

**Systém 711779900**

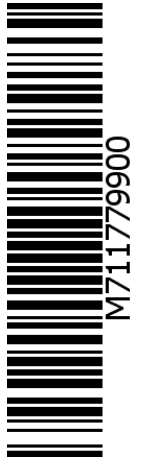
**Výhoda oproti původnímu systému:**


**Generátor/elektronické zapalování pro  
Montgomery Ward/Riverside 125/175  
– (1966–1970, motocykly Riverside 125/175 ccm  
(Scrambler nebo Street Bike (standard))  
- 1970–1974 minibike Benelli Volcano  
- Benelli 175 ccm Enduro, cca 1972)**

- Magnetický generátor s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výstup 12 V/100 W DC. Bezúdržbové polovodičové zapalování s vlastním napájením ze systému. Nahrazuje kompletní starý dynamo a zapalování.

- Není třeba provádět žádné změny na krytu motoru. Systém je technicky schopen provozu bez baterie.

- všechny díly jsou nové
- stabilní světelný výkon
- velmi stabilní zapalování s jiskrou s vysokou energií
- lepší startování a spalování paliva
- žádné problémy s kontakty



<b>Návod k montáži systému 711779900</b>	<b>6.5.2026</b>
<p><b>- Pokud umíte namontovat a seřadit sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete si nainstalovat VAPE! Pokud jste nikdy na zapalování nepracovali, 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>	
<p><b>DŮLEŽITÉ</b></p>	
<p><b>- Před zahájením prací na motocyklu si prosím pečlivě a celé přečtete tento návod</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 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><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> <b>- 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.</b></p>	
<p><b>- 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.</b></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 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 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>

#### Měli byste obdržet tyto díly:



- rotor
- předmontovaná jednotka statoru
- regulátor/usměrňovač
- zapalovací cívka a vysokonapěťový kabel
- bateriový a vypínací vodič
- svorky na kabely, šrouby

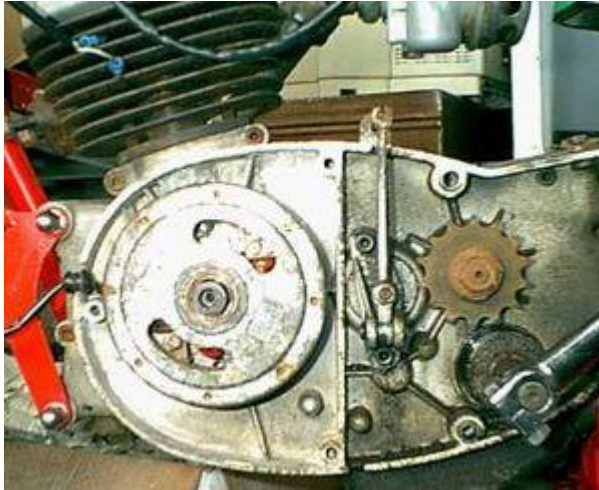
**POZOR:** Nenechte se zmást šipkou na rotoru směřující ve směru hodinových ručiček. Rotor je určen pro otáčení proti směru hodinových ručiček.



- K opětovnému demontování nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (číslo dílu: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky!**).

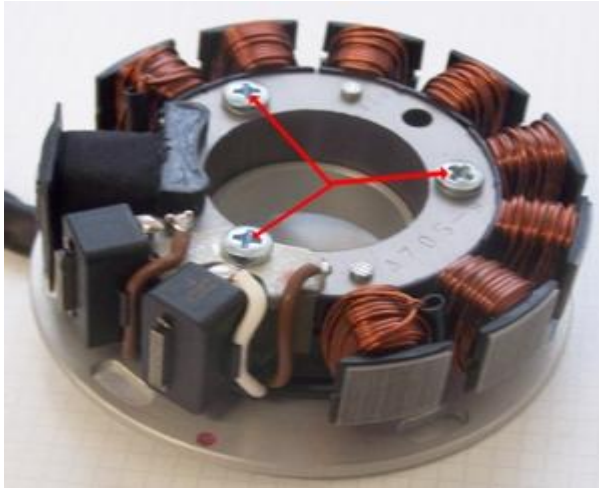
- **Poznámka:** Nikdy nepoužívejte kleště, kladivo ani žádné jiné nástroje, které by mohly magnety uvolnit.

- Ujistěte se, že je motor pevně upevněn a nachází se v pohodlné pracovní výšce. Práce lze provádět i s motorem namontovaným v rámu, ale ujistěte se, že je motocykl stabilní a nehrozí jeho převrácení. Pro usnadnění montáže demontujte palivovou nádrž, kryt baterie a schránku na nářadí. Můžete také demontovat sedlo. Demontujte startovací pedál a stupačku, abyste získali přístup ke krytu motoru na levé straně.



- Sejměte levý kryt motoru. Poté demontujte původní alternátor a zapalovací systém. Tyto díly nebudou u nového systému potřeba, ale můžete si je ponechat pro případ, že byste v budoucnu chtěli motocykl uvést do původního stavu. Pokud si původní díly ponecháte, nezapomeňte k nim přiložit i klínovou spojku, která zajišťovala vyrovnání klikového hřídele a zapalovacího systému. Klínová spojka nebude u nového systému potřeba.

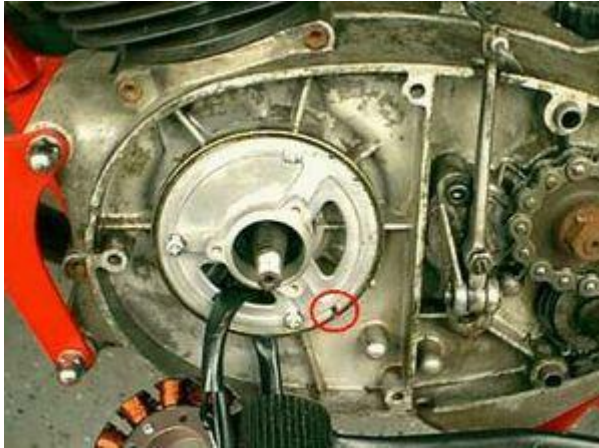
- Abyste mohli namontovat základovou desku/montážní věž na motor, budete muset demontovat stator z montážní věže. Před demontáží statoru z věže si pečlivě zapamatujte, jak je na věži vycentrován. Při montáži statoru na montážní věž se prosím ujistěte, že je nainstalován správně, protože v případě nesprávné montáže by došlo k posunu časování zapalování o 120 stupňů.



- Jednotka bude dodána předem smontovaná, jak je vidět na fotografii.

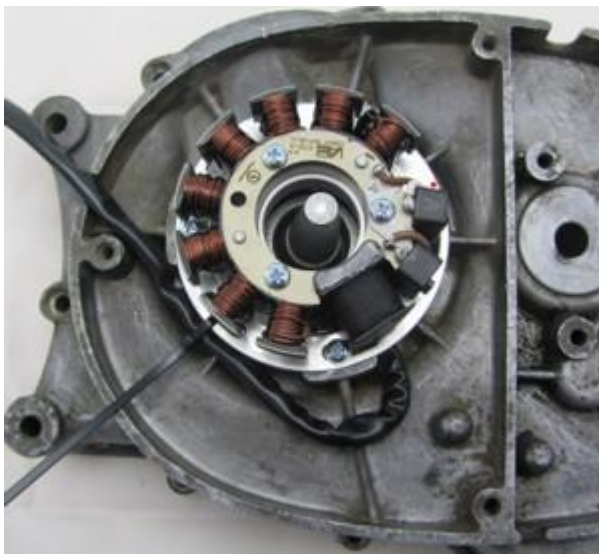
- Pro upevnění desky k motoru je třeba odšroubovat 3 šestihranné šrouby a mírně (o 1 cm) nadzvednout stator z podložky, abyste se dostali k upevňovacím šroubům pod ním.

- Dávejte pozor, abyste nepoškodili lakovou izolaci cívký statoru.

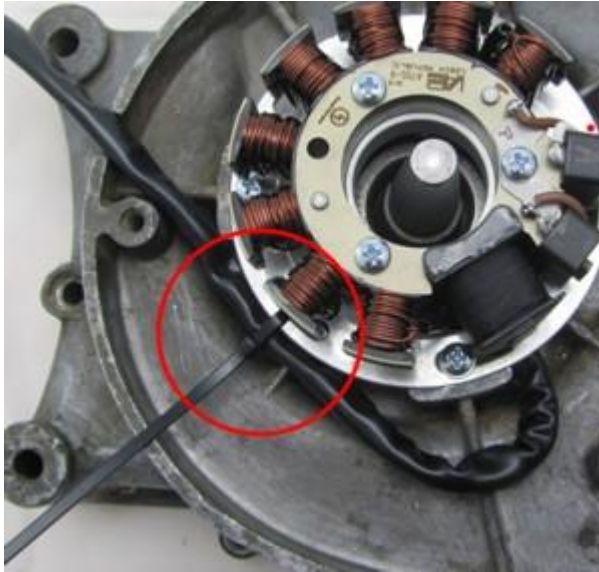


- Namontujte základovou desku a věž statoru na skříň motoru pomocí tří dodaných šroubů M4x12 a podložek. Prohlédněte si základovou desku nového statoru.

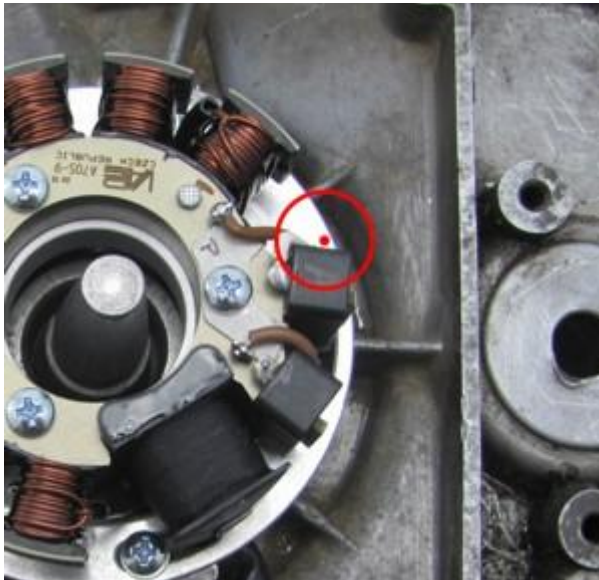
- Na okraji základové desky najdete značku (zde vyznačenou kruhem). Jedná se o časovací značku – slouží k vyrovnání rotoru při jeho montáži.



- Nyní musíte nasadit stator na základovou desku. Dávejte pozor, aby nedošlo k přiskřípnutí kabelu. Cívka musí na základové desce dobře sedět – téměř „slyšitelně zapadnout“. Pokud tomu tak není a cívka na základové desce sedí „volně“, překáží v tom kabel a hrozí riziko poškození při kontaktu s rotorem.



- Vedejte kabel k výstupu kabelu z motoru. Upevněte jej pomocí přiložené svorky na základové desce (viz obrázek). V opačném případě se bude třít o rotor a mohl by se poškodit!



- Bohužel značka zapalování na základové desce nyní není viditelná. Musíte buď značku prodloužit až k motoru, nebo najít značený bod na motoru, který je viditelný za rotorem.



- Nyní si prohlédněte rotor. Všimněte si, že na vnější straně krytu rotoru je vyznačena malá čárka. Jedná se rovněž o časovací značku. Slouží k vyrovnání rotoru při montáži.



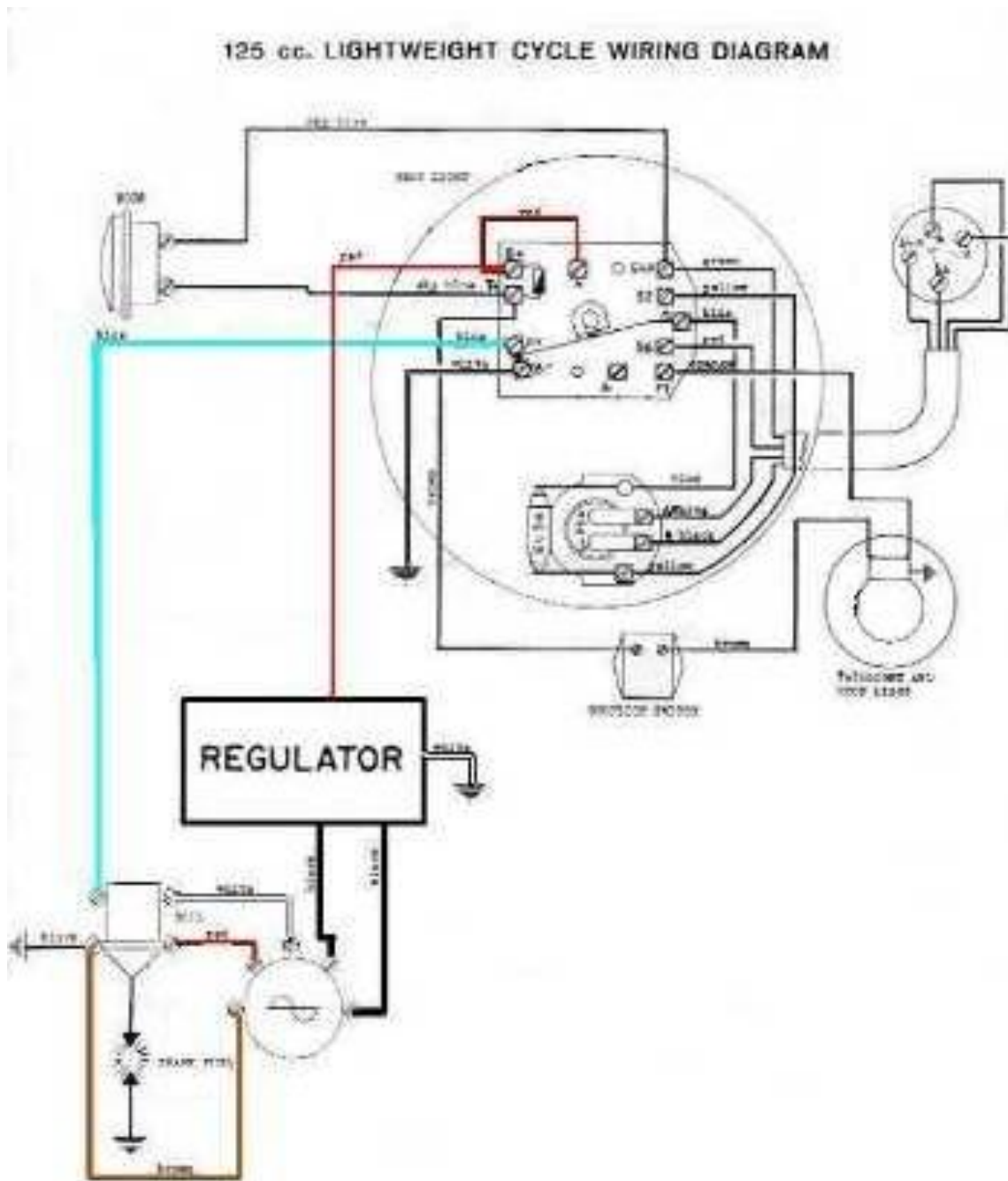
- Vyjměte zapalovací svíčku a nastavte píst do polohy pro zapálení. Pro lepší kontrolu při otáčení motoru zařaďte čtvrtý rychlostní stupeň a motor otáčejte pomocí zadního kola. Případně můžete motor otáčet pomocí nového rotoru, který připevníte na klikový hřídel a otáčíte jím, dokud se píst nedostane do polohy pro zapálení.#

- S motorem v poloze zapalování opatrně nasadte rotor zpět na klikový hřídel a srovnejte značku časování na rotoru se značkou časování na desce statoru. Opatrně utáhněte rotor pomocí upevňovací matice a dodané podložky a dbejte na to, aby se při utahování matice nepohyboval ani rotor, ani klikový hřídel. Pokud se rotor nebo klikový hřídel pohne, bude časování nesprávné a bude nutné rotor demontovat a znovu namontovat. Po správné montáži rotoru nasadte zpět zapalovací svíčku. Pokud jste k otáčení motoru použili zadní kolo, zařaďte zpět neutrál.

- Tím je práce na motoru hotová. Vraťte zpět zapalovací svíčky.



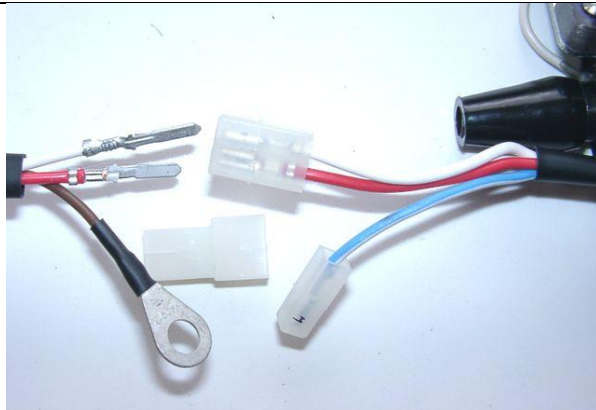
- Demontujte původní zapalovací cívku z rámu, protože bude nahrazena novou. Původní díly si můžete ponechat pro případnou budoucí montáž, pokud máte v úmyslu motocykl v budoucnu uvést do původního stavu. V opačném případě je již nebudete potřebovat. Odpojte a vyjměte baterii. Po instalaci již baterie nebude potřeba, ale starou baterii můžete nahradit 12V baterií, pokud chcete napájet světla a klakson bez spuštění motoru. Připojte přiložený kabel zapalovací svíčky k nové cívce a připevněte novou cívku k rámu. Novou zapalovací cívku lze namontovat na stejné místo jako původní cívku. Pomocí držáku ve tvaru L lze nový polovodičový regulátor namontovat na úchyt klaksonu pod cívku. Pokud se s novým systémem nebude používat baterie, lze regulátor namontovat také na místo, kde byla umístěna baterie. Někteří zákazníci namontovali elektroniku dovnitř vydlabané baterie, aby zachovali původní vzhled.



- Pokud hodláte systém používat bez baterie, doporučujeme provést následující úpravy. Odpojte stabilizátor napětí a usměrňovač od hlavního spínače uvnitř světlometu. Tyto součásti nejsou zapotřebí, protože tyto funkce plní regulátor napětí nového systému. Odpojte červený, černý a případně i zelený vodič, které původně spojovaly magneto s hlavním spínačem. Propojte svorku „B+“ s svorkou „A“ na hlavním spínači pomocí propojovacího vodiče. Bílý vodič, který byl původně připojen k zápornému pólu baterie, je třeba připojit k dobrému uzemnění. Připojte červený vodič z nového regulátoru napětí ke svorce „B+“ na hlavním spínači. Připojením modrého vodiče (vypínače) z nové cívky ke svorce „Rv“ na hlavním spínači budete moci vypnout motor vytažením klíče ze světlometu. Návrhy jsou znázorněny na upraveném schématu zapojení níže.

### Spojte 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.

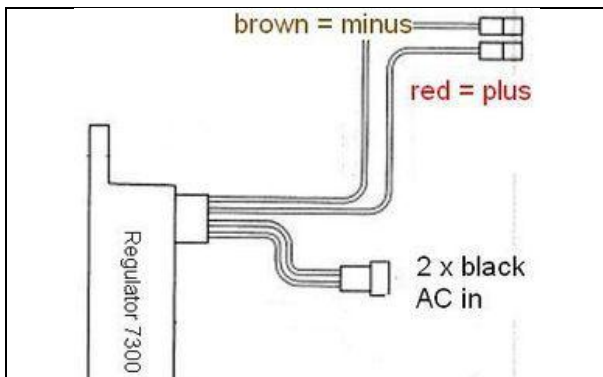


- Najděte zapalovací cívku s její zásuvkou a dvěma vodiči (červeným a bílým).
- Nasadte na tuto zástrčku dodanou dvoupolohovou zástrčku a zapojte do ní dva vodiče (červený a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky pevně zapadly do zástrčky a že jste připojili:
  - bílý k bílému
  - červený k červenému

- 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 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. Nespoléhejte 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 ...

... by měl být připojen buď k **plusovému pólu 12V** baterie, nebo pokud není k dispozici baterie, k vedení, které vede od k vašim spotřebičům (obvykle k přívodnímu kolíku hlavního vypínače).

**Pozor:**  
Nesprávná polarita poškodí elektroniku!

Ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla **15A pojistku**.

- Neexistuje žádná možnost zapojení kontrolky nabíjení bez baterie; bez ní by to 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>- Nechte modrý (někdy modro-bílý) vodič na zapalovací cívce. Jedná se o vodič pro vypnutí (cut-off).</p> <p style="text-align: center;"><b><u>Poznámka:</u></b></p> <p>- Pokud dojde k poruchám zapalování, odpojte jako první opatření tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet</p>	<p><b>- Je-li připojen k zemi, zastaví to zapalování!</b></p> <p>- Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které byly původně vybaveny magnetickým zapalováním a které se proto vypínají zkratem na kostru.</p> <p>- 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 cívky. Tímto způsobem funguje odpojení stejně jako dříve.</p>
<p>Přišroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ...</p> <p>- <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.</p>	<p>... do zapalovací cívky a před montáží cívky natáhněte gumové těsnění (bude to snazší).</p> <p>- Používejte prosím kabel dodaný v balení a ne jakýkoli starý kabel.</p>
<p>- 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.</p> <p>- <b>Nepoužívejte</b> zapalovací svíčky s vestavěným potlačovacím odporem. Společnost NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro odpor).</p>	
<p>- 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).</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>- <b>DŮLEŽITÉ:</b> Při <b>opravě klikového hřídele</b> 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>	

<b>Důležité bezpečnostní a provozní informace</b>
<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>- <b>Zapalovací systémy generují vysoké napětí!</b> U našich materiálů až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může být nejen bolestivé, ale i přímo <b>nebezpečné</b>. 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 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 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 během provozu uvolní součásti, 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 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 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 k $\Omega$ . Lepší je použít kleště s odporem 1 nebo 2 k $\Omega$ . 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!***

## Schéma zapojení 71ik102

