

Sada 7902799AC

**Generátor/zapalování pro Husquarna 125–400;
základová deska o průměru 90 mm**

- Pro modely 125/175/240/250/360/390/ 400 ccm
s **malou hřídelí**, modely z let 1971–81

- a **1981–88**, pokud jej použijete společně s
originálním adaptérem 130 mm

- Magnetový generátor s integrovaným
polovodičovým zapalováním, světelný výkon 12
V/100 W DC. Zapalování s vlastním napájením
ze systému. Nahrazuje originální magneto
Motoplat nebo SEM i všechny součásti
zapalování. Nevyžaduje úpravy na klikové skříni.


- **Tip:** hmotnost rotoru 1,0 kg – pro motory 125–
175 ccm doporučujeme rotor o hmotnosti 0,7 kg:
7125799AC



- **Důležité:** Žádný ze systémů na střídavý proud nepodporuje nabíjení baterie ani boční směrovky. Z tohoto důvodu jej nelze běžně používat na veřejných komunikacích (pokud to místní předpisy nepovolují). Pro použití v běžném silničním provozu se seznamte s místními dopravními předpisy. Pokud potřebujete boční směrovky a/nebo baterii, požádejte o stejnosměrnou verzi systému.

**Výhoda oproti originálnímu
systému:**

- všechny díly jsou nové
- polovodičové zapalování
- vyšší světelný výkon
- velmi stabilní zapalování s pevnou jiskrou
- lepší startování, lepší spalování paliva
- žádné další opotřebení kontaktů

Návod k montáži pro systémy 7902799DC a 7902799AC	2.6.2026
<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 někoho, 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). 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 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 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 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 ve způsobu montáže (zejména zapalovací cívka a regulátor), což si vyžádá 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 značné riziko chyb.</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.vape.eu>



Měli byste obdržet tyto díly:

- stator (předem smontovaný)
- rotor
- elektronická zapalovací cívka, vysokonapěťový kabel a modrý vypínací vodič
- regulátor/usměřovač (pro systém střídavého proudu regulátor střídavého proudu)
- 3 šrouby M5x12, 3 podložky 25x18x1, 2 svorky na dráty

- Upozorňujeme, že stator je k základně připevněn pouze volně, protože jej budete muset pro montáž odpojit.



- K opětovnému demontování nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (objednací č.: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky! Poznámka: standardní stahovák pro motory Motoplat nebo SEM není vhodný. Má rozměry M26x1,5!**).

Poznámka: Nikdy nepoužívejte stahovák s drápy, kladivo ani žádné jiné zařízení, které by mohlo setřást magnety.

- Ujistěte se, že váš motocykl stojí bezpečně na stojanu, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup ke straně motoru s generátorem.



- Demontujte sériový systém Motoplat/SEM. Budete potřebovat stahovák M26x1,5.

Odpojte kabely od starého magnetu, staré zapalovací cívky a regulátoru a demontujte tyto již nepotřebné součásti.



- Vyměňte klín z klikového hřídele. Už ho nebudete potřebovat. Nezapomeňte to udělat, jinak budete mít později při montáži potíže.

- **Poznámka:** Tento klín ve skutečnosti nedrží rotor na hřídeli, to zajišťuje kužel. Slouží pouze k navedení do správné polohy, které se nyní dosáhne jiným způsobem.)

- Ujistěte se, že kužel je v pořádku a čistý.



- Odšroubujte cívku statoru z její základny. Sejměte stator.

- Umístěte novou základovou desku do sériového adaptéru a upevněte ji tam pomocí 3 dodaných šroubů M5x12.

- Nepoužívejte jiné šrouby, protože vyšší hlava by mohla zasahovat do rotoru.



- Ujistěte se, že otvor nové základové desky odpovídá otvoru v sériovém adaptéru.

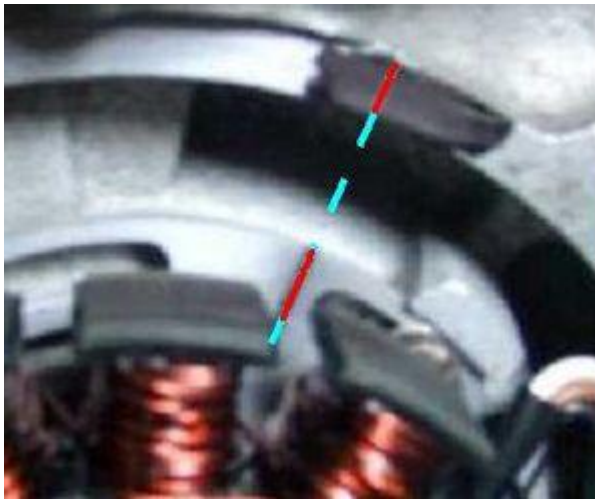
- Vyměňte cívku statoru. Stator musí zapadnout poměrně zřetelně. Pokud zapadne jen lehce, pravděpodobně jste pod ním přiskřípli nějaký vodič nebo jste cívku nasadili na bok, což by mohlo způsobit poškození.



- Základní deska má – poněkud nalevo od otvoru pro vodič – malou červenou tečku, která označuje značku zapalování.

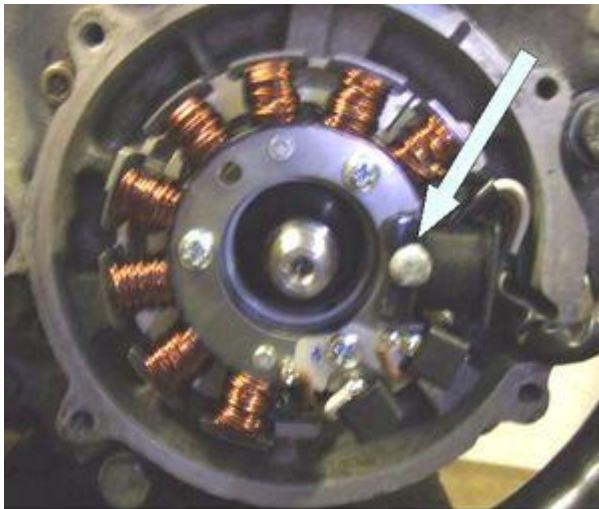
- Jelikož tato tečka nebude po nasazení rotoru viditelná, je třeba značku přenést na vnější plášť, jak je znázorněno na obrázku vlevo dole.

- Velkou pomocí může být nějaký provizorní nástroj o tloušťce původního klínového spojovacího prvku, který zajistí, že budete postupovat od středu (vpravo dole)



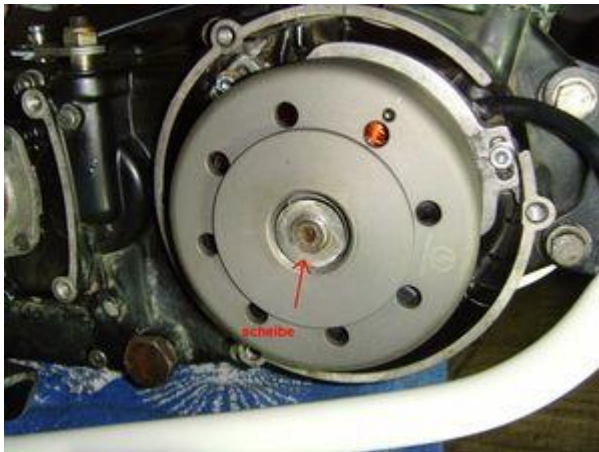


- Nyní umístíte předem namontovanou jednotku statoru zpět na motor a upevníte ji originálními šrouby.



- Jelikož je prostor na straně magnetu poměrně omezený a mohlo dojít ke změnám na klikové hřídeli nebo máte možná typ motoru, pro který systém není zcela vhodný, důrazně doporučujeme

- provést malou kontrolu vůle mezi statorem a rotorem pomocí kousku plastelíny v nejvyšším bodě. Naneste malé množství plastelíny (pokud ji nemáte po ruce, použijte žvýkačku) na nejvyšší bod velké černé cívky a ručně přitlačte rotor. Poté rotor opatrně znovu zvedněte (pomocí stahováků to bude snazší) a zkontrolujte tloušťku plastelíny. Ta by měla být asi 2 mm, pokud není rotor utažený.
- Také pečlivě zkontrolujte, zda se rotor nedotýká kabelu.



- Dále je nutné zkontrolovat, zda se konec kuželového výstupku klikového hřídele nedotýká spodní plochy otvoru pro stahovák na rotoru. U některých motorů může být tento výstupek mírně nad spodní hranou otvoru, což znemožní pevné utažení matice rotoru, pokud se tento problém nezjistí a nevyřeší vložením podložky nebo v horším případě distanční vložky. V takovém případě by rotor prokluzoval, což by vedlo k nesprávnému časování.

- Pro tento účel jsou v dodávce zahrnuty 3 podložky o tloušťce 1 mm.



- Prohlédněte si nový rotor (setrvačník). Na jeho obvodu najdete malou laserem vyznačenou čáru. Jedná se o značku pro nastavení zapalování. Je sice odolná, ale není dobře viditelná, proto ji raději zvýrazněte fixem.

- Rotor nasuňte prozatímně (pouze ručně) na hřídel, abyste měli při jeho nasazování do polohy zapalování lepší oporu o kliku.

- Vyjměte zapalovací svíčku, abyste během této práce zabránili kompresi.

Jakmile nastavíte klikovou hřídel do správné polohy pro zapalování, opatrně rotor opět sejměte (použijte stahovák!) a dávejte pozor, abyste nezměnili polohu klikové hřídele.

Pokud k tomu dojde, postup opakujte.

- Nyní budete muset nastavit časování zapalování tak, že rotor nastavíte do takové polohy, **aby se v okamžiku zapálení pístu značka na rotoru zarovнала s přesunutou značkou na statoru na vnějším plášti.**

(značka na rotoru na obrázku níže je pro ilustraci zvětšena)

- Informace o správném okamžiku zapalování najdete v příručce výrobce. Pokud nemáte k dispozici žádné pokyny, zkuste nastavit předstih 2 mm před horní úvratí.

- Níže uvedené obrázky znázorňují různé motory, a tudíž i různé umístění značek.

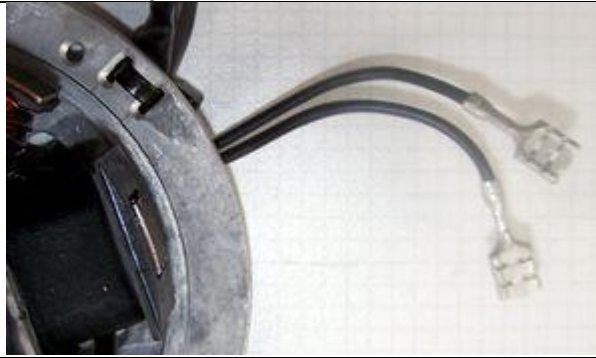


- Nakonec

pevně utáhněte rotor pomocí originální matice a originální podložky, případně i zmíněných podložek. Pokud by kužel vyčníval, jak je uvedeno výše, vložte nejprve podložky, protože originální podložka může mít příliš malý vnitřní průměr.

- Upevněte zapalovací cívku a regulátor na rám motocyklu, nejlépe na místo, kde byla původní cívka.

- Upevňovací otvory nové cívky bohužel přesně neodpovídají staré cívce Motoplát.

Připojení alternátoru VAPE k osvětlovacímu obvodu - Verze s regulátorem stejnosměrného a střídavého proudu


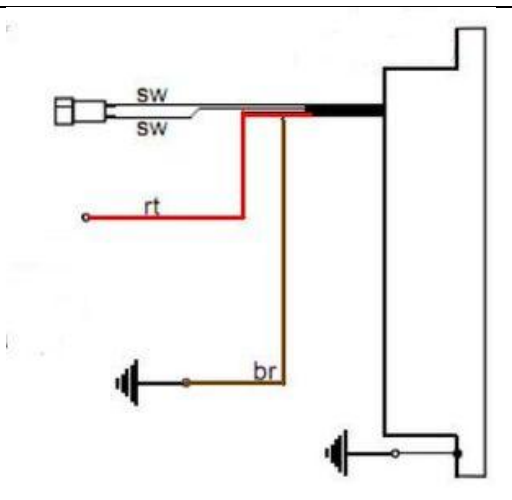
- Dva černé vodiče vedoucí ze statorové cívky přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí (v rozmezí 10 až 50 V střídavého proudu) je však nutné stabilizovat (regulovat) a pro většinu použití usměrnit na stejnosměrný proud (DC), jelikož se jedná především o střídavý proud (AC).

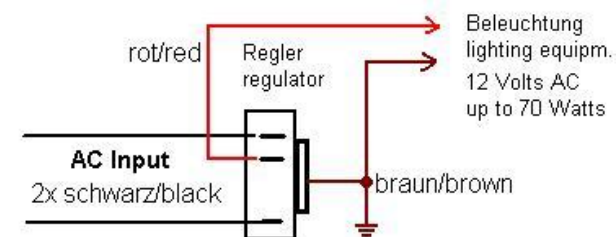
- K tomuto účelu nabízíme různé regulátory:



Upozornění: Jakékoli **zaměnění plusu a minus** (u verzí pro stejnosměrný proud) vede k **okamžitému zničení regulátoru. To nepředstavuje záruční případ, jelikož se jedná o nedbalost!** Spálený regulátor lze rozpoznat většinou podle jeho pronikavého zápachu.

Regulátor DC: Regulátor DC s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (730079950)


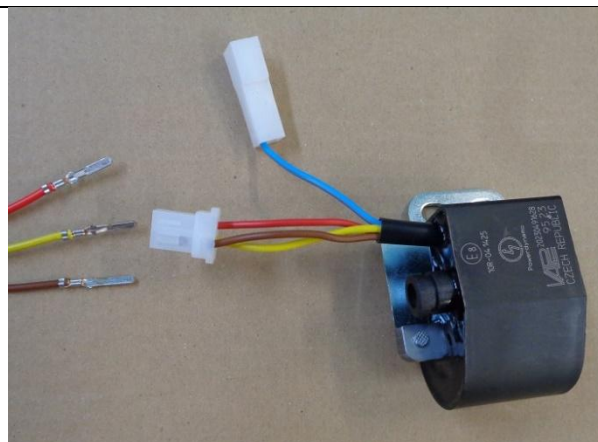
- 2 černé (sw) vodiče představují vstup střídavého proudu z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý vodič se připojí ke kterému)
- červený (rt) vodič je 12V DC výstup plus
- hnědý (br) vodič je zem, vnitřně připojený k pouzdru

Regulátor střídavého proudu: Regulátor střídavého proudu (703679950)


- 2 černé (sw) vodiče jsou vstup střídavého proudu z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý vodič se připojí ke kterému černému) – používají se vnější piny
- od středového pinu a uzemnění, které připojíte, máte regulované střídavé napětí, napájející spotřebiče střídavého proudu
- Řízení nabíjení není možné (už jen proto, že zde není žádná baterie).

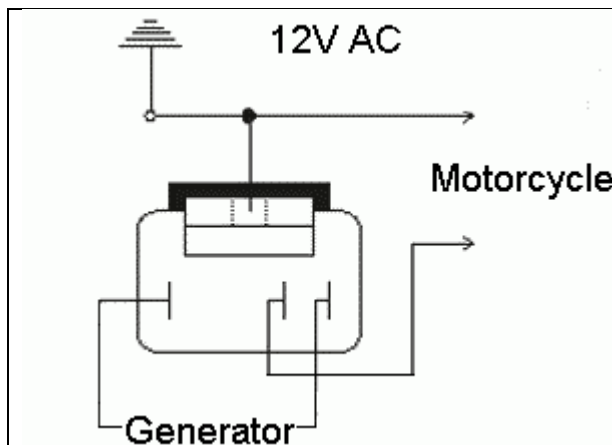
Připojte součásti podle schématu zapojení 73ik_ac:

- 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 konektorem a třemi vodiči (červený, hnědý a žlutý).
- Dočasně nasadte na tuto zástrčku dodaný 4pólový konektor a zapojte do něj tři vodiče (červený, hnědý a bílý) z alternátoru. Ujistěte se, že svorky jsou v konektoru pevně zasunuty a že jste propojili:
 - červený k červenému
 - hnědý k hnědému
 - žlutý k žlutému

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



- Dva černé kabely vedoucí z nového generátoru ...
- ... připojte k vnějším kolíkům nového regulátoru. Nezáleží na tom, který vodič se připojí ke které ze dvou svorek, protože vedou střídavý proud.

Dále je třeba připojit zemnicí vodič ...

... na kovový držák regulátoru. V opačném případě světlo nebude fungovat.

Střední svorka regulátoru ...

... bude připojen k vodičům osvětlovacího systému motocyklu.

- Zbývá modrý (někdy modro-bílý) vodič u zapalovací cívky. Jedná se o vodič pro vypnutí (cut-off).

Poznámka:

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

- Připojený k zemi – zastaví zapalování!

- Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které původně měly magnetické zapalování a proto se vypínaly zkratem na zem.

- Tato vozidla jsou z konstrukčního hlediska vybavena hlavním zámekem (některá mají také nouzový vypínač), který v poloze OFF spojuje kolík se zemí (německé motocykly: kolík 2). Sem se připojí modrý (nebo bílý) vodič zapalovací cívky. Tímto způsobem bude vypínání fungovat stejně jako dříve.

Přišroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ...

... do zapalovací cívky a před montáží cívky ji natáhněte přes gumové těsnění (bude to snazší).

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

- Použijte prosím kabel dodaný v balení a ne jakýkoli starý kabel.

- Uděláte si laskavost, když svému motocyklu pořídíte 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, koncovkám a kabelům.

- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vestavěným potlačovacím odporem. Společnost NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro odpor).

- 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).

- 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 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.

Důležité bezpečnostní a provozní informace pro systémy pouze se střídavým proudem (AC)

- V praxi je regulátor stejnosměrného proudu (usměrňovač/regulátor) lepším řešením. Zvládá vyšší zatížení a je univerzálnější.

Výhodou regulátoru střídavého proudu je jeho malá velikost. To se hodí v následujících případech:

- retro motocykly, u nichž je problém „skrýt“ poměrně velký regulátor stejnosměrného proudu. Regulátor střídavého proudu by se dal případně namontovat dokonce i dovnitř krytu světlometu.
- „čistě terénní“ motocykly, kde potřebujete pouze základní elektrický systém a máte jen málo možností, jak upevnit (relativně) těžký regulátor stejnosměrného proudu.



- Tato výhoda však jde ruku v ruce s řadou **nevýhod (s možnými dokonce i právními důsledky) střídavého regulátoru!**

- Nelze použít baterii (tedy žádné parkovací světlo)!
- Boční směrovky nelze používat, pokud si nenainstalujete blikáč na střídavý proud, což s sebou nese některé (možná i právní) aspekty, které je třeba zvážit!
- Nelze použít běžnou klakson na stejnosměrný proud (ten by při napájení střídavým proudem zůstal zcela tichý). Můžete použít klakson na střídavý proud, ale i zde je třeba dodržet několik bodů!
- Regulátor střídavého proudu zvládne maximálně zatížení 70 W, i kdyby dynamo generovalo více!

- Vzhledem k vysokému proudu (a s ním spojenému zahřívání) je u systémů s tímto regulátorem bezpodmínečně nutné jezdit vždy se zapnutými světly. Energie vyrobená alternátorem musí být spotřebována, jinak se regulátor při pokusu o její spotřebu značně zahřeje, což vede nejen k riziku zničení regulátoru, ale také k riziku požáru. (Alternativně můžete jezdit zcela bez regulátoru, pokud nepotřebujete světla. V takovém případě nechte 2 černé vodiče z generátoru izolované (!) v klidu.

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 pokyny a povinnosti stanovené 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 dokonce ohrožení svého zdraví. Za instalaci a správnost nastavení nesete odpovědnost výhradně vy.

- 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. Nikdy netahat za krytky zapalovacích svíček, když motor běží. Umyjte vozidlo pouze při vypnutém motoru a vypnutém zapalování.

- Součástí sady by měl být kabel HT s pevnou gumovou krytkou (*kteřá neobsahuje odpor*); v souladu s místními předpisy (*požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu*) byste měli používat zapalovací svíčku s vestavěným odporem (*nebo vyměnit krytku za takovou, která odpor obsahuje*). - Nepoužívejte současně zapalovací svíčky s odporem a svícnové krytky s odporem. Mohlo by to způsobit potíže, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor svícnové krytky a zapalovací svíčky dohromady by neměl překročit 5 k Ω .

- 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 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.

- 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 každém případě se zdržte měření elektronických součástek (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 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 v 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!

