalování.

Důležité bezpečnostní a provozní informace

- Bezpečnost především! Dodržujte obecné zdravotní a bezpečnostní předpisy pro opravy motorových vozidel (MVR), jakož i bezpečnostní informace a povinnosti uvedené výrobcem vašeho motocyklu.

Časové značky na materiálu slouží pouze jako obecné vodítko při první montáži. Po montáži zkontrolujte vhodnými prostředky (stroboskopem) správnost nastavení, abyste předešli poškození motoru nebo případně i svého zdraví. Za montáž a správnost nastavení jste zodpovědní pouze vy sami.

- **Zapalovací systémy vytvářejí vysoké napětí!** S naším materiálem až do 40 000 voltů! To může být při neopatrném zacházení nejen bolestivé, ale přímo **nebezpečné**. Dodržujte prosím bezpečnou vzdálenost od elektrody zapalovací svíčky a otevřených kabelů vysokého napětí. Pokud potřebujete vyzkoušet zapalování jiskry, držte zásuvku zapalovací svíčky pevně pomocí nějakého dobře izolujícího materiálu a pevně ji přitlačte k pevnému uzemnění bloku motoru. Nikdy nevytahujte krytky zapalovacích svíček za chodu motoru. Vozidlo myjte pouze se stojícím motorem a vypnutým zapalováním.

- Kabel HT jste měli obdržet s pevnou gumovou krytkou (*kteřá neobsahuje odpor*) jako součást sady, měli byste použít zapalovací svíčku se zabudovaným odporem (*nebo vyměnit krytku za takovou, která obsahuje odpor*), abyste vyhověli místním zákonům (*požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu*).

- Nepoužívejte současně kryt(y) zapalovací svíčky obsahující rezistor **S** zapalovací svíčkou(kami) obsahujícími rezistor. Způsobilo by to problémy, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor víčka a zapalovací svíčky dohromady by neměl překročit 5 kOhm.

- Nezapomeňte, že svíčky stárnou a zvyšují odolnost. Pokud motor startuje 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 instalaci **zkontrolujte utažení všech šroubů, i těch předinstalovaných**. Pokud se díly během provozu uvolní, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Předmontované šrouby montujeme pouze volně.

- Než začnete kontrolovat a testovat hodnoty, nebo ještě hůře provádět změny, dejte nově nainstalovanému systému šanci fungovat. Naše díly byly před dodáním k vám zkontrolovány. Stejně toho moc nezkontrolujete. **V každém případě se zdržte měření elektronických komponent (jako je zapalovací cívka, regulátor a jednotka předstihu). Riskujete tam vážné poškození vnitřní elektroniky. Z operace stejně nezískáte žádné hmatatelné výsledky.** Mějte na paměti, že také váš karburátor, vaše zapalovací svíčky a patice zapalovacích svíček (i když jsou zcela nové) mohou být příčinou poruchy. Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutně znovu nastavit na nižší hodnoty. Pokud systém po montáži nenastartuje, odpojte nejprve modrý (nebo modrobílý) vypínací vodič přímo u zapalovací cívky (nebo v některých případech u předstihové jednotky), abyste vyloučili případnou poruchu ve vypínacím obvodu. Pečlivě zkontrolujte zemní spoje, ujistěte se, že je dobré elektrické spojení mezi rámem a blokem motoru. V případě potíží se nejprve obraťte na naši znalostní databázi, než nám materiál odešlete ke kontrole.

- Jiskra klasických bodových zapalovacích systémů má s přibližně 10 000 volty poměrně málo energie, a proto vypadá žlutě a tlustě (což ji však činí dobře viditelnou). Jiskra našeho systému má vysokou energii až 40 000 V, a proto má tvar tenké jehly a modrou barvu, takže není tak viditelná. Navíc jiskru získáte pouze při rychlostech ovládaných nakopnutím, nikoliv pomalým stlačením nakopávací páky rukou (jak by tomu mohlo být u zapalování na bázi akumulátoru).

- Systémy se dvěma výstupními zapalovacími cívkami mají několik zvláštností. Při zkouškách na jedné straně musí být druhá strana buď připojena k namontované zapalovací svíčke, nebo bezpečně uzemněna. V opačném případě nedojde k jiskření ani na jedné straně. Také při takto otevřených výstupech mohou po celé cívce létat dlouhé a nebezpečné jiskry.

- Nikdy neprovádějte svařování elektrickým obloukem na motocyklu bez úplného odpojení všech částí obsahujících polovodiče (zapalovací cívka, regulátor, předstih), stator a rotor není třeba sundávat. Totéž platí pro pájení. Před dotykem s elektronikou odpojte páječku od elektrické sítě! Nikdy nepoužívejte měděný tmel na zapalovací svíčky.

- Elektronika je velmi citlivá na nesprávnou polaritu. Po práci na systému zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Špatná polarita vytváří zkraty a zničí regulátor, zapalovací cívku a předstihovou jednotku. Zásadně platí, že zapojení bude vždy barevné. Případy, kdy dochází k barevným přeskokům mezi vodiči, jsou výslovně uvedeny v našem návodu.

- Při manipulaci s novým rotorem dávejte pozor, abyste nepoškodili jeho magnety. Vyvarujte se přímých úderů do obvodu rotoru. **Při přepravě nikdy nepokládejte rotor na stator.** Dodržujte naše informace týkající se přepravy materiálu.

- Nepoužívejte zásuvky zapalovacích svíček s odporem vyšším než 5 kOhm. Raději použijte 1 nebo 2kOhm. Mějte na paměti, že zásuvky zapalovacích svíček stárnou, a tím se zvyšuje jejich vnitřní odpor. Pokud motor startuje pouze za studena, je velmi pravděpodobné, že příčinou je vadná objímka zapalovací svíčky a/nebo zapalovací svíčka. V případě problémů zkontrolujte také kabely vysokého napětí. Nikdy nepoužívejte kabely HT z uhlíkových vláken, nikdy nepoužívejte tzv. horké dráty, které slibují zvýšení jiskry.

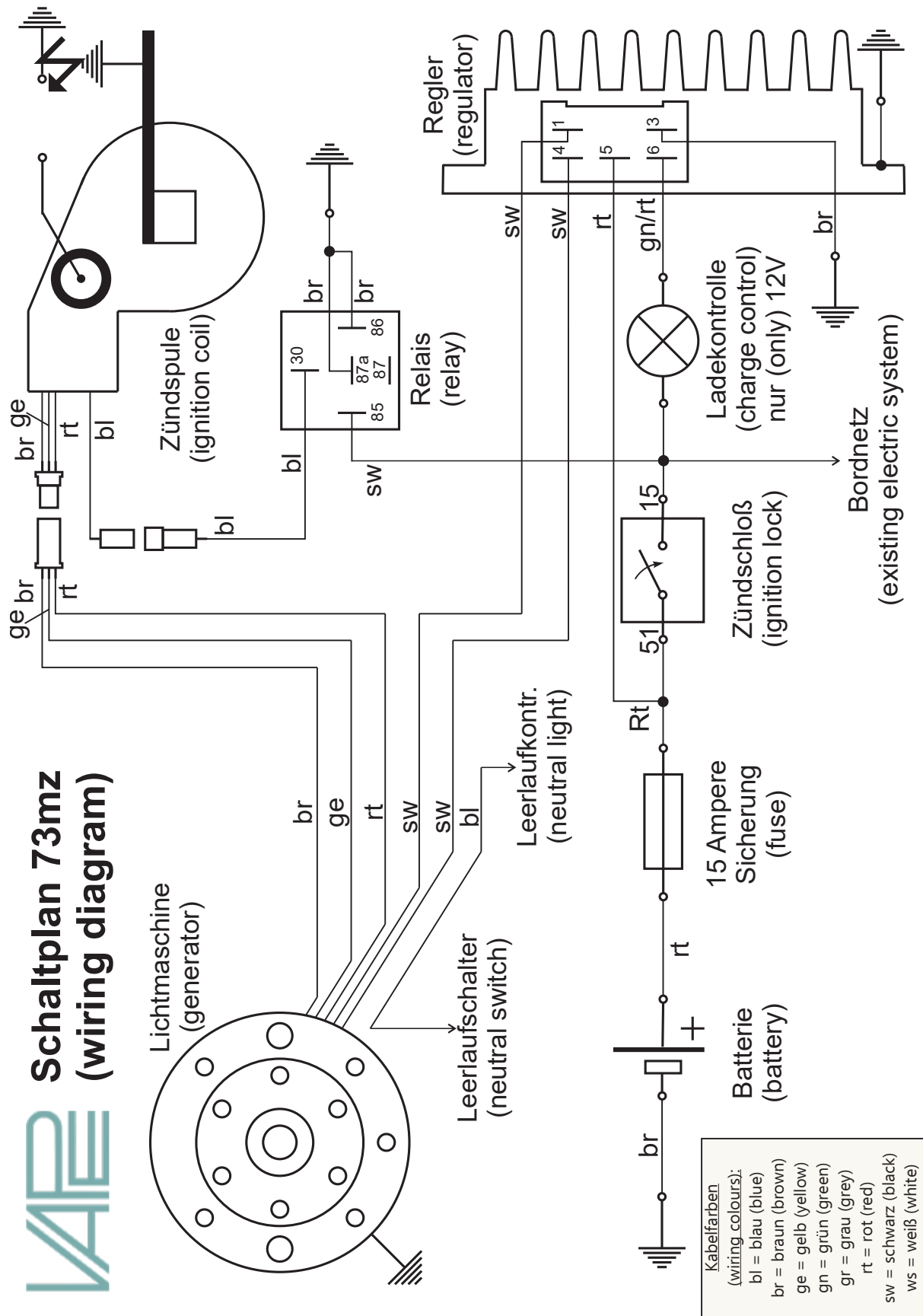
- Rotor je vhodné potřítk tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.

- K uvolnění rotoru nikdy nepoužívejte stahovák nebo kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění jeho magnetů. Pro opětovné odpojení nového rotoru nabízíme speciální stahovák (viz montážní návod)!

- Pokud motocykl delší dobu nepoužíváte, odpojte baterii (tak, jak je), aby nedocházelo k prosakování proudu přes diody regulátoru. I když i odpojená baterie se po určité době sama vybije.

- Dodržujte tyto poznámky, ale zároveň se nebojte procesu instalace. Nezapomeňte, že před vámi systém úspěšně nainstalovaly tisíce dalších zákazníků.

Užijte si jízdu na kole s jeho novým elektrickým srdcem!



Schaltplan Regler 102 (wiring diagram regulator)

