


**Sada 764979900****Výhoda oproti originálnímu systému:****Generátor / elektronické zapalování pro Hiro 125 / 250 (1979), upevňovací matice M16x1,25**

- Magnetický generátor s integrovaným zapalováním. Výstup 12 V/100 W stejnosměrného proudu. Bezkontaktní, bezúdržbové elektronické zapalování s vlastním napájením v rámci systému.

- Nahrazuje sériový zapalovací systém (včetně zapalovací cívky a regulátoru/usměrňovače). Není třeba provádět žádné úpravy na krytu motoru.

- všechny díly jsou nové
- vyšší světelný výkon
- velmi stabilní zapalování s pevnou jiskrou
- lepší startování, lepší spalování paliva



<b>Montážní návod pro systém 764979900 a systém 778879900</b>	<b>8.6.2026</b>
<p><b>- Pokud umíte namontovat a seřadit 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.</b></p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínky a způsoby instalace, provozu, používání a údržby systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku a případně i ke zranění 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>	
<b>DŮLEŽITÉ</b>	
<p><b>- Před zahájením prací na motocyklu si prosím pečlivě a celé přečtete tyto pokyny</b> Mějte prosím na paměti, že jakékoli úpravy materiálu i vlastní pokusy o opravu, které nebyly odsouhlaseny společností VAPE, mohou vést ke ztrátě záruky. Neodstřihujte vodiče. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často má za následek poškození elektroniky. Vezměte prosím také na vědomí informace uvedené na informační stránce tohoto systému. Zkontrolujte, zda to, co jste zakoupili, skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Nesprávné nastavení zapalování může poškodit motor a dokonce vás při startování z kopu zranit (silné zpětné rázy). Během prvních zkušebních jízd buďte opatrní. V případě potřeby změňte nastavení na bezpečnější hodnoty (menší předstih). Během montáže pečlivě zkontrolujte, zda se rotor (setrvačnick) nedotýká cívek statoru nebo čehokoli jiného, k čemuž může dojít v důsledku různých okolností a vést k vážnému poškození.</p>	
<p><b>Určené použití</b> - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynam a zapalovacích systémů u veteránů a klasických motocyklů, <b>u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně upraveny</b>. 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 <b>náhradní sadu, nikoli o kopii originálních dílů</b>. 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>- <b>Při montáži je bezpodmínečně nutné začít s montáží dílů souvisejících s motorem</b>, 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 potahu 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>



#### System DC: Měli byste obdržet tyto díly:

- stator (volně předmontovaný)
- rotor
- elektronická zapalovací cívka, vysokonapěťový kabel a modrý vypínací vodič
- regulátor/usměřovač
- 3 šrouby M5, 2 svorky na vodiče

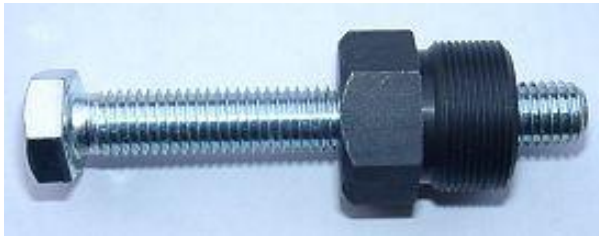
- Upozorňujeme, že stator je k základně připevněn pouze volně, protože jej budete muset pro montáž odpojit.

#### Střídavý systém: Měli byste obdržet tyto díly:

- stator (předem smontovaný)
- rotor
- elektronická zapalovací cívka, vysokonapěťový kabel a modrý vypínací vodič
- regulátor střídavého proudu
- 3 šrouby M5, 2 svorky na vodiče

- 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 (číslo dílu: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky!**).

- **Poznámka: sériový stahovák pro váš Motoplat není vhodný.**

- **Poznámka:** Nikdy nepoužívejte stahovák s drápy, kladivo ani žádné jiné nástroje, které by mohly magnety setřást.

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



- Demontujte původní systém Motoplat. Budete potřebovat stahovák Motoplat.

- Odpojte vodiče od starého magnetu, staré zapalovací cívky a regulátoru a demontujte tyto již nepotřebné díly.



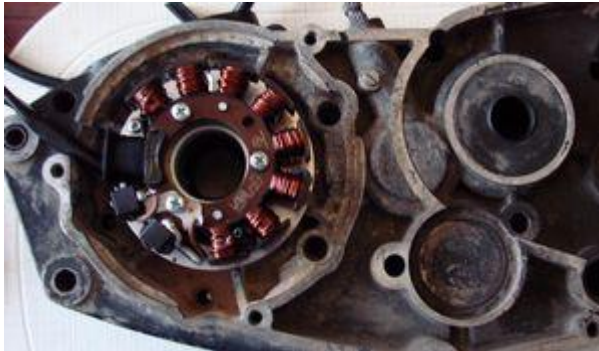
- Vyměňte klín z klikového hřídele. Už ho nebudete potřebovat. Nezapomeňte na to, jinak budete mít později při montáži potíže.

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

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



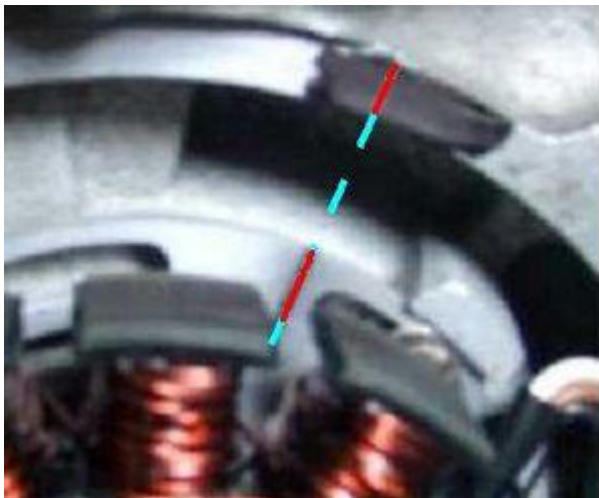
- Povolte 3 šrouby M4x25, které drží stator na základně, ale příliš netahejte za vodič, který je k desce připevněn svorkou, aby se nedostal do cesty rotoru (vodič musí být nad deskou, protože pod ní není na motoru místo)



- Umístěte novou základnu statoru na blok motoru. Velká černá cívka směřuje ve směru jízdy.

- Upevněte desku pomocí šroubů základové desky.

- Na základové desce se – mírně vlevo od otvoru pro kabel – nachází malá červená čárka, která označuje polohu zapalování.



- Jelikož tato značka nebude po nasazení rotoru viditelná, je nutné ji přenést na vnější plášť, jak je znázorněno na obrázku vlevo dole.



- Nyní nasadte cívku statoru zpět na základnu (kterou jste pevně utáhli ke klikové skříni!).

- Dávejte pozor, abyste nepoškodili vodiče. Stator je třeba zacvaknout poměrně prudce. Pokud zapadne jen lehce, pravděpodobně jste pod ním přiskřípli nějaký vodič!

- Ujistěte se, že vnitřní otvor statorové jednotky rovnoměrně zapadá přes vyvýšený upevňovací okraj základové desky – v opačném případě bude cívka sedět nakřivo a bude se dotýkat rotoru, čímž jej poškodí. Také by mohly dojít k poškození vodičů pod ní, což by vedlo ke zkratu.

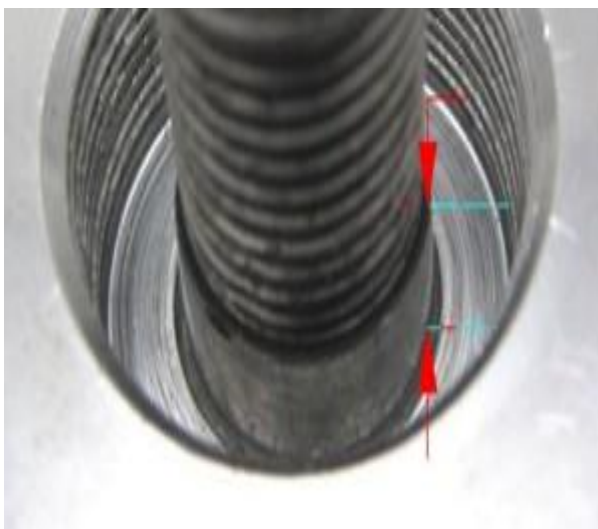
- Cívku přišroubujte pomocí 3 šroubů M4x25 a utáhněte.



- Vzhledem k tomu, že prostor na straně magnetu je poměrně omezený a vzhledem k tomu, že mohlo dojít ke změnám na klikové hřídeli nebo že možná vlastníte typ motoru, pro který tento systém není zcela vhodný, důrazně doporučujeme

**Provedte malou kontrolu vůle mezi státorem 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 vývrtu klikového hřídele nedotýká spodní plochy otvoru pro stahovák na rotoru. U některých motorů může být kuželový vývrt 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.

- Obrázek zde problém zveličuje, aby bylo jasné, co máme na mysli.

- Součástí dodávky jsou 2 podložky a distanční vložka.



- Podívejte se na nový rotor (setrvačnick). Na jeho obvodu najdete malou laserem vyznačenou čáru. Jedná se o značku zapalování. Je 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

**- v okamžiku zapálení pístu se značka na rotoru zarovná s přesunutou značkou na statoru na vnějším plášti.**

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

- Informace o správném časování (zapalování) najdete v příručce výrobce. Pokud nemáte k dispozici žádné pokyny, zkuste nastavení 2 mm před horní úvratí (BTDC). (Například u modelu KTM 565 je to 2,1–2,2 mm, 0,084–0,088" nebo 16,5–17°)



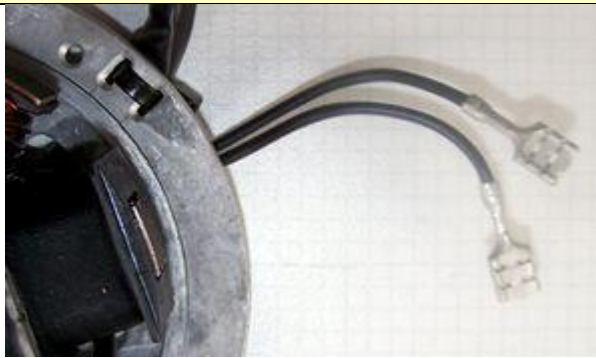


### Nakonec

pevně utáhněte rotor pomocí originální matice a sériové podložky, případně i zmíněných podložek. Pokud by z kužele vyčníval, jak je znázorněno výše, vložte nejprve podložky, protože sériová 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 Motoplat.

### 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.

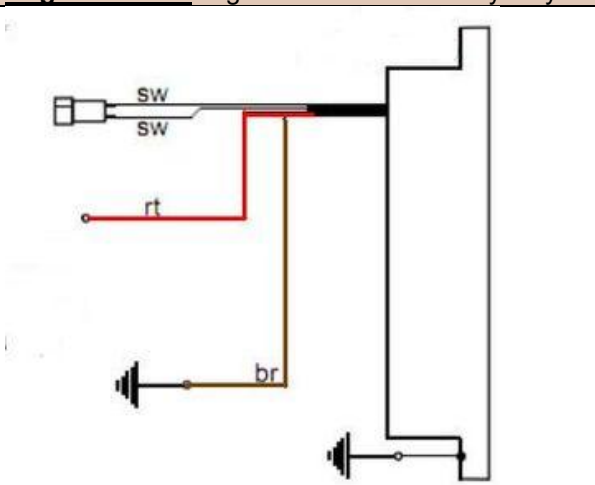
- Toto napětí (v rozmezí 10 až 50 V střídavého proudu) je však nutné stabilizovat (regulovat) a pro většinu použití usměrnit na stejnosměrný proud (DC), jelikož se jedná především o střídavý proud (AC).

**- K tomuto účelu nabízíme různé regulátory:**

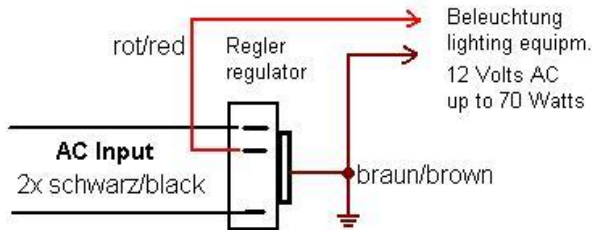


**- Pozor:** Jakékoli **zaměnění plusu a minusu** (u verzí pro stejnosměrný proud) vede k **okamžitému zničení regulátoru. To nepředstavuje záruční případ, jelikož se jedná o nedbalost!** Spálený regulátor lze rozpoznat většinou podle jeho pronikavého zápachu.

### Regulátor DC: Regulátor DC s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50)



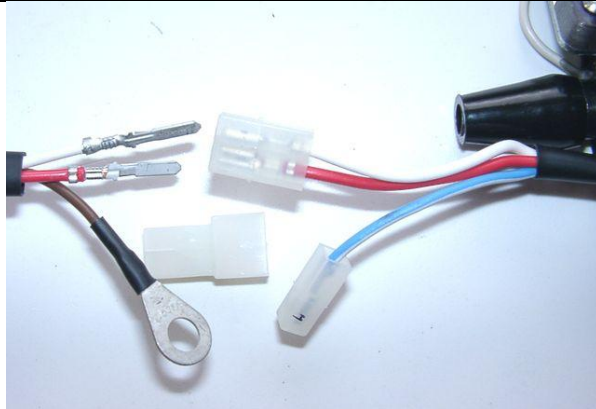
- 2 černé (sw) vodiče představují střídavý vstup z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý vodič se připojí ke kterému)
- červený (rt) vodič je 12V DC výstup plus
- hnědý (br) vodič je zem, vnitřně připojený k pouzdru

**Regulátor střídavého proudu: Regulátor střídavého proudu (70 36 799 50)**


- 2 černé (sw) vodiče jsou vstup střídavého proudu z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý k 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 71ik\_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.

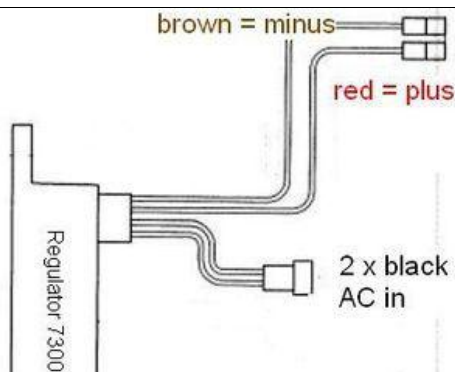


- Najděte zapalovací cívku s konektorem a dvěma vodiči (červeným a bílým).
- Nasadte na tuto zástrčku dodané 2polohové pouzdro a zasuňte do něj dva vodiče (červený a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky pevně zapadly do pouzdra a že jste připojili:
  - bílý k bílému
  - červený k červenému

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

- Hnědý vodič z nového generátoru s kulatou oční svorkou je třeba přišroubovat přímo k nosnému rámu zapalovací cívky (zem).

**Pozor! Nedodržení tohoto pokynu je nejčastější příčinou problémů se zapalováním!! Bez tohoto přímého připojení systém nefunguje nebo nefunguje dlouho bez problémů. Nespolehejte se prosím na rám jako zem. Barva, olej a nečistoty často brání dobrému kontaktu!**



Nový regulátor/usměřovač má 4 vodiče

- 2 černé vodiče zakončené 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)

- Dva černé kabely vedoucí z generátoru ...	... by měly být nejprve zasunuty do dodaného dvojitého plastového konektoru. Tento konektor se připojuje k plastové zástrčce na konci 2 černých vodičů na regulátoru. Nezáleží na tom, který černý vodič je na které straně, protože se jedná o střídavý proud.
- Hnědý kabel z regulátoru ...	... by měl být připojen buď k zápornému pólu baterie, nebo k dobrému uzemnění, pokud není k dispozici baterie.
- Červený kabel z regulátoru ...  <b>Pozor:</b> Nesprávná polarita poškodí elektroniku!	... by měl být připojen buď k <b>plusovému pólu 12V</b> baterie, nebo pokud není k dispozici baterie, k vedení, které vede od k vašim spotřebičům (obvykle k přívodnímu kolíku hlavního vypínače).
Ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla <b>15A pojistku</b> .	
- 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.	
- Nechte modrý (někdy modro-bílý) vodič na zapalovací cívce. Jedná se o vodič pro vypnutí (cut-off).  <b>Poznámka:</b>  - Pokud dojde k poruchám zapalování, odpojte jako první opatření tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet	- <b>Je-li připojen k zemi, zastaví to zapalování!</b>  - Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které byly původně vybaveny magnetickým zapalováním a které se proto vypínají zkratem na kostru.  - Tato vozidla mají konstrukčně hlavní zámek (nebo nějaký vypínač), který v poloze OFF spojuje kolík se zemí (německé motocykly: kolík 2). Sem se připojí modrý (/bílý) vodič zapalovací cívkou. Tímto způsobem funguje odpojení stejně jako dříve.
Přišroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ...  - <b>Nepoužívejte</b> prosím žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou například „Nology supercables“ nebo „hot wire“. Mohlo by to narušit fungování systému a případně jej poškodit.	... do zapalovací cívkou a před montáží cívkou natáhněte gumové těsnění (bude to snazší).  - Používejte 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. - <b>Nepoužívejte</b> zapalovací svíčky s vestavěným potlačovacím odporem. Společnost NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro odpor).	
- Nakonec – <b>ještě před vložením baterie a prvním nastartováním</b> – 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 cívkou a proveďte nový test.	
- <b>DŮLEŽITÉ:</b> Při <b>opravě klikového hřídele</b> se často obrábí hřídel alternátoru, čímž se zkracuje. V důsledku toho se rotor posune níže a může se nyní svými nýty dotýkat cívkou 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 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.

- 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 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 k $\Omega$ .

- 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 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 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 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 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 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 zkrat 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 potříit rotor tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.

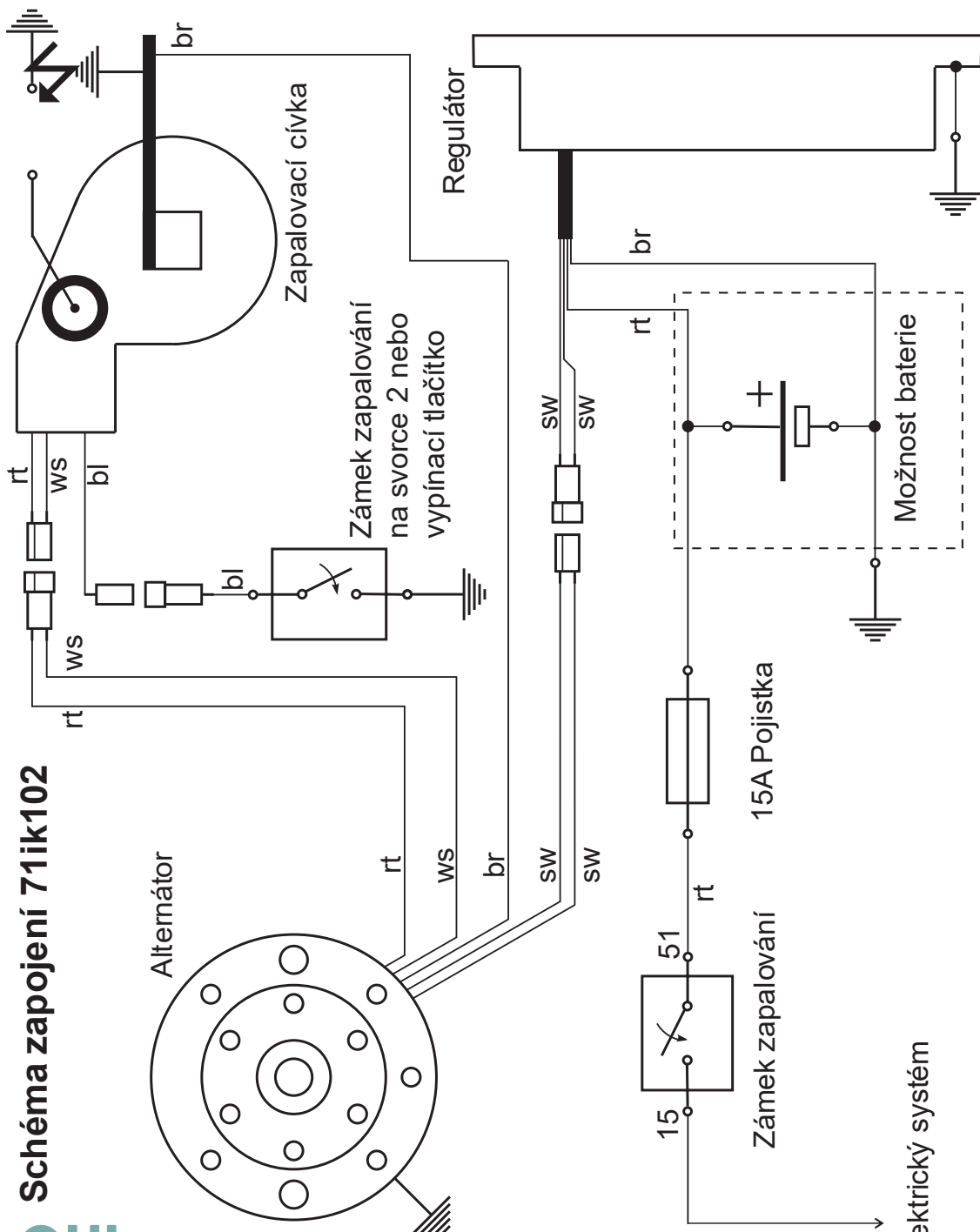
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák s drápy ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. K opětovné demontáži nového rotoru nabízíme speciální stahovák (viz montážní návod)!

- 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!***

# Schéma zapojení 71ik102



Barvy vodičů:

bl	= modrá (blue)
br	= hnědá (brown)
ge	= žlutá (yellow)
gn	= zelená (green)
gr	= šedá (grey)
rt	= červená (red)
sw	= černá (black)
ws	= bílá (white)

Stávající elektrický systém