



*Powerdynamo přináší nové zapalování a světlo
do vašeho starého motocyklu*

Společnost

produkty

Technická
pomoc

Vyhledávání



Montážní návod pro **systém 73 83 999 00**

Verze 11.09.2015

Pokud umíte nainstalovat a načasovat zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete nainstalovat Powerdynamo!
Pokud jste na svém zapalování nikdy nepracovali, raději to nechte udělat někomu, kdo to ví.

Společnost Powerdynamo nemůže monitorovat dodržování těchto pokynů ani podmínky a metody instalace, provozu, používání a údržby systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku a možná i ke zranění osob. Proto nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztrátu, poškození nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu nebo nesprávného použití a údržby nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisí. Vyhražujeme si právo na změny produktu, technických údajů nebo montážního a provozního návodu bez předchozího upozornění.

**DŮLEŽITÉ:****Před zahájením práce na motocyklu si prosím přečtete celý a pozorně tento návod.**

Mějte prosím na paměti, že **jakákoliv úprava materiálu i vlastní pokusy o opravu, které nebyly dohodnuty s Powerdynamo, mohou vést ke ztrátě záruky. Neodstřihujte dráty. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často vede k poškození elektroniky.** Všímněte si také informací uvedených na informační stránce tohoto systému. Zkontrolujte, zda to, co jste si koupili, skutečně odpovídá motocyklu, který máte. Nesprávné nastavení zapalování může poškodit váš motor a dokonce vás zranit při startování (násilné 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.

Určené použití

Tento systém je určen k nahrazení sériového dynama/alternátoru a zapalovacích systémů u historických a klasických motocyklů, **jejichž charakteristiky motoru nebyly upraveny na trhu s náhradními díly**. Tento systém není laděním a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zvyšuje jízdní vlastnosti a komfort tím, že nabízí lepší osvětlení, lepší funkci bočních směrových světel a klaksonu a ve srovnání se zastaralými systémy pažby zvýšenou spolehlivost. Protože náš systém neovlivňuje vlastnosti motoru, nezvyšuje emise plyných škodlivin a hluk. Ve většině případů by se emise znečišťujících látek měly dokonce snížit díky lepšímu spalování. Pokud je systém používán tak, jak je určen, obvykle nenaruší stávající právní status motocyklu (toto prohlášení platí pro Německo, pro ostatní země si prosím ověřte, zda jsou v místě vaše předpisy o silničním povolení). Tento systém není vhodný pro použití na soutěžních akcích. Při použití jiným než určeným způsobem bude záruka neplatná a může se stát, že nedosáhnete požadovaných výsledků nebo v nejhorším případě ztratíte způsobilost k provozu.

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 jinými typy dobíjecích nebo nenabíjecích baterií.

Jedná se o **náhradní systém a ne o kopii skladového materiálu**. Díly v tomto systému proto vypadají odlišně a mohou se odlišovat (zejména zapalovací cívka a regulátor), což vyžaduje vaši úpravu.

Během montáže bezpodmínečně začněte se sestavou dílů na bázi motoru, abyste se přesvědčili, že skutečně sedí, než začnete s montáží vnějších dílů. V mnoha případech je zákazníci nejprve smontují, a tím **je často upraví v rozporu se zárukou**, což je činí nevhodnými pro obnovený prodej. **Výměna starých zapalovacích systémů není záležitostí odebrání něčeho z regálu v supermarketu, protože existuje mnoho typů, verzí a možná neznámých modifikací na trhu s náhradními díly, které skrývají spoustu místa pro chyby.**

Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními třetích stran (jako je GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou tyto části poškodit.** Je možné, že stávající **elektronické tachometry** nebudou s novým systémem fungovat. **Pro vhodná řešení** si přečtěte naše informace. Možná 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 možnost nemá, proto si předem ověřte svou právní situaci.

Nemáte-li odborné znalosti pro instalaci, nechte ji provést odborníkem nebo v odborné dílně. Nesprávná instalace může poškodit nový systém a váš motocykl, případně vést i ke zranění.

Než si objednáte systém, zkontrolujte, zda je součástí sady **stahovací nástroj pro nový rotor**. Pokud ne, raději si to objednejte ve stejnou dobu. Možná budete chtít objednat žárovky, pojistku, klakson, **blikač** atd.

K opětovnému vytažení nového rotoru 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 nárazy (včetně během přepravy). Před montáží vždy zkontrolujte, zda nedošlo k poškození (na rotoru bez

plastifikace magnetů zkuste magnety odtlačit prsty stranou). Po dopadu se mohly vlepené magnety ulomit a přilnout k rotoru pouze magnetickou silou, takže si toho člověk hned nevšimne. Během chodu motoru by poškození bylo značné. Před umístěním rotoru na motor se prosím ujistěte, že jeho magnety nezachytily žádné kovové předměty, jako jsou malé šrouby, matice a podložky. To by stejně vedlo k vážným škodám.



Internet

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



Měli jste dostat tyto díly:

- hlavní tělo generátoru s předmontovanými statorovými cívkami a krycí deskou
- setrvačnick (rotor)
- regulátor/usměrňovač
- elektronická předběžná jednotka
- zapalovací cívka
- HT kabel, upevňovací šrouby
- vypnout relé (pouze pro použití v R25, viz dále v textu)

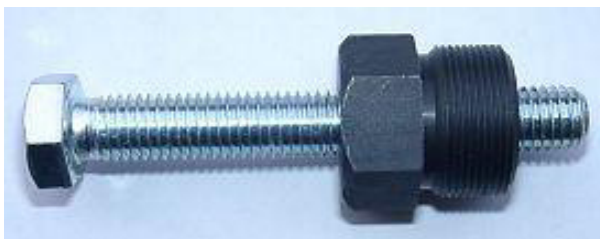


Nevyjímejte cívku statoru ze základny. Riskujete pouze jeho poškození.

Pro montáž sejměte desku držáku krytu (3 šrouby a 3 pouzdra vespod)



K vytažení starého rotoru budete potřebovat stahovací nástroj M8x90 (číslo dílu: 70 80 899 90 -**Není součástí dodávky**).

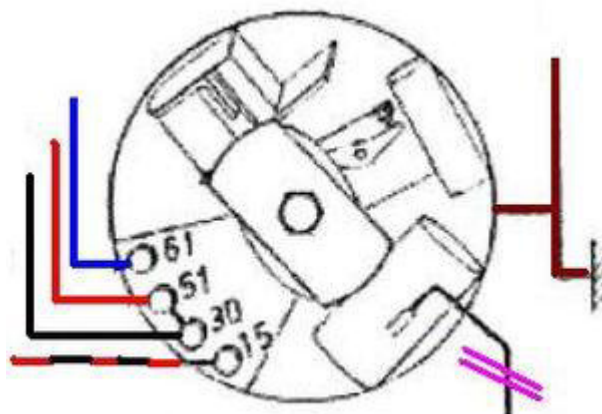


K opětovnému vytažení nového rotoru budete potřebovat stahovací nástroj M27x1,25 (díl 99 99 799 00 -**Není součástí dodávky**).

Poznámka: Nikdy nepoužívejte stahovák drápů, kladivo ani jiné zařízení kromě stahováku M27x1,25. Riskujete poškození rotoru.

Ujistěte se, že vaše kolo bezpečně spočívá na jejím stojanu, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole a že máte dobrý přístup ke straně generátoru k motoru. Pro lepší přístup ke generátoru budete muset posunout přední vidlici.

Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Všimněte si, že budete instalovat 12V systém, takže budete potřebovat buď 12V baterii, nebo využijete možnost jízdy bez. Stále budete muset vyměnit všechny žárovky za 12V. Houkačka může zůstat na 6 voltech. Pro jízdu bez baterie si přečtěte naše [informace o jízdě bez baterie](#) .



Sundejte kryt generátoru a odpojte všechny vodiče vedoucí k dynamu. Normálně by to mělo být:

- modrý kabel na kolíku 61 (ke kontrolce zapalování)
- tlustý černý kabel na kolíku 30 (ke kladnému pólu baterie)
- tlustý červený kabel na kolíku 51 (k zámku zapalování)
- černý (R25/2 černý/červený) kabel na kolíku 15 (k zámku zapalování)
- vysokonapěťový kabel k zapalovací svíčke.

Vytáhněte všechny kabely ze skříně motoru, ale ještě je neodstříhujte.

Po montáži nových dílů zapalování znovu zapojte takto:

Všimněte si, že:

Přepojení závisí trochu na vaší konkrétní situaci, tzn

- model BMW, který máte
- pokud jezdíte s baterií
- pokud máte kolík 2 na hlavním vypínači
- pokud je vaše sériové vedení stále v pořádku
- modrý vodič na svorce 61 generátoru se propojí se zeleným/červeným na novém regulátoru (takže jedete s baterií). Podívejte se prosím na přiložené 6,3mm pinové konektory . [To je pro kontrolku nabíjení](#). Pro použití bez baterie tento vodič izolujte a udržujte jej v nečinnosti.
- silný červený vodič na svorce 51 generátoru (který vede k hlavnímu vypínači světlometů) je buď
 - # přemostěn k silnému černému, který dříve vedl ke svorce 30
 - # vedl přímo k baterii (plus svorka!)
- těžký černý vodič na svorce 30 generátoru (který vede k baterii plus) je buď
 - # přemostěn na silně červený (viz výše), nebo
 - # smazán
- červený/černý vodič z pinu 15 je buď
 - # odstraněn, pokud nepotřebujete instalovat relé (protože máte pin 2 u hlavního vypínače nebo jezdíte bez baterie nebo
 - # LED a připojen k černému novému relé (takže se používá)
- těžký hnědý vodič (uzemnění), který je připojen k zemníci svorce vedle záporného (-) kartáče, zajišťuje dobré uzemnění (nejlépe přímo minus baterie)

Integrace mezi původním obecným elektrickým systémem (osvětlení, klakson atd.) a novým systémem je na baterii (nebo pokud jedete bez vodičů, které normálně vedou k baterii).

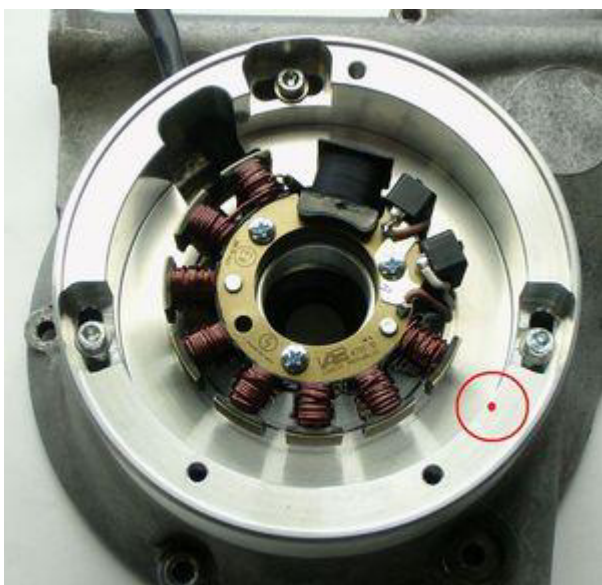
Sundejte centrální šroub, který drží zásobní rotor a odstředivý regulátor na klikovém hřídeli. Demontujte odstředivý regulátor. Zařadte první rychlostní stupeň, abyste získali určitý odpor vůči pohybu.

Odstraňte 3 montážní šrouby, které připevňují tělo dynama k motoru, a sejměte jej. Možná budete potřebovat několik jemných tahů paličkou s gumovou hlavou, abyste ji sundali. K vytažení rotoru budete potřebovat stahovací nástroj M8x90. Alternativně můžete, jak bylo doporučováno ve starším původním návodu: "...vložit ocelový kolík (40 mm x 5,5 mm) do středového upevňovacího otvoru a poté jej následovat šroubem M8."



Z kliky vezměte klíč na dřevoryt.

Už to nebudete potřebovat. Nezapomeňte to udělat, jinak budete mít později potíže s montáží. (Poznámka: tento klíč na dřevoryt ve skutečnosti nedrží váš rotor na hřídeli, to dělá kužel. Jednoduše vede ke správnému nastavení, kterého se nyní jinak dosáhne.)



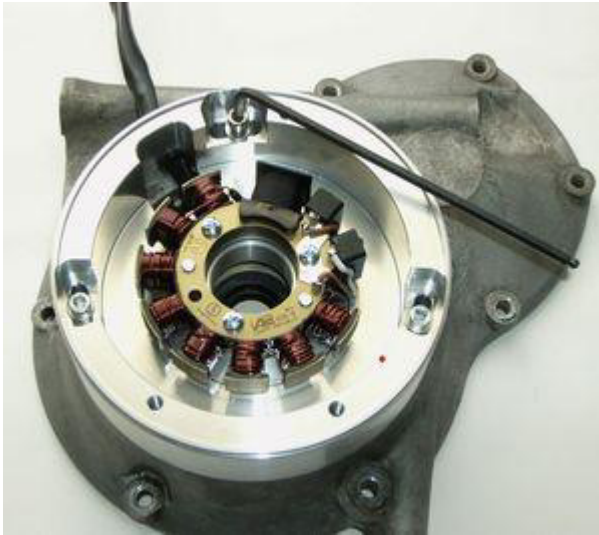
Podívejte se na nové těleso statoru. Najdete tam nahoře na boční stěně malé červené značení. Na obrázku zde zakroužkované červeně.

Toto je označení zapalování.



Podívejte se na nový rotor. Na jejím obvodu najdete laserem vypálenou linku.

Také označení zapalování.



Umístěte předmontovanou novou generátorovou jednotku na motor.

Umístěte šrouby (3xM5x30) doprostřed dlouhých otvorů, abyste získali volnost nastavení pro jemné doladění.

Výstup drátu se zobrazí vlevo nahoře jako v systému skladu.

Vyjměte zapalovací svíčku. Nasadte rotor volně na kliku a zkontrolujte, zda se může volně pohybovat nad statorem. Uvedte píst do horní úvrati (TDC), což je nejvyšší poloha pístu. Abyste tomu pomohli, nasadte nový rotor ručně na kliku pro otáčení hřídele.



Jakmile najdete TDC, opatrně znovu sejměte rotor, aniž byste změnili polohu kliky.

Poté jej znovu nasadte na kliku tak, aby značka na rotoru souhlasila se značkou na základně. Pokud dojde ke změně polohy kliky, musíte začít znovu.

Pro jemné doladění můžete později otočit celé tělo v rozsahu dlouhých otvorů.

Rotor pečlivě upevněte šestihranným šroubem M8x40 (nezapomeňte prosím použít podložku). Našroubujte zapalovací svíčku zpět do válce. Ještě neumísťujte desku držáku krytu.

Nyní jste nastavili zapalování na standardní hodnotu. Toto nastavení můžete upravit/opravit

a) pro menší změny (jemné doladění)

otočením celého těla v dlouhých otvorech (s povolenými šrouby)

- otáčení těla ve směru hodinových ručiček přináší pozdější zapálení, otáčení proti směru hodinových ručiček dřívější zapalování (větší předstih)

b) pro větší změny

sejměte rotor (použijte stahovák) a nastavte jej do požadovaného jiného úhlu

- otáčení rotoru ve směru hodinových ručiček - přináší dřívější zapálení
- otáčení rotoru proti směru hodinových ručiček - přináší pozdější zapálení

Pokud experimentujete s nastavením, zkontrolujte, co děláte, pomocí stroboskopu. Uvědomte si prosím, že nesprávné nastavení může poškodit motor a způsobit prudké zpětné rázy startéru, které by vás mohly zranit.



Jakmile je vše hotovo a motor běží k vaší spokojenosti, umístěte desku držáku krytu zpět. Pod desku přijdou opět 3 distanční trubky. 3 šrouby M6xc30 vše upevněte.

Delší šikmá část desky ukazuje vlevo nahoře jako na obrázku zde.

Víko pažby je upevněno 2 šrouby M4 v držáku.



Upevněte novou zapalovací cívku pod benzínovou nádrž nebo na rám.

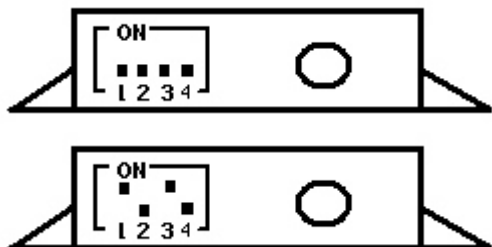
To se může lišit typ od typu.



Budete také muset upevnit nový regulátor/usměrňovač a předsuvnou jednotku (černou skříňku) na své kolo.

Pokud se rozhodnete jezdit bez baterie, můžete díly umístit do [prázdného pouzdra na baterie](#).

Podívejte se na malý modrý blok dip-switch na horní úzké straně předsuvné jednotky. K dispozici jsou 4 malé přepínače pro volbu jednotlivých křivek předstihu zapalování.



Křivka pro R25/26 se aktivuje, jak je znázorněno zde.
To přináší plný posun o 38° při 3000 ot./min.

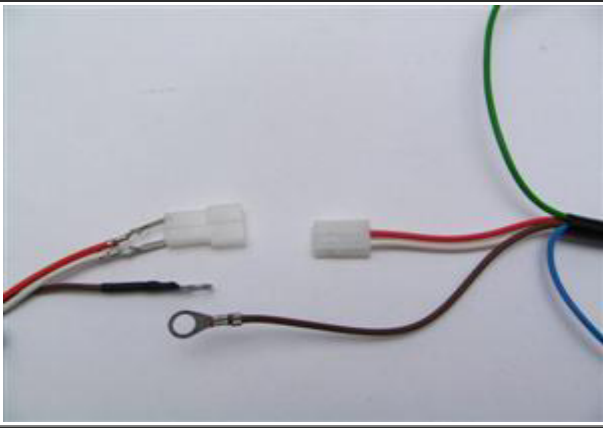
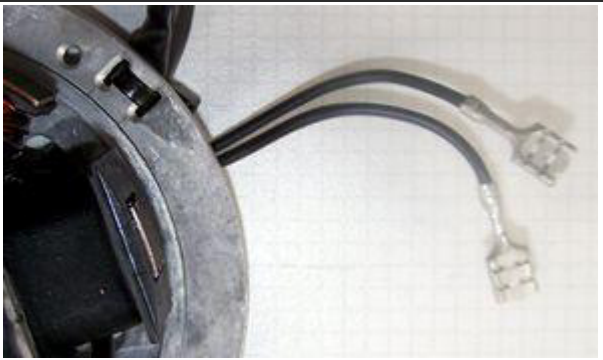

Pokud chcete mít plný 38° předstih pouze od 3500 otáček, použijte toto nastavení.
Podle našich zkušeností je lepším řešením plný pokrok od 3000 výše, jak je uvedeno výše.

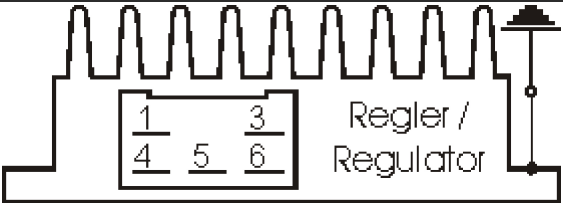
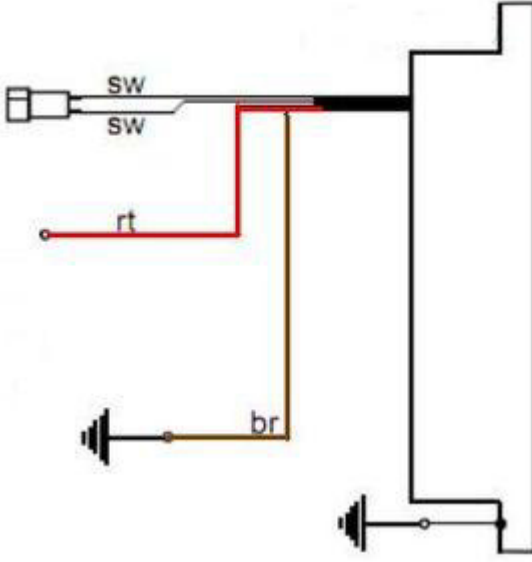

Vypínací relé ??

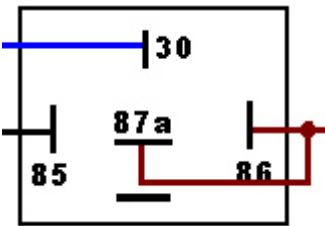


S balením je dodáváno relé. Jeho zapojení viz dále níže.

Vzhledem k tomu, že později R25 a (normálně) všechny R26 mají hlavní vypínač s (nepoužitým) kolíkem 2, může být modrý zabíjecí vodič z předstihu připojen přímo k tomuto kolíku 2 s relé zcela vynechaným.

<p>Připojte díly podle příslušného schématu zapojení!</p> <p>Pro náš standardní DC regulátor (95 22 699 06) použijte schéma zapojení 91ir12 : Pro náš DC regulátor s vestavěným vyrovnávacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte další schéma zapojení reg_102 :</p>	
<p>* Aby se usnadnil výstup drátu často malými otvory v plášti motoru, plastová zástrčka kabeláže generátoru, která vede k předstihové jednotce, nebyla nasazena na svorku drátu. Zástrčku byste tam měli umístit až poté, co je vše správně nainstalováno na straně motoru.</p>	
	<p>Hleďte předváděcí jednotku s její zásuvkou a dvěma vodiči (červený a bílý).</p> <p>Na tuto zástrčku nasadte dodané 2-polohové pouzdro zástrčky a vložte dva vodiče (červený a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky bezpečně zapadají do krytu a že připojujete:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ bílá až bílá ▪ červená až červená
<p>Pokud byste potřebovali (nebo chtěli) znovu vyjmout svorky z pouzdra zástrčky, vložte kancelářskou sponku zepředu vedle svorek a odsuňte malý hrot stranou. Pak vytáhněte drát.</p>	
<p>* Hnědé dráty z nového generátoru a předstihové jednotky se svorkami s kulatým okem...</p>	<p>... nutno přišroubovat k rámu držáku zapalovací cívky (ukostření). Toto spojení je velmi důležité. Prosím nespolehejte na kostru jako <i>zemní</i> spojení. Lak, olej a nečistoty často brání dobrému kontaktu!</p>
<p>* Šedá resp. zelený kabel předstihové jednotky...</p>	<p>... je výstup ze zapalovací cívky a připojuje se tam k jedné samčí svorce.</p>
<p>* Důležité! Vyhněte se prodloužení zeleného vodiče mezi jednotkou předstihu a zapalovací cívkou. To může vést k potížím se zapalováním. Nikdy nevedte vysokonapěťový kabel a kabely od generátoru k předstihu a/nebo šedý vodič od předstihu k zapalovací cívkě těsně paralelně (řekněme v jednom stínění). Tím se spustí zpětná vazba, která naruší zapalování a může dokonce poškodit předstihovou jednotku.</p>	
<p>* Připojení alternátoru Powerdynamo k okruhu osvětlení (přes regulátor):</p>	
	<p>2 černé dráty vedoucí z cívky statoru nesou napětí pro světla, klakson, blinkačky atd. Nemají nic společného se zapalováním.</p> <p>Toto napětí (něco mezi 10 a 50 volty AC) však musí být stabilizováno (regulováno) a pro většinu použití usměrněno na stejnosměrný proud (DC), protože jde především o střídavý proud (AC).</p> <p>K tomu nabízíme 2 různé regulátory:</p>
<p> Pozor: Jakákoli záměna plus a mínus (u DC verzí) vede k okamžité destrukci regulátoru . Toto nepředstavuje případ záruky, protože se jedná o nedbalost! Spálený regulátor poznáte především podle ostrého zápachu.</p>	
<p>* Regulátor typu 1: se standardním stejnosměrným regulátorem (95 22 699 06) , použijte schéma zapojení 91ir12 :</p>	

<p>* </p>	<p>Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní zástrčku se 6 pozicemi, z nichž <u>jedna</u> není použita. K této zástrčce je dodáván zásuvkový kryt zástrčky. Do této zástrčky musíte zasunout následující vodiče (které mají svorky, které se zacvaknou do zástrčky):</p>
<p>Dva černé kabely vedoucí od generátoru...</p>	<p>... připojte na piny 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.</p>
<p>Nový hnědý kabel s kulatým okem...</p>	<p>... propojuje pin 3 jednotky regulátoru (odtud jde stejně hnědý vodič dovnitř jednotky) se záporným pólem baterie nebo (v případě, že jedete bez baterie) se zemí (šasi).</p>
<p>Nový červený kabel s kulatým okem...</p> <p>Pozor: Špatná polarita poškodí elektroniku!</p>	<p>... se připojí na pin 5 nového regulátoru (odtud stejně červený vodič vede dovnitř jednotky). Zde vystupuje vaše regulované kladné napětí pro připojení k baterii plus, nebo (v případě, že jedete bez baterie) ke svorce napěťového vstupu hlavního vypínače (zámek zapalování, německá kola: kolík 51/30).</p>
<p>Ujistěte se, že mezi baterií a obvody vozidla máte 8A pojistku .</p>	
<p>Zelený/červený vodič na kolíku 6 nového regulátoru...</p> <p>Poznámka: Do listopadu 2007 byl tento vodič jediným vodičem mimo kompaktní zástrčku.</p>	<p>... je pro kontrolku nabíjení. Zapojíš tam drát, který dříve vedl od kontrolky k původnímu regulátoru.</p> <p>Ujistěte se, že toto ovládání funguje pouze s vloženou baterií. Pokud jedete bez baterie, ale přesto připojíte kabel, uvidíte, že světlo svítí, i když generátor generuje napětí. Bez baterie jej tedy nepřipojujte.</p>
<p>Funkce ovládání nabíjecího světla je založena na tranzistorovém spínači a je doplňkovou funkcí. I kdyby to selhalo, regulátor může být stále v pořádku a funkční. Jednoduchá kontrola: nechte běžet motor, zapněte světla, odpojte baterii. Pokud máte jasné světlo, jednotka je v pořádku.</p>	
<p>* Regulátor typu 2: se stejnoseměrným regulátorem s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) , použijte navíc schéma zapojení reg_102 :</p>	
	 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 černé (sw) vodiče jsou AC vstup z alternátoru (protože je AC, nezáleží na tom, který černý ke kterému černému) ▪ červený (rt) vodič je 12V DC výstup plus ▪ hnědý (br) drát je uzemněn, vnitřně připojen k pouzdru

<p>* Zůstává modro/bílý vodič na předsuvné jednotce. Toto je zabíjející (přerušovací) drát.</p> <p>Připojeno k zemi - zastaví zapalování!</p> <p>Poznámka: Pokud dojde k selhání zapalování, odpojte jako první měření tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu získat mobilní telefon (podrobnosti viz: technická pomoc)!</p>	<p>Vypnutí samostatným vypínačem (při jízdě bez baterie): Relé nebude osazeno. Modro-bílý kabel předváděcí jednotky bude připojen ke spínači zabíjení, který se zavírá proti zemi (tlačítko na řídítkách). Nebo namontujete zámek zapalování, který má zařízení pro připojení k zemi, když je v poloze OFF.</p> <p>Metoda baterie: Připojte hnědý vodič relé k dobrému uzemnění. Vedte delší černý drát z relé k drátu, který předtím běžel ke kolíku s napětím, když je spínač zapnutý (v německých motorkách: kolík 15) a připojte jej tam. Připojte modrý vodič z kolíku 30 relé k modrému (/bílému) vodiči na nové předváděcí jednotce. Pokud by se vám na silnici vybila baterie, stačí odpojit modrý vodič a vaše kolo se znovu rozjede (ted' se nezastaví pouze vypnutím).</p>
<p>Zapojení relé (pokud je použito):</p> 	<p>Hnědý vodič s prstencovou svorkou z kolíků 87a a 86 jde k zemi.</p> <p>Černý vodič z kolíku 85 jde do svorky hlavního vypínače s napětím, pokud je zapnutý.</p>
<p>* Našroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ...</p> <p>Nepoužívejte prosím žádné kabely zesilující jiskry, jako jsou „Nology superkabely“ nebo „horký drát“. To naruší systém a možná jej poškodí.</p>	<p>... do zapalovací cívky a před montáží cívky přetáhněte gumové těsnění (bude to jednodušší).</p> <p>Používejte prosím kabel dodaný s balením a ne jakýkoli starý kabel.</p>
<p>Uděláte si laskavost, když svému motocyklu dopřejete nové zapalovací svíčky a objímky (nejlépe mezi 0-2 kOhm). Spoustu problémů je třeba vysledovat ke „zjevně dobrým“ (dokonce zcela „zcela novým“) zapalovacím svíčkám, koncovkám a kabelům.</p> <p>Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem. NGK (např.) nabízela takové zapalovací svíčky kódované "R" (pro odpor).</p>	
<p>* Nakonec - a před instalací baterie a před prvním nastartováním - prosím znovu pečlivě zkontrolujte všechna připojení a upevnění podle schématu zapojení. Zkontrolujte správné napětí baterie a žárovek (12V).</p> <p>Pokud by něco nefungovalo, podívejte se prosím do našeho průvodce odstraňováním problémů na naší domovské stránce. Jako první krok odpojte modrý vodič od cívky a znovu otestujte.</p>	
<p>* DŮLEŽITÉ: Při opravě klikového hřídele je hřídel dynama často opracována a zkracuje se. Výsledkem je níže posazený rotor, který se nyní možná svými nýty dotýká cívky statoru. Výsledkem je zničený stator a porucha zapalování. Další podrobnosti a způsob kontroly naleznete (online) zde .</p>	
<p>Důležité bezpečnostní a provozní informace</p> <p># Bezpečnost především! Dodržujte prosím všeobecné 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 instalaci. Po montáži prosím zkontrolujte vhodným způsobem (stroboskopem), zda je nastavení správné, aby nedošlo k poškození motoru, případně i vašeho zdraví. Za instalaci a správnost nastavení zodpovídáte pouze vy.</p>	

- # Zapalovací systémy vytvářejí vysoké napětí! S naším materiálem až 40 000 voltů! Při neopatrném zacházení to může být nejen bolestivé, ale přímo nebezpečné . Dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody zapalovací svíčky a otevřete vysokonapěťové kabely. Pokud potřebujete vyzkoušet zapalování, pevně přidržte objímku zapalovací svíčky pomocí dobře izolujícího materiálu a pevně ji zatlačte na pevnou zem bloku motoru. Nikdy netahejte za víčka zapalovacích svíček, když motor běží. Vozidlo myjte pouze se zastaveným motorem a vypnutým zapalováním.
- # Pokud jste v sadě obdrželi HT kabely s pevnou gumovou manžetou (která neobsahuje odpor), možná budete muset použít zapalovací svíčky s vestavěným odporem (nebo vyměnit víčko za svíčku s odporem), abyste dodrželi místní zákony. .
- # Po instalaci zkontrolujte dotažení všech šroubů, i těch předinstalovaných . Pokud se části během provozu uvolní, nevyhnutelně dojde k poškození materiálu. Šrouby předmontujeme pouze volně.
- # Dejte nově nainstalovanému systému šanci pracovat, než začnete kontrolovat a testovat hodnoty , nebo co je horší, aplikovat na něj změny.
Naše díly byly před dodáním zkontrolovány. Stejně toho moc nezkontrolujete. **V každém případě se zdržte měření elektronických součástek (jako je zapalovací cívka, regulátor a předstihová jednotka). Riskujete tam vážné poškození vnitřní elektroniky. Z operace stejně nedostanete žádné hmatatelné výsledky.** Mějte na paměti, že také váš karburátor, vaše zapalovací svíčky a objímky zapalovacích svíček (i když zcela nové) mohou být příčinou poruchy. Obecná zkušenost s našimi systémy je, že karburátor bude muset být přenastaven na nižší nastavení. Pokud se systém po sestavení nespustí, nejprve odpojte modrý (nebo modro/bílý) vypínací vodič přímo na zapalovací cívce (nebo v některých případech předstihové jednotce), abyste odstranili jakoukoli poruchu v odpojovacích obvodech. Pečlivě zkontrolujte uzemnění a ujistěte se, že mezi rámem a blokem motoru je dobré elektrické spojení.
V případě problémů se prosím nejprve obraťte na naši znalostní databázi , než nám zašlete materiál ke kontrole
- # Jiskra klasických bodových zapalovacích systémů má s asi 10 000 volty poměrně málo energie a vypadá proto žlutě a tlustě (což je však velmi viditelné). Jiskra z našeho systému je vysokoenergetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto je tenká jako jehla a má modrou barvu, takže není tak viditelná. Kromě toho získáte jiskru pouze při rychlostech s nastartováním a ne pomalým zatlačením páky dolů rukou (jak byste mohli získat zapalování na baterie).
- # Systémy využívající zapalovací cívky se dvěma výstupy mají několik zvláštností. Vezměte prosím na vědomí, že během testů na jedné straně musí být druhá strana připojena k namontované zapalovací svíčce nebo musí být bezpečně uzemněna. Jinak nebude jiskra ani na jedné straně. Také s takto otevřenými východy mohou po celé cívce létat dlouhé a nebezpečné jiskry.
- # Nikdy na kole nesvařujte elektrickým obloukem bez úplného odpojení všech dílů obsahujících polovodiče (zapalovací cívka, regulátor, předstih), stator a rotor není nutné sundávat. Totéž platí pro pájení. Než se dotknete elektroniky, odpojte páječku od sítě! Nikdy nepoužívejte měděný tmel na zapalovací svíčky.
- # Elektronika je velmi citlivá na špatnou polaritu. Po práci na systému zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Špatná polarita způsobí zkraty a zničí regulátor, zapalovací cívku a předstihovou jednotku. Zapojení bude zpravidla vždy barva od barvy. Případy, kdy barevné skoky mezi dráty jsou výslovně uvedeny v našich pokynech.
- # Při manipulaci s novým rotorem dávejte pozor, abyste nepoškodili jeho magnety. Vyvarujte se přímých úderů na obvod rotoru. **Při přepravě nikdy nepokládejte rotor přes stator. Dodržujte naše informace týkající se přepravy materiálu.**
- # Nepoužívejte zásuvky na zapalovací svíčky s odporem větším než 5 kOhm. Je lepší použít 1 nebo 2 kOhm. Mějte na paměti, že objímky zapalovacích svíček stárnou a tím se zvyšuje jejich vnitřní odpor. Pokud motor startuje pouze za studena, je velmi pravděpodobně příčinou vadná objímka zapalovací svíčky a/nebo zapalovací svíčka. V případě problémů zkontrolujte také vysokonapěťové kabely. Nikdy nepoužívejte HT-kabely z uhlíkových vláken, nikdy nepoužívejte takzvané "horké dráty", které slibují zvýšení jiskry.
- # Rotor je dobré pokrýt tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.
- # K odpojení rotoru nikdy nepoužívejte stahovák nebo kladivo. Jeho magnety by se v případě mohly uvolnit. Pro opětovné vyřazení nového rotoru nabízíme speciální stahovák

(viz montážní návod)!

- # Pokud motocykl delší dobu nepoužíváte, odpojte prosím baterii (tak existující), abyste zabránili úniku proudu přes diody regulátoru. I když odpojená baterie se po chvíli sama vybije.
- # Dodržujte prosím tyto poznámky, ale zároveň se nebojte procesu instalace. Pamatujte, že před vámi systém úspěšně nainstalovaly tisíce dalších zákazníků.
Užijte si jízdu na kole s jeho novým elektrickým srdcem!

[Imprint](#)[Datenschutz](#)[Sitemap](#)