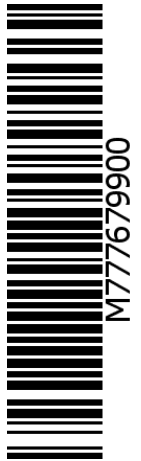



Sada 777679900**výhoda oproti původnímu systému**

12voltový alternátor/elektronické zapalování pro MZ ETS250/G se sériovým 6V dynamem (u motorů MZ GS panuje značná nejistota)
- Generátor na bázi magnetu s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výstup 12 V/180 W DC. Polovodičové zapalování s vlastním napájením ze systému. Podporuje obě zapalovací svíčky (dvojitá zapalovací cívka).

- Nahrazuje starý dynamo, kontakty, kondenzátor a zapalovací cívky. Můžete jezdit bez baterie. Není třeba provádět žádné úpravy na krytu motoru.

- Jako variantu tohoto systému nabízíme materiál, který nevyžaduje regulátor a poskytuje napětí 6 V a výkon 18 W pro minimální osvětlení
- V případě zájmu nebo potřeby lze systém dodat s zapalovací cívkou s jedním výstupem
- všechny díly jsou nové
- vyšší světelný výkon
- velmi stabilní zapalování se silnou jiskrou
- lepší startování, lepší spalování paliva
- žádné potíže s nastavením bodů



Návod k montáži systému 777679900	1.6.2026
<p>- Pokud umíte namontovat a seřadit sériový zapalovací systém a máte základní mechanické dovednosti, můžete si nainstalovat systém VAPE! Pokud jste se zapalováním ještě nikdy nepracovali, raději to nechte na někom, 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. Vyhradujeme 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. Neodstříhujte 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>Určené použití - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynam a zapalovacích systémů u veteránů 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 hlukost. 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 nejhrošším 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 v rozměrech (zejména zapalovací cívka a regulátor), což si může vyžádat určité úpravy z vaší strany.</p>	
<p>- Při montáži je bezpodmínečně nutné začít s montáží 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 jiných výrobců (jako jsou GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou tyto součásti poškodit.** Případné stávající elektronické otáčkoměry nebudou s novým systémem fungovat. Případné stávající bezpečnostní spínače a elektronické ovládání ventilů nejsou podporovány. Je možné, že váš motocykl byl původně vybaven zapalováním, které z právních důvodů omezovalo maximální rychlost. Nový systém takovou funkci nemá, proto si předem ověřte svou právní situaci.

- Pokud nemáte s montáží žádné zkušenosti, 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 na rotoru pouze magnetickou silou, takže to není na první pohled 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.

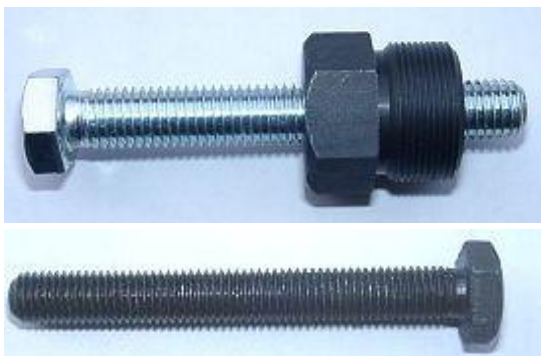
- **Pokud máte přístup k internetu, doporučujeme si tyto pokyny prohlédnout online.** Kliknutím na obrázky je můžete zvětšit a získat tak lepší přehled, případně i aktuální informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>



Tyto díly jste měli obdržet

- základní desku se statorovou cívkou
- rotor (setrvačník)
- regulátor/usměrňovač
- vypínací relé s kabeláží
- elektronická dvojitá zapalovací cívka (CDI) (na přání také jednoduchá cívka)
- šroub rotoru M7, podložka, upevňovací šrouby M5

- Upozorňujeme, že cívka statoru je při dodání k základové desce připevněna pouze volně, protože ji budete muset při montáži odpojit (jinak nebudete moci nasadit upevňovací šrouby do klikové skříně).



- K opětovnému uvolnění nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (díl 99 99 799 00 – není součástí dodávky!).

- Poznámka: Nikdy nepoužívejte drápový stahovák, kladivo ani žádné jiné zařízení, které by mohlo magnety uvolnit.

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

- Ujistěte se, že je motocykl pevně opřený o stojan, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup ke straně motoru s generátorem.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Upozorňujeme, že pokud instalujete 12voltový systém, budete potřebovat buď 12voltovou baterii, nebo budete muset jezdit bez ní. I v tomto případě však budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 voltech (bude znít jako jerichovské trubky!). Pokud chcete jezdit bez baterie, řiďte se prosím našimi informacemi o jízdě bez baterie.



- Odpojte vodiče od starého dynama a demontujte součásti.
K vytažení původního rotoru potřebujete stahovací šroub M10.



- Odšroubujte novou cívku statoru z základní desky a mírně ji od ní nadzvedněte, abyste měli přístup k montážním otvorům. Dávejte pozor, abyste nepoškodili lakovou izolaci cívky.

- Vložte základovou desku (sestavující z vnějšího ocelového prstence a vnitřní hliníkové desky) se státorem volně visícím z jednotky na místo starého generátoru.

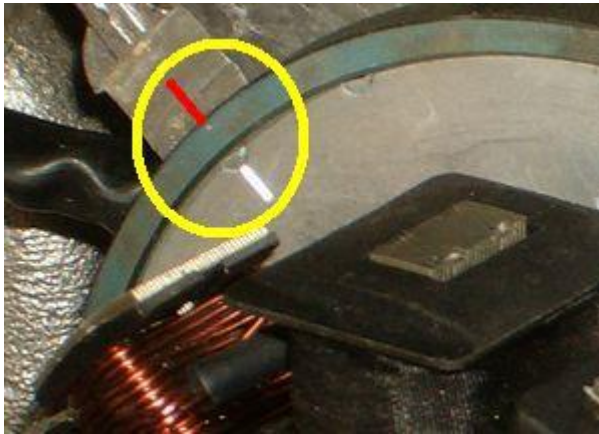
- Větší černá cívka musí směřovat přibližně do polohy 1 hodiny.

- Dbejte na to, abyste použili správnou sadu upevňovacích otvorů, a desku přišroubujte pomocí 2 šroubů M5 se zápusťnou hlavou.



- Fotografie ukazují, jak musí být vnější ocelový kroužek umístěn na starém generátoru.

- Za žádných okolností neprovádějte na krytu motoru žádné mechanické úpravy za účelem montáže systému (s výjimkou vytažení nebo zlomení čepu na základně statoru). Nepokoušejte se namontovat nový stator bez ocelového kroužku, i když se vám dočasně může zdát, že montáž je možná pouze tímto způsobem.



- Na základně statoru (vnitřní hliníkové části) najdete čárové značení. Jedná se o značku zapalování.
- Po nasazení rotoru však tato značka již nebude viditelná, protože ji zakryje rotor.
- Jelikož značení směřuje k upevňovací ploše, můžete toho využít a značení trochu prodloužit (jak je znázorněno na obrázku červeně)
- Upevněte základnu statoru pomocí 2 dodaných šroubů M5.



- Nasadte cívku statoru zpět na desku a dávejte pozor, abyste nepoškodili vodiče. Stator musí zapadnout poměrně ostře. Pokud zapadne měkce, pravděpodobně jste pod ním přimáčkli nějaký vodič!
- Ujistěte se, že vnitřní otvor statorové jednotky rovnoměrně zapadá na vyvýšený upevňovací okraj základové desky – v opačném případě bude cívka sedět nakřivo a bude se dotýkat rotoru, čímž jej poškodí.
- Cívku přišroubujte pomocí 3 šroubů M4 a utáhněte.



- Nasadte buben rotoru na klikový hřídel a dbejte přitom na to, aby drážka zapadla na válcový čep kliky. Zkontrolujte, zda rotor dobře sedí na hřídeli.
- Dále zkontrolujte, zda se rotor volně otáčí nad základovou deskou a zda je značka na rotoru (vyznačená laserem) přibližně v jedné rovině se značkou, kterou jste si prodloužili od základové desky.
- Pokud je to zcela nesprávné, musíte z klikového hřídele vyjmout klín a pracovat bez něj. To nepředstavuje žádný problém při upevňování a poskytuje vám větší flexibilitu při seřizování.



- Nyní nastavte píst do polohy zapalování (u tohoto motoru to může být asi 2 mm před horní úvratí).

- Zkontrolujte, jak jsou vaše značky vzájemně umístěny.

- Pokud je rozdíl jen nepatrný, sejměte rotor znovu a podle potřeby upravte polohu základové desky v obou podélných otvorech.

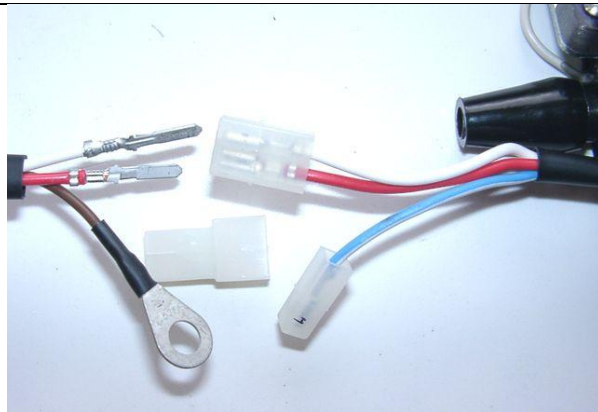
- Pokud je odchylka větší, vyjměte spojovací kroužek podle výše uvedeného popisu a nasuňte buben rotoru na klikový hřídel (který je stále v poloze zapalování) tak, aby se značky vyrovnaly.

- Utáhněte rotor šroubem M7x50, nezapomeňte na 2 dodané podložky. K demontáži rotoru použijte pouze stahovák M27x1,25.

- Namontujte jednotku regulátoru/usměrňovače a elektronickou zapalovací cívku na vhodné místo (například vedle baterie).

Spojte součásti podle schématu zapojení 72ir_102:

- Aby se usnadnil průchod vodičů často malými otvory v krytu motoru, nebyla na koncovku vodiče nasazena plastová zástrčka kabeláže generátoru, která vede k zapalovací cívce. Zástrčku byste měli nasadit až poté, co bude vše na straně motoru správně nainstalováno.



- Najděte zapalovací cívku s její zásuvkou a dvěma vodiči (červeným a bílým).

- Nasadte na tuto zástrčku dodanou dvoupolohovou zástrčku a zapojte do ní dva vodiče (červený a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky pevně zapadly do zástrčky a že jste připojili:

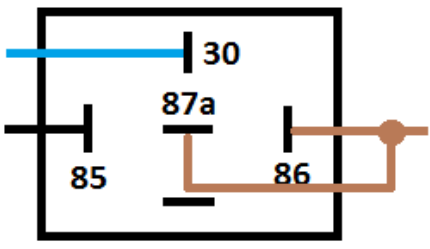
- bílý k bílému
- červený k červenému

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

- Hnědý vodič z nového generátoru s kulatou oční svorkou je třeba přišroubovat k rámu držáku zapalovací cívky (zem). Toto připojení je velmi důležité. Nespoléhejte se prosím na rám jako na zemní spoj. Lak, olej a nečistoty často brání dobrému kontaktu!

	<p>Nový regulátor/usměrňovač má 4 vodiče</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 černé končící plastovou zástrčkou pro vstup střídavého proudu ze 2 černých vodičů generátoru • 1 červený s plastovou zástrčkou který vede na plus • 1 hnědý s plastovou zástrčkou sloužící jako uzemnění (minus)
<p>- Dva černé kabely vedoucí z generátoru ...</p>	<p>... by měly být nejprve zasunuty do dodaného dvojitého plastového konektoru. Tento konektor se připojuje k plastové zástrčce na konci dvou černých vodičů na regulátoru. Nezáleží na tom, který černý vodič je na které straně, protože se jedná o střídavý proud.</p>
<p>- Hnědý kabel z regulátoru ...</p>	<p>... by měl být připojen buď k zápornému pólu baterie, nebo k dobrému uzemnění, pokud není k dispozici baterie.</p>
<p>- Červený kabel z regulátoru ... Pozor: Nesprávná polarita poškodí elektroniku!</p>	<p>... by se mělo připojit buď k plusovému pólu 12V baterie, nebo pokud není k dispozici baterie, k vedení, které vede z k vašim spotřebičům (obvykle k přírodnímu kolíku hlavního spínače).</p>
<p>- Pokud používáte baterii, ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla 10A pojistku.</p>	
<p>- Neexistuje žádná možnost zapojení kontrolky nabíjení bez baterie; to by stejně nefungovalo. Regulátor má zabudovaný vysoce výkonný kondenzátor, který vyrovnává napětí. Díky tomu budou vaše boční směrovky a klakson fungovat správně i bez baterie.</p>	

<p>- Zůstává modrý (někdy modro-bílý) vodič u zapalovací cívk. Jedná se o vodič pro vypnutí (cut-off).</p> <p>- Pokud jej připojíte k zemi, zastaví se zapalování!</p> <p>Poznámka:</p> <p>- 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 cívk 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>Způsob připojení baterie:</u> Připojte hnědý vodič relé k dobrému uzemnění. Delší černý vodič z relé připojte k vodiči, který dříve vedl k vývodu nesoucímu napětí při zapnutém spínači (u německých motocyklů: vývod 15), a připojte jej tam. Připojte modrý vodič z pinu 30 relé k modrému (/bílému) vodiči na nové zapalovací cívk. 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> 	<p>- Hnědý vodič s kroužkovou koncovkou z vývodů 87a a 86 je připojen k zemi.</p> <p>- Černý vodič z pinu 85 vede ke svorce hlavního spínače, která je pod napětím, pokud je spínač zapnutý.</p>
<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 vestavěným potlačovacím 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 obrátí 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 vypnutém 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 svíčky s odporem. Mohlo by to způsobit potíže, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor svíčky a zapalovacího víčka 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>

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

- 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 relativně malou energii, a proto vypadá žlutě a je silná (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 u takových otevřených výstupů mohou po celé cívce léhat dlouhé a nebezpečné jiskry.

- Nikdy neprovádějte na motocyklu svařování elektrickým obloukem, 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 kleště s odporem vyšším než 5 kΩ. Lepší je použít kleště 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 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 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. Pamatujte, že před vámi již tisíce dalších zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.

Užijte si jízdu na svém motocyklu s novým elektrickým srdcem!

