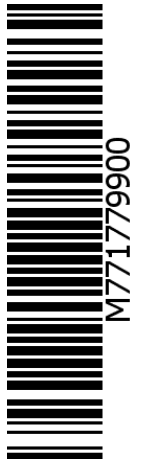



Systém 771779900**Výhoda oproti původnímu systému:**

Generátor / zapalování pro Ardie B250 (1949–1951), B251 (1951–1952), B252 (1953–1955) pro Victoria KR 25/KR26 (stejně jako HM a Aero)
- Nahrazuje sériový magneto Noris MLZS, upgrade na 12 V/180 W a polovodičové zapalování. Statické časování (možné díky moderním palivům a vysoce výkonnému zapalování).

- Hmotnost nového setrvačnicku je 2,7 kg.
- Lze provozovat bez baterie.

- nastavte zapalování a už se o něj nemusíte starat
- všechny díly jsou nové
- žádné uhlíky, sběrač ani jiné části podléhající opotřebení
- vyšší světelný výkon
- velmi stabilní polovodičové zapalování se silnou jiskrou
- lepší startování, lepší spalování paliva



Návod k montáži systému 771779900	9.4.2026
<p>- Pokud umíte namontovat a seřídít sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete si nainstalovat VAPE! Pokud jste nikdy nepracovali na zapalování, raději to nechte udělat někomu, kdo se v tom vyzná.</p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínky a způsoby instalace, provozu, používání a údržby systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku a případně i ke zranění osob. Proto nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztráty, škody nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu nebo nesprávného používání a údržby, či s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhrazuje si právo provádět změny na výrobku, v technických údajích nebo v montážních a provozních pokynech bez předchozího upozornění</p>	
<p>DŮLEŽITÉ</p>	
<p>- Před zahájením prací na motocyklu si prosím pečlivě a celé 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 také na vědomí informace uvedené na informační stránce tohoto systému. Zkontrolujte, zda to, co jste zakoupili, skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Nesprávné nastavení zapalování může poškodit motor a při startování kopnutím dokonce způsobit zranění (silné zpětné rázy). Při prvních zkušebních jízdách buďte opatrní. V případě potřeby změňte nastavení na bezpečnější hodnoty (menší předstih). Během montáže pečlivě zkontrolujte, zda se rotor (setrvačnick) nedotýká cívek statoru nebo čehokoli jiného, k čemuž může dojít v důsledku různých okolností a vést k vážnému poškození.</p>	
<p>Určené použití - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynam/alternátorů a zapalovacích systémů u veteránských a klasických motocyklů, u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně upraveny. Nejedná se o tuningový systém a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zlepšuje provozuschopnost a komfort díky lepšímu osvětlení, lepší funkci bočních blinkrů a klaksonu a ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy také vyšší spolehlivosti. Jelikož náš systém nezasahuje do charakteristik motoru, nezvyšuje emise 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 v soutěžních akcích. Při použití jiným než určeným způsobem dojde ke zrušení záruky a je možné, že nedosáhnete požadovaných výsledků nebo, v nejhorsím případě, ztratíte zákonnou provozuschopnost.</p>	
<p> - Společnost VAPE zaručuje, že její výrobky jsou homologovány a označeny značkou „E“ v kruhu (konkrétně E8 pro Českou republiku), čímž zajišťuje trvalou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy ECE (zejména ECE R10.05). Kontroly pravidelně provádí příslušný orgán.</p>	
<p>- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými bateriemi s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými bateriemi, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jakýmkoli jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- Jedná se o náhradní sadu, nikoli o kopii originálních dílů. Díly v této sadě proto vypadají jinak a mohou se lišit i ve způsobu montáže (zejména zapalovací cívka a regulátor), což si vyžádá určité úpravy z vaší strany.</p>	
<p>- Při montáži je nutné začít sestavováním dílů souvisejících s motorem, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než přistoupíte k montáži vnějších dílů. V mnoha případech zákazníci montují nejprve tyto díly a často je přitom upravují, čímž porušují záruční podmínky a znemožňují jejich další prodej. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou pouhého sáhnutí po výrobku z regálu v supermarketu, neboť existuje velké množství typů, verzí a případně neznámých úprav z trhu s náhradními díly, které skýtají značný prostor pro chyby.</p>	

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

- Pokud nemáte s montáží žádné zkušenosti, svěřte ji odborníkovi nebo odbornému servisu. Nesprávná montáž může poškodit nový systém i váš motocykl a případně dokonce způsobit zranění.

- Než si systém objednáte, zkontrolujte prosím, zda je v sadě obsažen stahovací nástroj pro nový rotor. Pokud ne, raději si jej objednejte současně. K demontáži nového rotoru nikdy nepoužívejte nic jiného než doporučený stahovací nástroj. Na poškození rotoru způsobené použitím jiných nástrojů nebo metod se záruka nevztahuje.

- Rotor je citlivý na nárazy (včetně nárazů během přepravy). Před montáží prosím vždy zkontrolujte, zda není poškozen (u rotoru bez magnetického povlaku zkuste prsty posunout magnety stranou). Po nárazu se mohly přilepené magnety uvolnit a držet se na rotoru pouze magnetickou silou, takže to není hned patrné. Během chodu motoru by mohlo dojít k značnému poškození. Před nasazením rotoru na motor se prosím ujistěte, že se na jeho magnetech nenacházejí žádné kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. To by rovněž vedlo k vážnému poškození.

- **Pokud máte přístup k internetu, doporučujeme si tyto pokyny prohlédnout online.** Kliknutím na obrázky je zvětšíte a získáte tak lepší přehled, případně i aktuální informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>



Měli byste obdržet následující díly:

- předmontovaná statorová jednotka
- upevňovací podložka pro kryt
- rotor
- Regulátor/usměrňovač
- elektronická zapalovací cívka
- Zapalovací kabel
- Relé s kabely
- různé šrouby a matice

- Nový rotor můžete demontovat pomocí stahováku (**součástí dodávky!**).

- **POZOR:** Při použití drapákového stahováku se uvolní magnety v rotoru!





- Ujistěte se, že je váš motocykl stabilně zaparkován, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně motoru, kde je umístěn alternátor.

- Nyní odpojte všechny kabely od starého alternátoru a tyto díly demontujte.

- K demontáži rotoru budete potřebovat speciální stahovák (viz příručka Ardie:

- použijte 2 dlouhé šrouby M8, které zašroubujte rovnoměrně a opatrně.



- Vyměňte zajišťovací kolík z klikové hřídele, který zapadal do drážky starého rotoru. Nebojte se, tento kolík nemá žádnou zajišťovací funkci, slouží pouze k nastavení zapalování. Pokud tento kolík vyjmout zapomenete, rotor později nepůjde nasadit na hřídel a budete muset znovu demontovat stator, abyste se k němu dostali.



- Demontujte zapalovací svíčku a nastavte píst do polohy pro nastavení zapalování. U modelu ZDB201 by to podle návodu mělo být 4,5 mm, vzhledem k dnešním karburátorovým palivům a tomuto zapalování je však lepší nastavit 3,5 mm – 4 mm před horní úvratí.

- Abyste mohli hřídel lépe otáčet, nasuňte na ni nový rotor volně a použijte jej jako otočnou rukojeť (nešroubujte jej). Jelikož je rotor zapuštěný, nejjednodušší je použít k tomu náš přidržovací nástroj. Jakmile najdete správnou polohu, opatrně rotor pomocí stahováku opět sejměte.

- Nasadte rotor zpět na klikovou hřídel tak, aby červená zářezy (značka zapalování) směřovaly přibližně na závitový otvor vlevo nahoře v bloku motoru (viz obrázek). V této poloze rotor pevně přišroubujte pomocí dodané šroubu rotoru M10x30 (a dvou podložek 10 mm a 12 mm a pružné podložky, viz obrázek níže).





- Nyní se na motor nasadí předem smontovaná deska statoru. Otvor pro nastavení zapalování (viz obrázek) musí směřovat rovněž k otvoru pro šroub vlevo nahoře.

- Vývod kabelu by nyní měl být přibližně v poloze 2 hodiny.

- Desku volně přišroubujte pomocí 3 dodaných šroubů M5 a podložek.



- Nejprve zkontrolujte, zda se motor stále nachází v poloze zapalování.

- Nyní otočte desku statoru v podélných otvorech tak, aby červená zářez na rotoru přesně odpovídala špičkám v otvoru pro nastavení zapalování.

- Nyní pevně přišroubujte desku statoru k tělesu motoru. Tím je nastavení zapalování dokončeno.

- **Poznámka:** Do druhého, nepoužívaného výstupu pro kabel můžete zapojit originální zapalovací kabel. Tím zůstane zachován původní vzhled.





- Na závěr namontujte originální kryt. Sklo je udržováno v požadované vzdálenosti pomocí dvou distančních vložek na každé straně a lze jej upevnit pomocí dodaných šroubů M4.



- Na desce je vyraženo písmeno K, které směřuje k výstupu kabelu.

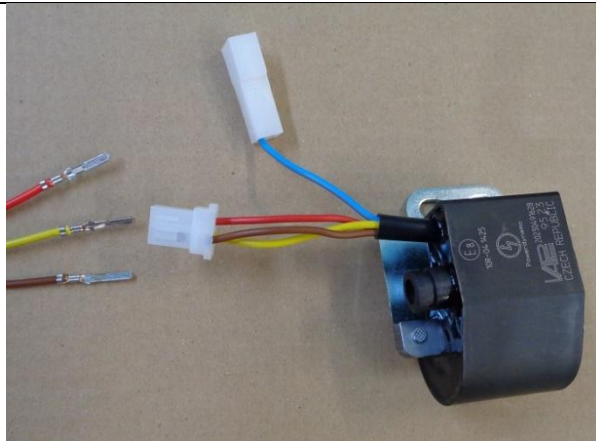
- Tím jsou práce na motoru dokončeny. Znovu zašroubujte zapalovací svíčku.

- Namontujte nový elektronický usměrňovač/regulátor a novou zapalovací cívku na vhodné místo. Může to být například i prázdný prostor pro baterii, protože systém může fungovat i bez baterie. U modelu KR25 to může být také schránka na nářadí a součásti by se daly bez problémů umístit i pod nádrž do tunelu.

- Nejprve připojte vysokonapěťový kabel k zapalovací cívce. Nový kabel alternátoru upevněte pomocí přiložených kabelových sponek k rámu tak, aby spolu se všemi ostatními kabely končil v úrovni regulátoru/zapalovací cívky. Dbejte na to, aby se nic neotíralo.

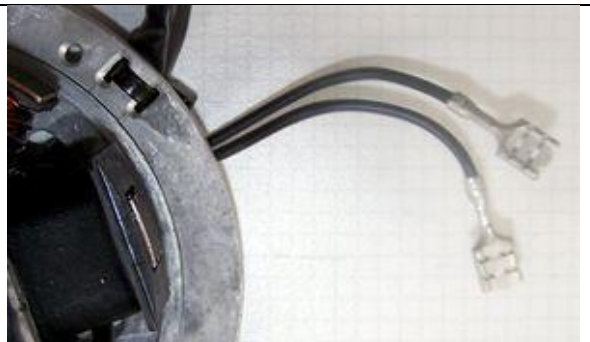
Připojte součásti podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš standardní regulátor stejnosměrného proudu (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **73ir12**:
- Pro náš regulátor stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte navíc schéma zapojení **reg_102**:
- Aby se usnadnil průchod kabelu často malými otvory ve skříni motoru, nebyla na kabelovou svorku generátoru, která vede k zapalovací cívce, nasazena plastová krytka. Tuto krytku byste měli nasadit až poté, co bude vše na straně motoru správně nainstalováno.



- Najděte zapalovací cívku s její zásuvkou a třemi vodiči (červený, hnědý a žlutý).
- Nasadte na tuto zástrčku dodanou 4pólovou zástrčku a zapojte do ní tři vodiče (červený, hnědý a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky jsou v zástrčce pevně zasunuty a že jste připojili:
 - červený k červenému
 - hnědý k hnědému
 - žlutý ke žlutému

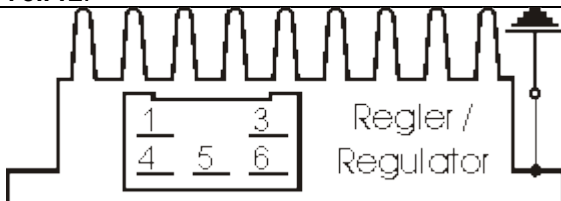
- Pokud potřebujete (nebo chcete) svorky z krytu zástrčky znovu vyjmout, vsuňte zepředu vedle svorek kancelářskou sponku a odsuňte malý výčnělek stranou. Poté vytáhněte vodič ven.

Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (přes regulátor):


- Dva černé vodiče vedoucí od cívky statoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.
- Toto napětí (něco mezi 10 a 50 V střídavého proudu) však musí být stabilizováno (regulováno) a pro většinu použití usměrněno na stejnosměrný proud (DC), protože se jedná především o střídavý proud (AC).
- **K tomuto účelu nabízíme 2 různé regulátory:**

Upozornění: Jakékoli **záměny kladného a záporného pólu** (u stejnosměrných verzí) vedou k okamžitému zničení regulátoru. V takovém případě se nejedná o záruční případ, jelikož jde o nedbalost! Spálený regulátor poznáte především podle pronikavého zápachu.

Regulátor typu 1: se standardním DC regulátorem (95 22 699 06), použijte schéma zapojení **73ir12**:



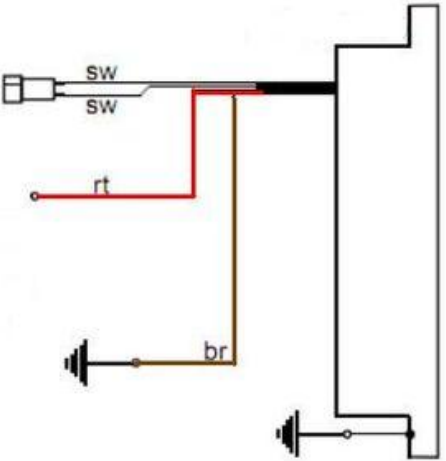
- Nový regulátor/usměrňovač je vybaven kompaktní zástrčkou se 6 pozicemi, z nichž jedna není využita. Součástí dodávky je kryt zásuvky, který na tuto zástrčku pasuje. Do této zásuvky je třeba zapojit následující vodiče (které mají konektory, které se do zásuvky zacvaknou):

- Dva černé kabely vedoucí z generátoru ...

... připojte k vývodům 1 a 4 nového regulátoru (odtud vedou dovnitř přístroje dva stejné černé vodiče). Nezáleží na tom, který vodič se připojí ke kterému z těchto dvou vývodů (1 a 4), protože v nich proudí střídavý proud.

- Nový hnědý kabel s kulatou oční koncovkou se připojí k vývodu 3 regulátoru (odtud vede do vnitřku jednotky rovněž hnědý vodič) k zápornému pólu baterie nebo (v případě, že jedete bez baterie) k zemi (podvozku).
- Nový červený kabel s kruhovou oční koncovkou ... Pozor: Nesprávná polarita poškodí elektroniku!	... se připojuje ke kolíku 5 nového regulátoru (odtud vede 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: kolík 51/30).
- Ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla 15A pojistku .	
- Zelený/červený vodič na pinu 6 nového regulátoru slouží pro kontrolku nabíjení. Sem připojíte 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 přesto byste kabel připojili, uvidíte, že kontrolka svítí, i když generátor vytváří napětí. Bez baterie jej tedy nepřipojujte.

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

	<ul style="list-style-type: none"> 2 černé (sw) vodiče představují střídavý vstup z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý vodič se připojí ke kterému) červený (rt) vodič je 12V DC výstup plus hnědý (br) vodič je zem, vnitřně připojený k pouzdru
<p>- Zbývá modrý (někdy modro-bílý) vodič na zapalovací cívce. Jedná se o vodič pro vypnutí (cut-off).</p> <p>Je připojen k zemi – zastaví zapalování!</p> <p>- Poznámka: Pokud dojde k poruchám zapalování, jako první opatření odpojte tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet</p>	<p><u>Vypnutí pomocí samostatného nouzového vypínače</u> (při jízdě bez baterie): Relé nebude namontováno. Modrý (/bílý) kabel zapalovací cívky bude připojen k vypínači, který se v poloze OFF uzavírá na zem (tlačítko na řídítkách). Nebo namontujte zámek zapalování, který má možnost připojení na zem v poloze OFF.</p> <p><u>Postup s baterií:</u> Připojte hnědý vodič relé k dobrému uzemnění. Delší černý vodič z relé připojte k vodiči, který dříve vedl ke kolíku nesoucímu napětí při zapnutí spínači (u německých motocyklů: kolík 15), a připojte jej tam. Připojte modrý vodič z pinu 30 relé k modrému (/bílému) vodiči na nové zapalovací cívce. Pokud by vám na silnici selhala baterie, stačí odpojit tento modrý vodič a motocykl bude opět fungovat (nyní se však nebude dát zastavit vypnutím).</p>

<p>Zapojení relé (pokud je použito):</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Hnědý vodič s kroužkovou koncovkou z kontaktů 87a a 86 je připojen k zemi. - Černý vodič z pinu 85 je připojen ke svorce hlavního spínače, která je pod napětím, pokud je spínač zapnutý.
<p>Přišroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ...</p> <p>- Nepoužívejte žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou „Nology supercables“ nebo „hot wire“. Mohlo by to narušit systém a případně jej poškodit.</p>	<p>... do zapalovací cívky a před montáží cívky natáhněte gumové těsnění (bude to snazší).</p> <p>- Použijte prosím kabel dodaný v balení a ne nějaký starý kabel.</p>
<p>- 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.</p> <p>- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním tlumivým odporem. Společnost NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro odpor).</p>	
<p>- Nakonec – ještě před vložením baterie a prvním nastartováním – prosím pečlivě zkontrolujte všechna připojení a montáž podle schématu zapojení. Zkontrolujte také, zda baterie a žárovky mají správné napětí (12 V).</p> <p>- Pokud něco nefunguje, podívejte se prosím do našeho průvodce řešením problémů na naší domovské stránce. Jako první krok odpojte modrý vodič od cívky a proveďte nový test.</p>	
<p>- DŮLEŽITÉ: Při opravě klikového hřídele se často obrábí hřídel alternátoru, čímž se zkracuje. V důsledku toho se rotor posune níže a může se nyní svými nýty dotýkat cívky statoru. Výsledkem je poškození statoru a porucha zapalování.</p>	

Důležité bezpečnostní a provozní informace
<p>- 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.</p> <p>Značky časování na materiálu slouží pouze jako obecný vodítko při první instalaci. Po montáži prosím vhodnými prostředky (stroboskopem) zkontrolujte, zda jsou nastavení správná, abyste předešli poškození motoru nebo dokonce ohrožení svého zdraví. Za instalaci a správnost nastavení nesete odpovědnost výhradně vy.</p>
<p>- 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 odhalených vysokonapěťových kabelů. Pokud potřebujete zkontrolovat jiskření, pevně uchopte nástrčný klíč na zapalovací svíčku pomocí dobře izolačního materiálu a přitlačte jej pevně k pevné části motorového bloku.</p> <p>Nikdy netahat za krytky zapalovacích svíček, když motor běží. Umyjte vozidlo pouze při stojícím motoru a vypnutém zapalování.</p>
<p>- Součástí sady by měl být kabel HT s pevnou gumovou krytkou (<i>kteřá neobsahuje odpor</i>); v souladu s místními předpisy (<i>požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu</i>) byste měli používat zapalovací svíčku s vestavěným odporem (<i>nebo vyměnit krytku za takovou, která odpor obsahuje</i>).</p> <p>- Nepoužívejte současně zapalovací svíčky s odporem a krytky zapalovacích svíček obsahující odpor. Mohlo by to způsobit potíže, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor krytky a zapalovací svíčky dohromady by neměl překročit 5 kΩ.</p> <p>- 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).</p>
<p>- Po montáži zkontrolujte utažení všech šroubů, i těch předem namontovaných. Pokud se během provozu uvolní některé díly, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předem montujeme pouze volně.</p>

- Nechte nově nainstalovaný systém chvíli běžet, než začnete kontrolovat a měřit hodnoty, nebo – což je ještě horší – provádět na něm úpravy.
Naše díly byly před dodáním zkontrolovány. Stejně toho moc zkontrolovat nebudete moci. **V žádném případě nemějte elektronické součástky (jako zapalovací cívku, regulátor a jednotku předstihu). Riskujete tím vážné poškození vnitřní elektroniky. Z této operace stejně nezískáte žádné hmatatelné výsledky.** Mějte na paměti, že příčinou poruchy může být také váš karburátor, zapalovací svíčky a svíčkové objímky (i když jsou zcela nové). Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutné znovu nastavit na nižší hodnoty. Pokud systém po montáži nenastartuje, nejprve odpojte modrý (nebo modro-bílý) odpojovací vodič přímo u zapalovací cívky (nebo v některých případech u jednotky předstihu), abyste vyloučili jakoukoli poruchu u odpojovacím obvodu. Pečlivě zkontrolujte uzemnění a ujistěte se, že je mezi rámem a blokem motoru dobré elektrické spojení.
V případě potíží nejprve nahlédněte do naší znalostní databáze, než nám materiál zašlete k prověření.
- Jiskra klasických kontaktních zapalovacích systémů má s napětím kolem 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 tenké jehly a modrou barvu, což ji činí méně viditelnou. Navíc jiskru získáte pouze při otáčkách při startu pomocí kickstartu, a nikoli pomalým stlačením kickstartu rukou (jak by tomu mohlo být u zapalování na baterii).
- Systémy využívající zapalovací cívky s dvojitým výstupem mají několik zvláštností. Pamatujte, že při testování 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 mohou z těchto otevřených výstupů létat dlouhé a nebezpečné jiskry po celé cívce.
- Nikdy neprovádějte obloukové svařování na motocyklu, aniž byste zcela odpojili všechny součásti obsahující polovodiče (zapalovací cívku, regulátor, předstih); stator a rotor není nutné demontovat. Totéž platí pro pájení. Před manipulací s elektronikou odpojte páječku od elektrické sítě! Na zapalovací svíčky nikdy nepoužívejte měděný tmel.
- Elektronika je velmi citlivá na nesprávnou polaritu. Po provedení prací na systému zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Nesprávná polarita způsobuje zkraty a vede k poškození regulátoru, zapalovací cívky a jednotky předstihu. Zásadně platí, že vodiče se vždy připojují podle barev. Případy, kdy se barvy vodičů liší, jsou v našem návodu výslovně uvedeny.
- Při manipulaci s novým rotorem dbejte na to, abyste nepoškodili jeho magnety. Vyhněte se přímým nárazům do obvodu rotoru. **Při přepravě nikdy neukládejte rotor na stator.** Dodržujte naše pokyny týkající se přepravy materiálu.
- Nepoužívejte svíčkové koncovky s odporem vyšším než 5 kΩ. Lepší je použít koncovky s odporem 1 nebo 2 kΩ. Mějte na paměti, že svíčkové zástrčky stárnou, čímž se zvyšuje jejich vnitřní odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je velmi pravděpodobnou příčinou vadná svíčková zástrčka a/nebo zapalovací svíčka. V případě problémů zkontrolujte také vysokonapěťové kabely. Nikdy nepoužívejte vysokonapěťové kabely z uhlíkových vláken, nikdy nepoužívejte takzvané „horké dráty“, které slibují zvýšení jiskry.
- Je vhodné potříst rotor tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák s drápy ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. K demontáži nového rotoru nabízíme speciální stahovák (viz montážní návod)!
- Pokud motocykl nebude delší dobu používán, odpojte prosím baterii (pokud je nainstalována), aby se zabránilo úniku proudu přes diody regulátoru. I odpojená baterie se však po určité době vybije.
- Prosím, řiďte se těmito pokyny, ale zároveň se instalace nemusíte obávat. Nezapomeňte, že před vámi již tisíce dalších zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.
Užijte si jízdu na svém motocyklu s novým elektrickým srdcem!

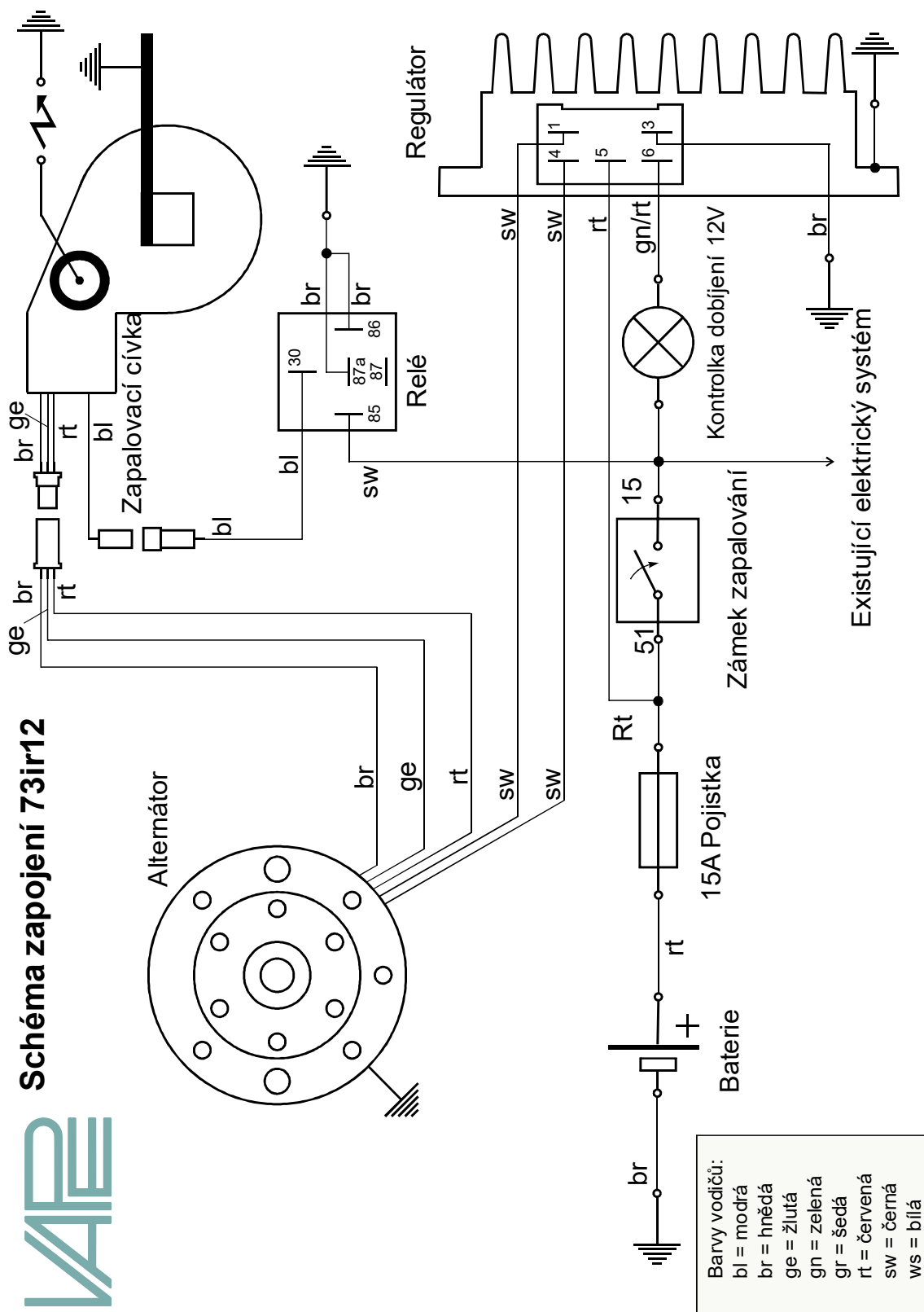


Schéma zapojení regulátor 102

