




<b>Návod k montáži systému 740299900</b>	<b>7.5.2026</b>
<p><b>- Pokud umíte namontovat a nastavit sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete namontovat i systém VAPE! Pokud jste nikdy nepracovali na zapalování, nechte to raději udělat někým, kdo se v tom vyzná.</b></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. Proto nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztráty, škody nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu nebo nesprávného používání a údržby, nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhrazuje si právo provádět změny produktu, technických údajů nebo montážních a provozních pokynů bez předchozího upozornění</p>	
<p><b>DŮLEŽITÉ</b></p>	
<p><b>- Před zahájením prací na motocyklu si prosím pečlivě a důkladně přečtete tento návod</b> 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 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). Během prvních zkušebních jízd 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><b>Určené použití</b> - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynam/alternátorů a zapalovacích systémů u veteránů a klasických motocyklů, <b>jejichž charakteristiky motoru nebyly dodatečně upraveny.</b> Tento systém není tuningovým systémem a nepřinese významné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zvyšuje provozuschopnost a komfort tím, že nabízí lepší osvětlení, lepší funkci bočních blinkrů a klaksonu a ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy také vyšší spolehlivost. Jelikož náš systém nezasahuje do charakteristik motoru, nezvyšuje emise plynných znečišťujících látek ani hluk. 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 nejhorším případě ztratíte zákonnou provozuschopnost.</p>	
<p> - Společnost VAPE poskytuje záruku na homologované výrobky označené 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 jsou pravidelně prováděny příslušným orgánem.</p>	
<p><b>- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systémů 6V) olovenými bateriemi s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olovenými bateriemi, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými ani žádnými jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.</b></p>	
<p>- Jedná se o <b>náhradní systém, nikoli o kopii originálního materiálu.</b> Díly v tomto systému proto vypadají jinak a mohou se lišit v montáži (zejména zapalovací cívka a regulátor), což vyžaduje určitou úpravu z vaší strany.</p>	
<p><b>- Při montáži je nutné začít s montáží dílů na motoru,</b> abyste se ujistili, že skutečně pasují, než začnete montovat vnější díly. V mnoha případech zákazníci montují nejprve tyto díly a tím je často upravují v rozporu se zárukou, což je činí nevhodnými pro další prodej. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou toho, že si něco vezmete z regálu v supermarketu, protože existuje velmi mnoho typů, verzí a možná neznámých úprav na trhu s náhradními díly, které skýtají velký prostor pro chyby.</p>	





- Před demontáží starého systému nastavte motor do polohy BTDC levého válce. Jedná se o značku „F“ nebo „LF“ na rotoru.



- Nyní můžete demontovat rotor a stator. Odstraňte čep z klikového hřídele, jinak byste nemohli namontovat nový rotor.



- Demontujte pastorek a řetěz startovacího mechanismu.



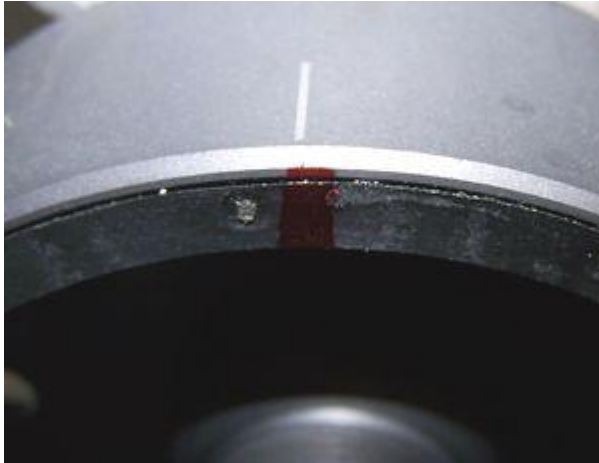
- Umístěte zemnicí desku se statorem na skříň motoru. Dva otvory (označené červeně) by měly být v poloze 3 hodiny (jak vidíte na obrázku).
- Upevněte základovou desku pomocí tří šroubů M5 dodaných se systémem.



- Podívejte se na druhou stranu. Zde vidíte otvory, které slouží pro upevňovací šrouby M5.
- Dbejte na to, aby byla deska vycentrována vůči skříni motoru. V opačném případě by mohly být cívky statoru poškozeny rotorem.
- Pomocí tří otvorů M6 můžete později upevnit kryt skříně. Použijte prosím šrouby M6 se zápustnou hlavou, které jsou součástí dodávky systému.



- Nyní přichází trochu složitější práce:
- Podívejte se na horní stranu smontované statorové jednotky. Najdete tam 2 sousedící otvory, mezi nimiž jsou 2 ostré hrany.
- Ty slouží k nastavení časování. V horní úvratí (TDC) by se tam měla objevit značka rotoru (na obrázku znázorněna červenou čarou).
- Měli byste provizorně nasadit kryt – bez rotoru (!) a zapamatovat si (značkovací fixou), kde se tato poloha nachází.
- Kryt opět sejměte.



- Všimněte si laserem vyznačené časovací značky na obvodu rotoru, která je zesílena a pokračuje červenou čarou přes magnety.

- Jedná se o značku časování, která by se měla objevit v poloze horní úvratě přímo uprostřed dvou sousedních otvorů základny, jak je popsáno výše.



- Vyjměte zapalovací svíčky a nastavte píst levého válce do horní úvratě.

- Jelikož je to obtížné provést pomocí startovací páky, nasadte nový rotor na klikový hřídel (nešroubujte jej) a použijte jej jako rukojeť k otočení kliky.

- Jakmile najdete horní úvrat, opatrně rotor opět uvolněte (nejlépe pomocí stahováku), aniž byste posunuli polohu klikového hřídele z horní úvratě.

- Poté jej nasuňte zpět tak, aby se jeho značka shodovala s polohou, kterou jste si předtím označili jako střed sousedních otvorů, a rotor opatrně upevněte pomocí speciální pouzdra a šroubu.



- Nasadte kryt magnetu se statorem zpět na motor.

- Jelikož se vám jistě nepodaří nastavit rotor přesně podle potřeby, lze desku statoru posunout v jejích podélných otvorech. Mírně povolte 3 upevňovací šrouby (ne úplně!) a posuňte základnu podle potřeby.

- Zkontrolujte, zda je klikový hřídel stále v poloze horní úvratě pro levý válec!

- Jakmile se značky vyrovnají, desku opět opatrně utáhněte.



- Najděte na rámu vhodné místo pro novou dvojitou zapalovací cívku, jednotku předstihu a regulátor.

Před instalací jednotky předstihu se podívejte na malé přepínače na jednotce předstihu. Aktivují různé charakteristiky. K dispozici jsou 4 přepínače aktivující různé křivky předstihu. Následující tabulka uvádí možná nastavení pro model CB450:

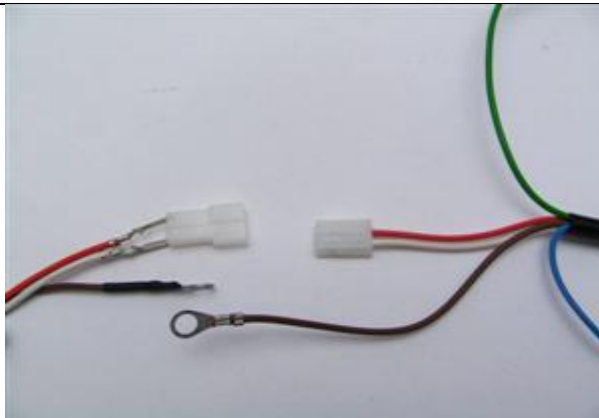
	<p><b>Doporučená křivka:</b> - od startu do 1 200 otáček 9 stupňů, poté lineárně do 38 stupňů při 3 000 otáčkách</p>
	<p><b>Alternativní křivka:</b> - od startu do 1 200 otáček 8 stupňů, poté lineárně na 34 stupňů při 3 000 otáčkách</p>

### Připojte součásti podle příslušného schématu zapojení!

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

Pro náš stejnosměrný regulátor s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte navíc schéma zapojení **reg\_102**:

- Aby se usnadnil vývod vodičů často malými otvory v krytu motoru, nebyla na svorku vodiče generátoru, který vede k jednotce předstihu, nasazena plastová zástrčka. Zástrčku byste měli nasadit až poté, co bude vše na straně motoru správně nainstalováno.



- Najděte jednotku předstihu s její zásuvkou a dvěma vodiči (červeným a bílým).

- Na tuto zástrčku nasadte dodané 2polohové pouzdro zástrčky a zasuňte do něj dva vodiče (červený a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky pevně zapadly do pouzdra a že jste připojili:

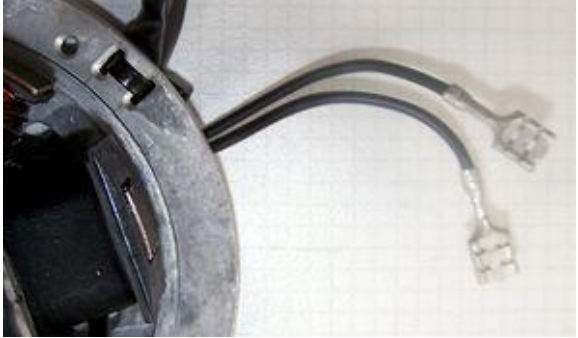
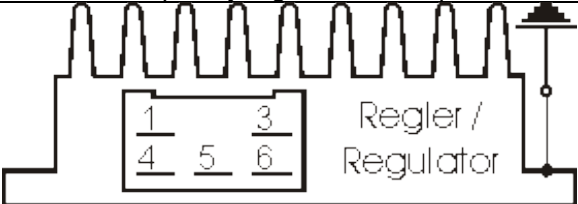
- bílý k bílému
- červený s červeným

- Pokud potřebujete (nebo chcete) svorky z pouzdra konektoru znovu vyjmout, vsuňte zepředu vedle svorek kancelářskou sponku a odsuňte malý výčnělek stranou. Poté kabel vytáhněte.

- Hnědé vodiče z **nového generátoru a jednotky předstihu** s kulatými očními svorkami ...

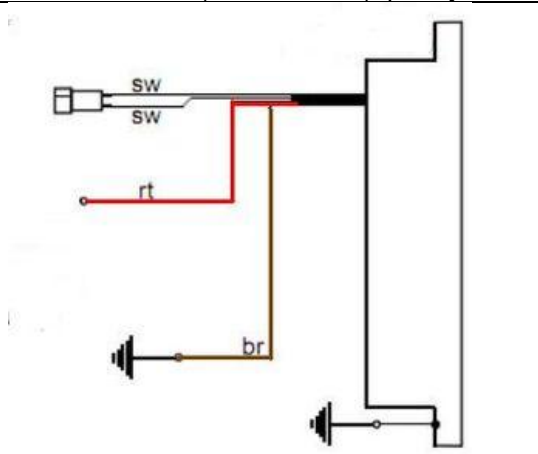
... musí být přišroubovány k nosnému rámu zapalovací cívky (zem). Toto připojení je velmi důležité. Nepoužívejte prosím rám jako zemnicí bod. Lak, olej a nečistoty často brání dobrému kontaktu!

Šedý resp. zelený kabel jednotky předstihu ...	... je výstupem k zapalovací cívce a připojuje se tam k jediné zástrčkové svorce.
<p>- <b>Důležité!</b> Vyhněte se prodloužení zeleného vodiče mezi jednotkou předstihu a zapalovací cívkou. Mohlo by to vést k problémům se zapalováním.</p> <p>Nikdy nevedte vysokonapěťový kabel a kabely z generátoru k jednotce předstihu a/nebo šedý vodič z jednotky předstihu k zapalovací cívce těsně vedle sebe (např. v jednom stínění). To by vyvolalo zpětnou vazbu, která narušuje zapalování a může dokonce poškodit jednotku předstihu.</p>	

<b>Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (přes regulátor):</b>	
	<p>- Dva černé vodiče vedoucí ze statorové cívky přenášejí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.</p> <p>- 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).</p> <p>- <b>K tomuto účelu nabízíme 2 různé regulátory:</b></p>
<p><b>Upozornění:</b> Jakékoli <b>zaměnění plusu a minus</b> (u verzí na stejnosměrný proud) vede k <b>okamžitému zničení regulátoru. To nepředstavuje záruční případ, jelikož se jedná o nedbalost!</b> Spálený regulátor lze rozpoznat většinou podle jeho ostrého zápachu.</p>	
	<p>- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní zástrčku se 6 pozicemi, z nichž jedna se nepoužívá. Součástí dodávky je kryt zásuvky, který na tuto zástrčku pasuje. Do této zásuvky musíte zapojit následující vodiče (které mají konektory, které zacvaknou do zástrčky):</p>
- Dva černé kabely vedoucí z generátoru ...	... připojte ke kolíkům 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 kulatou koncovkou ...	... se připojí ke kolíku 3 regulátoru (odtud vede rovněž hnědý vodič dovnitř jednotky) k zápornému pólu baterie nebo (v případě, že jezdíte bez baterie) k zemi (podvozku).
- Nový červený kabel s kruhovou koncovkou ...	... se připojuje k pinu 5 nového regulátoru (odtud vede červený vodič dovnitř jednotky). Zde vychází regulované kladné napětí, které se připojuje k plusu baterie, nebo (v případě, že jezdíte bez baterie) ke vstupnímu napěťovému terminálu hlavního spínače (zámek zapalování, německé motorky: pin 51/30).
<p>- Ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla <b>16A pojistku</b>.</p>	
- Zelený/červený vodič na pinu 6 nového regulátoru ...	<p>... slouží pro kontrolku nabíjení. Sem připojte vodič, který dříve vedl od kontrolky k původnímu regulátoru.</p> <p>Ujistěte se, že tato kontrola funguje pouze při přítomnosti baterie. Pokud byste jeli bez baterie, ale přesto byste vodič připojili, uvidíte, že kontrolka svítí, i když generátor generuje napětí. Bez baterie jej tedy nepřipojujte.</p>

- Funkce kontrolky nabíjení je založena na tranzistorovém spínači a je to doplňková funkce. I kdyby selhala, regulátor může být stále v pořádku. Jednoduchá kontrola: nechte běžet motor, rozsvítíte světla, odpojte baterii. Pokud svítí jasná světla, jednotka je 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 k kterému)
- červený (rt) vodič je 12V DC výstup plus
- hnědý (br) vodič je zem, vnitřně připojený k pouzdru

- Zbývá modrobílý vodič na jednotce předstihu. Jedná se o vodič pro vypnutí (cut-off).

**- Je připojen k zemi – zastaví zapalování!**

**- Poznámka:**

Pokud dojde k poruchám zapalování, odpojte jako první opatření tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet

**Vypněte pomocí samostatného vypínače**

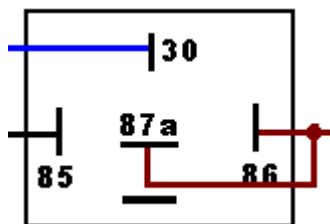
(při jízdě bez baterie):

Relé nebude namontováno. Modrobílý kabel jednotky předstihu 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.

**Metoda s baterií:**

Připojte hnědý vodič relé k dobrému uzemnění. Delší černý vodič z relé vedte k vodiči, který dříve vedl k pinu nesoucímu napětí, když je spínač zapnutý (u německých motocyklů: pin 15), a připojte jej tam. Připojte modrý vodič z pinu 30 relé k modrému (/bílému) vodiči na nové jednotce předstihu. Pokud vám na silnici selže baterie, stačí odpojit tento modrý vodič a motocykl bude opět fungovat (nyní se však nebude dávat zastavit vypnutím).

**Zapojení relé (pokud je použito):**



- Hnědý vodič s kroužkovou koncovkou z pinů 87a a 86 vede k zemi.
- Černý vodič z pinu 85 vede ke svorce hlavního spínače, která je pod napětím, pokud je spínač zapnutý.

- Přišroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ...

- **Nepoužívejte** prosím žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou „Nology supercables“ nebo „hot wire“. To by narušilo systém a mohlo by dojít k jeho poškození.

... 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 koncovky (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 vnitřním potlačovacím odporem. Společnost NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro odpor).

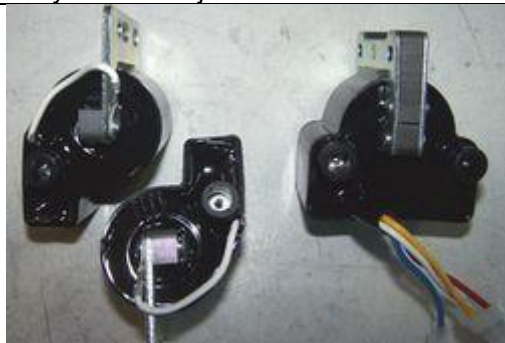


- V našich cívkách s dvojitým výstupem vedou oba konce sekundárního vinutí k zapalovacím svíčkám.

- Typický odpor mezi oběma výstupy je 6,2 kΩ. 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.

- Zapalování bude fungovat správně pouze v případě, že jsou připojeny oba vývody 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 a sčítají se jejich odpory, proto je lepší použít zásuvky pro zapalovací svíčky s nízkým odporem (rezistor) a ujistit se, že jsou v pořádku. V případě pochybností změřte odpor na **horké** zásuvce (před měřením ji zahřejte).

- Pokud je proud z uzemnění jedné strany přes zapalovací svíčku, přes cívku, k druhé zapalovací svíčce a jejímu uzemnění přerušeno, nedostanete jiskru – na žádné straně. Pokud opravdu chcete testovat pouze jednu stranu, připojte vysokonapěťový vodič druhé strany k uzemnění (uzemněte jej), pak to bude fungovat. Někdy si cívka zbavená uzemnění z druhé strany hledá náhradu – s pořádným ohňostrojem kolem sebe směrem k podvozku.



- Jako alternativu nabízíme 2 samostatné cívky, které jsou zapojeny paralelně. S tímto uspořádáním můžete testovat pouze jeden válec odpojením nepoužívané cívky.

- Nakonec – **a před instalací baterie a před prvním nastartováním** – prosím pečlivě zkontrolujte všechna připojení a montáž podle schématu zapojení. Zkontrolujte baterii a žárovky, zda 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 obrátí hřídel dynamu, která se tím zkracuje. Výsledkem je, že rotor sedí níže a jeho nýty se mohou dotýkat cívky statoru. Důsledkem je zničení statoru a selhání 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 informace a povinnosti uvedené výrobcem vašeho motocyklu.

Značky časování na materiálu slouží pouze jako obecný vodič při první instalaci. Po montáži prosím vhodnými prostředky (stroboskopem) zkontrolujte, zda jsou nastavení správná, abyste předešli poškození motoru nebo případně i ohrožení vašeho zdraví. Za instalaci a správnost nastavení nesete odpovědnost výhradně vy.

- Zapalovací systémy generují vysoké napětí! U našeho materiálu 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 odkrytých vysokonapěťových kabelů. Pokud potřebujete otestovat jiskření, pevně uchopte objímku zapalovací svíčky pomocí dobře izolačního materiálu a přitlačte ji pevně k pevné zemi motorového bloku. Nikdy netahat za krytky zapalovacích svíček, když motor běží. Umyjte vozidlo pouze při vypnutém motoru a vypnutém zapalování.

- Součástí sady by měl být vysokonapěťový kabel s pevnou gumovou krytkou (*kteřá neobsahuje rezistor*). Abyste vyhověli místním zákonům (*požadavkům na elektromagnetickou kompatibilitu*), měli byste použít zapalovací svíčku s vestavěným rezistorem (*nebo vyměnit krytku za takovou, která rezistor obsahuje*).

- Nepoužívejte současně krytku (krytky) zapalovací svíčky obsahující rezistor **SPOLU** se zapalovací svíčkou (svíčkami) obsahující rezistor. Mohlo by to způsobit problémy, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor krytky a zapalovací svíčky dohromady by neměl překročit 5 kOhm.

- 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 instalaci zkontrolujte utažení všech šroubů, i těch předem namontovaných. Pokud se během provozu uvolní součásti, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předem montujeme pouze volně.

- Nechte nově nainstalovaný systém chvíli fungovat, než začnete kontrolovat a testovat hodnoty, nebo, co hůře, provádět na něm změny.

Naše díly byly před dodáním k vám zkontrolovány. Stejně toho moc zkontrolovat nebudete moci. **V každém případě se zdržte měření elektronických komponent (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 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 se prosím nejprve podívejte do naší znalostní databáze, než nám materiál zašlete k prověření.

- Jiskra klasických kontaktních zapalovacích systémů má s přibližně 10 000 volty relativně malou energii a vypadá proto žlutě a tlustě (což ji však činí velmi 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. Kromě toho se jiskra objeví pouze při otáčkách při startu pomocí startovacího pedálu, a nikoli při pomalém stlačování startovací páky rukou (jak by tomu mohlo být u zapalování na baterii).

- 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 bezpečně uzemněna. V opačném případě nevznikne jiskra na žádné straně. Také s takovými otevřenými výstupy mohou po celé cívce létat dlouhé a nebezpečné jiskry.

- Nikdy neprovádějte elektrické obloukové svařování na motocyklu, aniž byste zcela odpojili všechny součásti obsahující polovodiče (zapalovací cívka, regulátor, předstih). Stator a rotor není nutné demontovat. Totéž platí pro pájení. Před dotykem elektroniky odpojte páječku od 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. Nesprávná polarita způsobuje zkraty a zničí regulátor, zapalovací cívku a jednotku předstihu. Zpravidla se zapojování provádí vždy podle barev. Případy, kdy se barvy mezi vodiči liší, jsou v našich pokynech 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 kleště s odporem větším než 5 kOhm. Lepší je použít kleště s odporem 1 nebo 2 kOhm. 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.

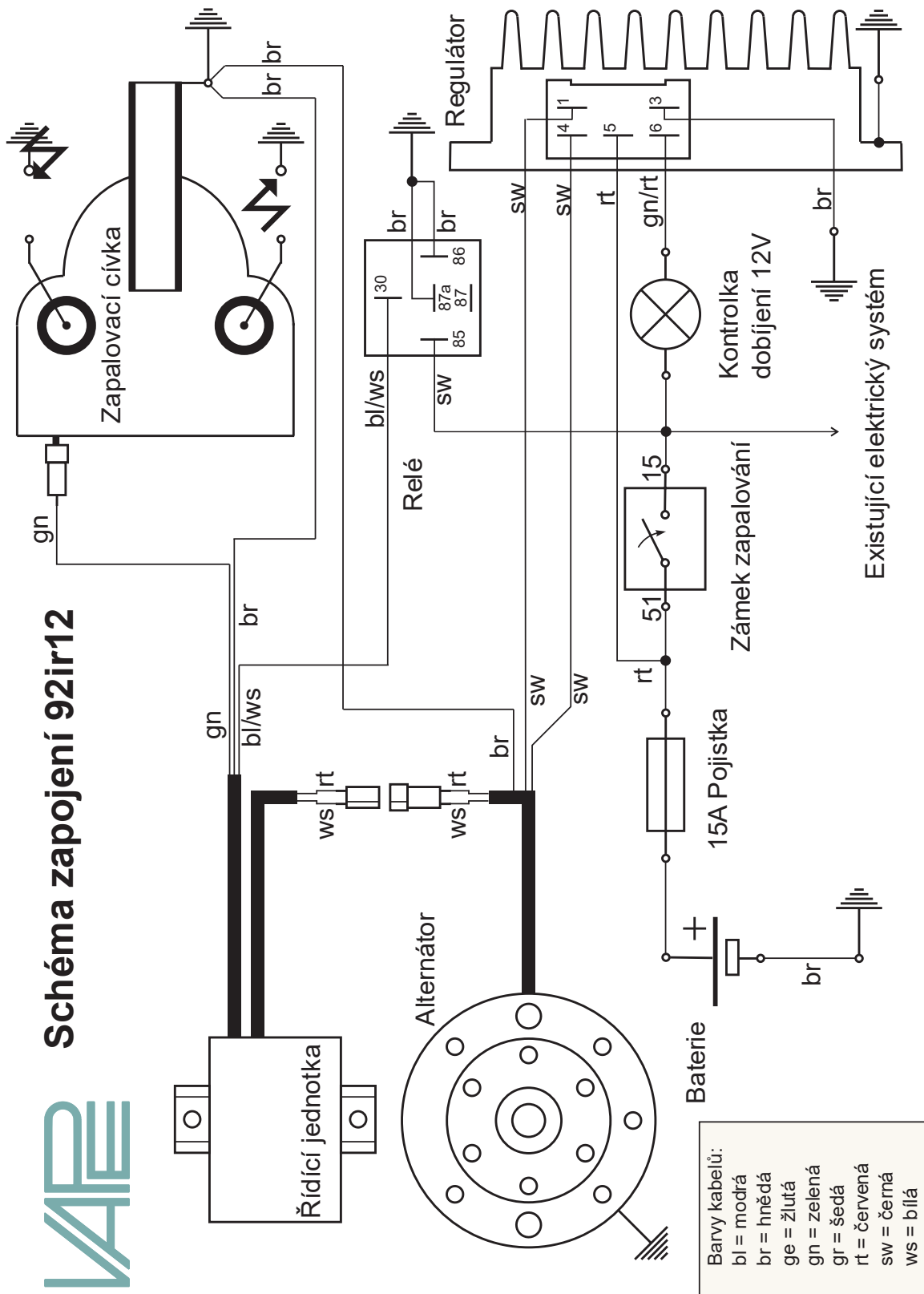
- Je vhodné potřít rotor tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.

- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák s drápy ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. K opětovné demontáži nového rotoru nabízíme speciální stahovák (viz montážní návod)!

- Pokud motocykl nebude delší dobu používán, odpojte prosím baterii (pokud je k dispozici), aby se zabránilo úniku proudu přes diody regulátoru. I odpojená baterie se však po určité době vybije.

- Dodržujte prosím tyto pokyny, ale zároveň se instalace nebojte. Pamatujte, že před vámi již tisíce jiných zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.

***Užijte si jízdu na svém motocyklu s novým elektrickým srdcem!***



## Schéma zapojení regulátor 102

