

Systém 770899900



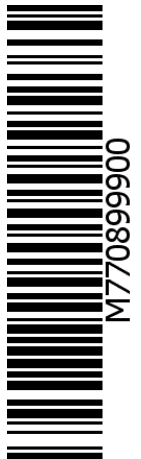
Výhoda oproti originálnímu systému:

Generátor/elektronické zapalování pro MV Agusta MV 175 AB (1952–1955) a Tevere/Deva 235 ccm (vyrobena ve Španělsku)

- Magnetový generátor s integrovaným polovodičovým zapalováním. Výstup 12 V/100 W DC. Nahrazuje sériový magneto Dansi. Není třeba provádět žádné úpravy na krytu motoru. Pokud chcete, můžete jezdit i bez baterie.

- POZNÁMKA: Tento systém je určen pro model MV Agusta 175 AB s **otáčením ve směru hodinových ručiček** (magneto Dansi upevněné třemi šrouby). Pokud se váš motor otáčí proti směru hodinových ručiček, pravděpodobně budete potřebovat náš systém 70 74 999 00.

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



M770899900

Návod k montáži systému 770899900	17.8.2026
- Pokud umíte namontovat a seřadit sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete si nainstalovat systém VAPE! Pokud jste nikdy nepracovali na zapalování, raději to nechte udělat někým, kdo se v tom vyzná.	
- 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	
DŮLEŽITÉ	
- 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 prosím také na vědomí informace uvedené na informační stránce k tomuto systému. Zkontrolujte, zda zakoupený produkt 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 (setrvačnický) nedotýká cívek statoru ani žádných jiných částí, k čemuž může dojít v důsledku různých okolností a vést k vážnému poškození.	
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 směrovek a klaksonu a, ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy, také vyšší spolehlivost. 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 při 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.	
 - 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.	
- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systémů 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo s uzavřenými olověnými bateriemi typu AGM a Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými ani žádnými jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.	
- 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.	
- Při montáži je bezpodmínečně nutné začít sestavováním dílů souvisejících s motorem, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než přistoupíte k montáži vnějších dílů. V mnoha případech zákazníci nejprve sestavují právě tyto díly a tím je často upravují v rozporu se záručními podmínkami, což je činí nevhodnými k dalšímu prodeji. 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.	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními třetích stran (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, nechte ji provést odborníkem nebo v odborném servisu. Nesprávná montáž může poškodit nový systém i váš motocykl a případně dokonce vést ke 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. Poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů nebo metod není kryto zárukou.

- Rotor je citlivý na nárazy (včetně nárazů během přepravy). Před montáží prosím vždy zkontrolujte, zda není poškozen (u rotoru bez plastového obalu magnetů zkuste magnety prsty odsunout stranou). Po nárazu se mohly přilepené magnety uvolnit a držet se na rotoru pouze magnetickou silou, takže si toho hned nevšimnete. Během chodu motoru by mohlo dojít k značnému poškození. Před nasazením rotoru na motor se prosím ujistěte, že se k jeho magnetům nepřichytily žádné kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. I to by 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 aktuálnější informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>



Měli byste obdržet tyto díly:

- sestava statoru
- rotor
- jednotka předstihu
- zapalovací cívka
- regulátor
- vysokonapěťový kabel
- doplňky



- K opětovnému vytažení nového rotoru potřebujete stahovák M27x1,25 (číslo dílu: 99 99 799 00 – není součástí dodávky!).

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

- Ujistěte se, že váš motocykl pevně stojí na středovém stojanu, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup ke straně motoru, kde je umístěn generátor.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Mějte na paměti, že budete instalovat 12voltový systém, takže budete potřebovat buď 12voltovou baterii, nebo budete muset jezdit bez ní. Stejně budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 voltech.

- Pokud chcete jezdit bez baterie, řiďte se prosím našimi pokyny k jízdě bez baterie.



- Odšroubujte kryt dynama.
- Setečte setrvačnický dynamo pomocí vhodného stahovacího nástroje.



- Odšroubujte desku statoru (3 šrouby) a sejměte ji.
- Vyjměte klín z klikového hřídele. Už ho nebudete potřebovat. Nezapomeňte na to, jinak budete mít později při montáži potíže. (Poznámka: Tento klín ve skutečnosti neudrží rotor na hřídeli – to zajišťuje kužel. Slouží pouze k navedení do správné polohy, které se nyní dosáhne jiným způsobem.)



- Odpojte vodiče od staré zapalovací cívky a cívku demontujte.
- Součásti zapalovacího systému na levé straně motoru (kontakty a regulátor) se již nebudou používat. Můžete je tam nechat, nebo je demontovat.



- Prohlédněte si novou jednotku statoru. Na její základové desce najdete malé červené označení. Jedná se o značku časování.
- Pokud zcela sejmete cívku statoru z její základny, nezapomeňte ji znovu nasadit do správné polohy.
- Poznámka: Na obrázku je znázorněn stator pro otáčení proti směru hodinových ručiček. Vy máte stator pro otáčení ve směru hodinových ručiček a dvě malé černé cívky se nacházejí vpravo od velké černé cívky.



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete malé vtažené označení. Označení je odolné, ale není dobře viditelné, zejména když je rotor upevněný. Je proto dobré označení zvýraznit nějakou barvou (nejjednodušší je použít fixu).

- A když už mluvíme o značkách:

- Na rotoru je vyznačena šipka směřující ve směru hodinových ručiček. Nemusíte se obávat, ve vašem systému s otáčením ve směru hodinových ručiček bude fungovat bez problémů. O to se postará stator orientovaný ve stejném směru.



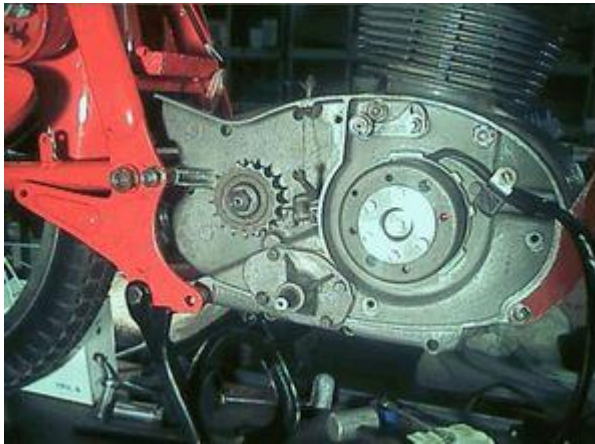
- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete malé laserem vyznačené (u starších verzí vyražené) označení.
- Značka je odolná, ale není dobře viditelná, zejména když je rotor upevněný. Je proto vhodné značku zvýraznit nějakou barvou (nejjednodušší je použít fixu).
- Kovový výčnělek v blízkosti tohoto označení nemá pro tento systém žádný význam. Slouží k jiné instalaci.

- Umístěte předem smontovanou sestavu statoru na motor, na stejné místo, kde byl původní stator. Větší černá cívka bude směřovat k výstupu kabelů.
- Desku přišroubujte pomocí 3 dodaných šroubů M5.
- Proved'te kabelový svazek ze statoru ven skrz otvor pro kabely v přední části motoru. - Poté jej zasun'te zpět tak, aby se značka na rotoru zarovнала s červenou značkou na základně, jak je znázorněno.

- Vyměňte zapalovací svíčku a nastavte píst do horní úvratí (TDC, nejvyšší poloha, do které se píst může dostat). Jelikož je to pomocí startovací páky obtížné, nasadte nový rotor na klikový hřídel (neupevňujte jej šrouby) a použijte jej jako rukojeť k otočení kliky.



- Jakmile najdete horní úvrat, opatrně opět uvolněte rotor, aniž byste posunuli polohu klikového hřídele z horního úvratu. Poté jej vraťte zpět tak, aby se značka na rotoru zarovнала se značkou na základně.



- Nový rotor upevněte přišroubováním pomocí ????. Dbejte na to, abyste nezměnili polohu klikového hřídele. Znovu nasadte zapalovací svíčku.

- Je možné, že po několika zkušebních jízdách budete chtít časování mírně upravit. Koneckonců existuje více než jeden typ MV a naše nastavení je standardní, bezpečné řešení.

Nastavení časování se mění takto:

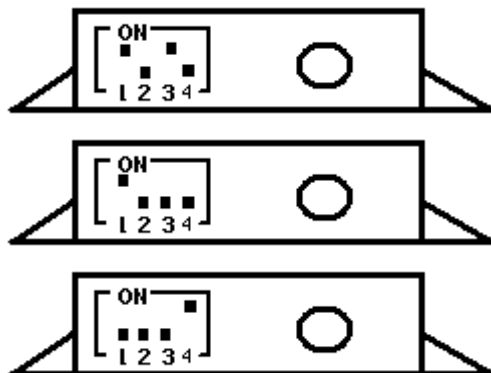
- zašroubováním stahováku do rotoru, jeho vysunutím z klikového hřídele
- a (bez změny polohy klikového hřídele) nastavením rotoru do požadovaného úhlu. Posunutím více ve směru hodinových ručiček se časování posune později, posunutím proti směru hodinových ručiček se posune dříve – nezapomeňte, že máte motor s levotočivým chodem.

- Nyní je třeba na motocyklu najít místo pro novou zapalovací cívku, jednotku předstihu a nový regulátor/usměřovač. Regulátor má vhodné rozměry a nevyžaduje přívod vzduchu.



- Součástky můžete umístit na jakékoli vhodné místo, včetně prázdného pouzdra na baterii.
- Jelikož systém může fungovat i bez baterie, je snadné součástky někde schovat.

- Před instalací jednotky předstihu si prohlédněte malé přepínače na této jednotce. Ty aktivují různé charakteristiky. K dispozici jsou 4 přepínače, které aktivují různé křivky předstihu. Tento model MV vyžaduje křivku v rozmezí 18 až 55 stupňů.



- Zde je znázorněna (podle našeho názoru) nejlepší křivka předstihu MV. Od předstihu 18° při volnoběžných otáčkách stoupá až na plný předstih 55° při 3 500 ot./min.

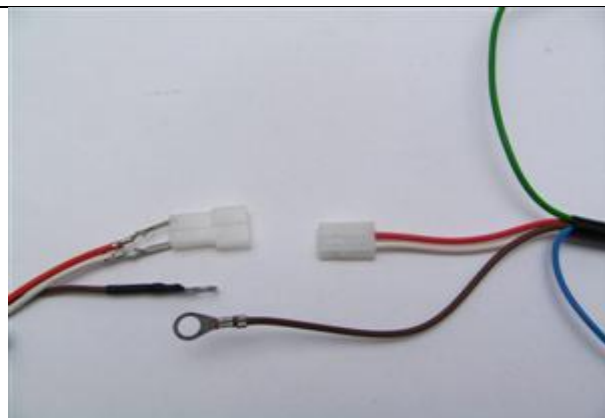
- S tímto nastavením je maximální předstih dosažen až při 5 000 ot./min (podle našeho názoru trochu pozdě).

- Pokud chcete omezit výkon motoru při otáčkách vyšších než 8 500 ot./min. při jinak stejných hodnotách jako v nejlepší křivce výše, použijte toto nastavení.

Připojte součásti podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš standardní stejnosměrný regulátor (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **91ik12**:
- Pro náš regulátor stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte schéma zapojení **91ik_102**:

- Aby se usnadnil průchod vodičů často malými otvory ve skříni motoru, nebyla na koncovku vodiče z kabeláže generátoru, který vede k jednotce předstihu, nasazena plastová zástrčka. Tuto zástrčku byste měli nasadit až poté, co bude vše na straně motoru správně nainstalováno.



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

Na tuto zástrčku nasadte dodané dvoupolohové 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 k červenému

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

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

... je třeba přišroubovat k držáku zapalovací cívky (zem). Toto připojení je velmi důležité. Nespoléhejte se prosím na držák jako na zemní spoj. Barva, olej a nečistoty často brání dobrému kontaktu!

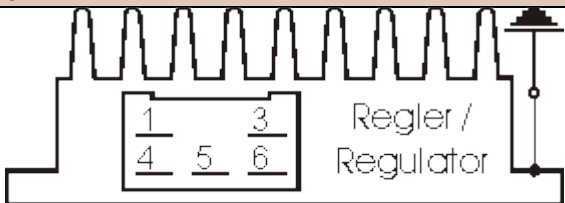
- Zelený (u starších systémů šedý) kabel jednotky předstihu ...

... je výstupem směřujícím k zapalovací cívice a připojuje se tam k jediné zástrčkové svorce.

- **Důležité!** Vyhněte se prodlužování zeleného vodiče mezi jednotkou předstihu a zapalovací cívkou. Mohlo by to vést k poruchám zapalování. Nikdy nevedte vysokonapěťový kabel a kabely z alternátoru k jednotce předstihu a/nebo šedý vodič z jednotky předstihu k zapalovací cívice těsně vedle sebe (například v jednom stínění). Dojde tak k zpětné vazbě, která naruší zapalování a může dokonce poškodit jednotku předstihu.

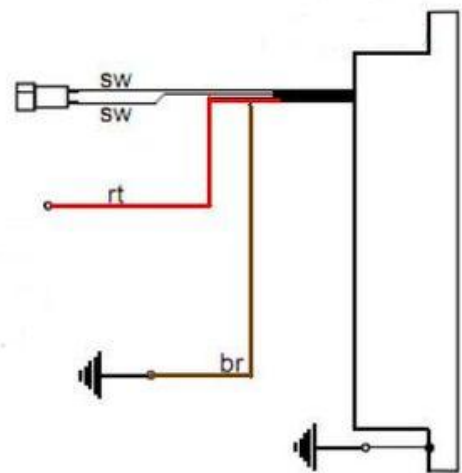
- Modrobílý vodič na jednotce předstihu. Jedná se o vodič pro vypnutí (odpojení). - Poznámka: - Pokud dojde k poruchám zapalování, odpojte jako první opatření tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet	- Je-li připojen k zemi, zapalování se zastaví! - Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které původně měly magnetické zapalování a proto se vypínají zkratem na zem. - Tato vozidla mají konstrukčně zabudovaný hlavní zámek (nebo nějaký nouzový vypínač), který v poloze OFF spojuje kolík se zemí (německé motocykly: kolík 2). Sem se připojí modrobílý vodič zapalovací cívky. Tímto způsobem funguje vypnutí stejně jako dříve.
--	--

Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (přes regulátor):	
	- 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 voltů střídavého proudu) je však nutné stabilizovat (regulovat) a pro většinu použití usměrnit na stejnosměrný proud (DC), jelikož se jedná především o střídavý proud (AC).
Upozornění: Jakékoli záměny kladného a záporného pólu (u verzí pro stejnosměrný proud) vedou k okamžitému zničení regulátoru. V takovém případě se nejedná o záruční případ, jelikož jde o nedbalost! Spálený regulátor lze rozpoznat především podle pronikavého zápachu.	

Regulátor typu 1: se standardním DC regulátorem (95 22 699 06) použijte schéma zapojení 91ik12:	
	- 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 svorky, které se zacvaknou do zástrčky):
Dva černé kabely vedoucí z generátoru ...	... se připojí ke kolíkům 1/4 nového regulátoru (odtud vedou do vnitřku jednotky další černé vodiče). Nezáleží na tom, který vodič se připojí ke které ze dvou svorek (1/4), protože vedou střídavý proud.
Nový hnědý kabel s kulatou oční koncovkou ...	... propojte vývod č. 3 regulační jednotky (odtud vede do vnitřku jednotky také hnědý vodič) se záporným pólem baterie nebo (pokud jezdíte bez baterie) se zemí (podvozkem).
Nový červený kabel s kulatou oční koncovkou ... Pozor: Nesprávná polarita poškodí elektroniku!	... se připojuje k vývodu 5 nového regulátoru (odtud vede rovněž červený vodič dovnitř jednotky). Zde vychází regulované kladné napětí, které se připojuje k plusu baterie, nebo (v případě, že jezdíte bez baterie) k napěťovému vstupnímu vývodu hlavního spínače (zámek zapalování, německé motocykly: vývod 51/30).
Ujistěte se, že mezi baterií a elektrickým obvodem vozidla máte 15A pojistku.	

Zeleno-červený vodič na vývodu 6 nového regulátoru ...	... slouží pro kontrolku nabíjení. Sem připojíte vodič, který dříve vedl od kontrolky k původnímu regulátoru. - Ujistěte se, že tato kontrolka funguje pouze při přítomnosti baterie. Pokud byste jeli bez baterie, ale vodič byste přesto připojili, zjistíte, že kontrolka svítí i v případě, že alternátor generuje napětí. Bez baterie jej tedy nepřipojujte.
- Funkce řízení kontrolky nabíjení je založena na tranzistorovém spínači a jedná se o doplňkovou funkci. I kdyby tato funkce selhala, regulátor může být stále v pořádku. Jednoduchá kontrola: nechte běžet motor, rozsvítíte světla a odpojte baterii. Pokud světla svítí jasně, je jednotka v pořádku.	

Regulátor typu 2: s regulátorem stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50), použijte schéma zapojení 91ik_102:

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

Přišroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ... - Nepoužívejte prosím žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou „Nology supercables“ nebo „hot wire“. Mohlo by to narušit fungování systému a případně jej poškodit.	... do zapalovací cívky a před montáží cívky natáhněte gumové těsnění (bude to snazší). - Použijte prosím kabel dodaný v balení a ne jakýkoli starý kabel.
- Uděláte si laskavost, když svému motocyklu pořídíte nové zapalovací svíčky a kleště na zapalovací svíčky (nejlépe s odporem v rozmezí 0–2 kΩ). Mnoho problémů lze vysledovat až k „zdánlivě dobrým“ (dokonce i zcela „zbrusu novým“) zapalovacím svíčkám, svorkám a kabelům. - Nepoužívejte zapalovací svíčky s vestavěným potlačovacím rezistorem. Společnost NGK (např.) nabízí takové zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (od rezistoru).	
- Nakonec – ještě před instalací baterie a před prvním nastartováním – prosím pečlivě zkontrolujte všechna připojení a montážní prvky 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 dynama, 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

- 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 montáži. Po montáži prosím vhodným způsobem (stroboskopem) zkontrolujte, zda jsou nastavení správná, abyste předešli poškození motoru nebo případně ohrožení svého zdraví. Za montáž a správnost nastavení nesete výhradní odpovědnost 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 od odkrytých vysokonapěťových kabelů. Pokud potřebujete zkontrolovat jiskření, pevně uchopte nástrčkový klíč na zapalovací svíčku pomocí dobře izolačního materiálu a přitlačte jej pevně k pevné zemi na bloku motoru.

Nikdy neodstraňujte krytky zapalovacích svíček, když je motor v chodu. Umyjte své vozidlo pouze při vypnutém motoru a vypnutém zapalování.

- Součástí sady by měl být kabel HT s pevnou gumovou krytkou (*kteřá neobsahuje odpor*); abyste splnili místní předpisy (*požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu*), měli byste použít zapalovací svíčku s vestavěným odporem (*nebo vyměnit krytku za takovou, která odpor obsahuje*).

- Nepoužívejte současně krytky zapalovacích svíček obsahující rezistor **spolu** se zapalovacími svíčkami obsahujícími rezistor. Mohlo by to způsobit problémy, zejména obtížné nastartování motoru. Celkový odpor krytky a zapalovací svíčky dohromady by neměl překročit 5 kOhm.

- Mějte na paměti, 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, a to i těch, které byly předem namontovány. Pokud se součásti během provozu uvolní, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předmontováváme pouze volně.

- Nechte nově nainstalovaný systém chvíli běžet, než začnete kontrolovat a testovat hodnoty, nebo – což je ještě horší – provádět v něm změny.

Naše díly byly před dodáním k vám 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 objímky zapalovacích svíček (i když jsou zcela nové). Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutné znovu seřídit na nižší hodnoty. Pokud systém po montáži nenastartuje, nejprve odpojte modrý (nebo modro-bílý) vypínací vodič přímo u zapalovací cívky (nebo v některých případech u jednotky předstihu), abyste vyloučili případnou poruchu ve vypínacím obvodu. Pečlivě zkontrolujte uzemnění a ujistěte se, že je zajištěno dobré elektrické spojení mezi rámem a blokem motoru.

V případě potíží nejprve nahlédněte do naší znalostní databáze, než nám materiál zašlete k prověření.

- Jiskra klasických bodových zapalovacích systémů má s napětím přibližně 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 soustředěný do tenké jehly a modrou barvu, díky čemuž není tak dobře viditelná. Navíc k jiskře dojde pouze při otáčkách potřebných pro startování pomocí kickstartu, nikoli při pomalém stlačování kickstartovací páky rukou (jak by tomu mohlo být u zapalování napájeného z baterie).

- 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 spolehlivě uzemněna. V opačném případě nedojde k jiskření na žádné ze stran. Navíc u takových otevřených výstupů mohou po celé cívce létat dlouhé a nebezpečné jiskry.

- Nikdy neprovádějte na motocyklu svařování elektrickým obloukem, aniž byste zcela odpojili všechny součásti obsahující polovodiče (zapalovací cívka, 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 vždy zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Nesprávná polarita způsobuje zkrat a vede k poškození regulátoru, zapalovací cívky a jednotky předstihu. Zapojení se zpravidla provádí vždy 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 nástrčné klíče na zapalovací svíčky s odporem vyšším než 5 kΩ. Raději použijte klíče 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 příčinou s velkou pravděpodobností vadná svíčková zástrčka a/nebo zapalovací svíčka. V případě potíží zkontrolujte také vysokonapěťové kabely. Nikdy nepoužívejte vysokonapěťové kabely z uhlíkových vláken, nikdy nepoužívejte takzvané „horké dráty“, které slibují zvýšení jiskry.
- Je vhodné potříit rotor tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák s drápy ani kladivo. V takovém případě by se mohly uvolnit jeho magnety. K opětovné demontáži nového rotoru nabízíme speciální stahovák (viz montážní návod)!
- Pokud motocykl nebude delší dobu v provozu, odpojte prosím baterii (pokud je nainstalována), abyste zabránili úniku proudu přes diody regulátoru. I odpojená baterie se však po určité době sama 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!

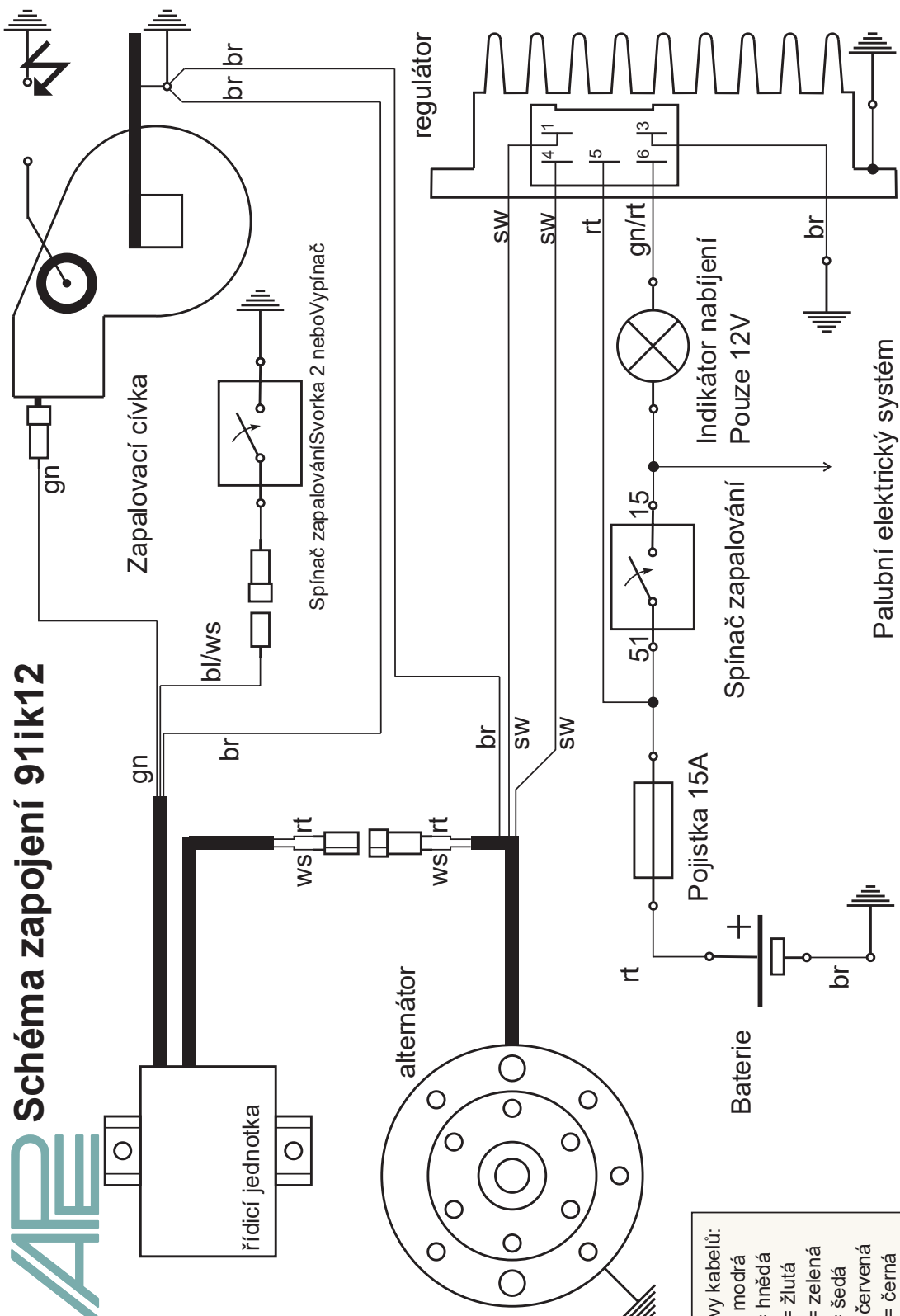


Schéma zapojení 91ik_102

