

Systém 7331799DC**Systém 7331799AC****Generátor / elektronické zapalovanie pre dvojtaktné motory**

- typ KTM 546 (s 90 mm základňou, montáž na ľavej strane motora)

- **Poznámka:** model 546 sa dodával aj so základňou 110 mm! Pre tento prípad ponúkame systém 71 86 799.

- nahrádza sériový alternátor Motoplat alebo SEM (aj samotné zapalovanie SEM)

Náhradný magneto. Výkon osvetlenia

- Systém jednosmerného prúdu 12 V/100 W DC
- Striedavý systém 12 V/70 W AC – prosím, vezmite na vedomie poznámky k striedavým systémom

- Nahrádza sériový zapalovací systém (vrátane zapalovacej cievky a regulátora/usmerňovača).


- Nie je potrebné vykonávať žiadne úpravy na kryte motora.

- Systém je technicky schopný fungovať bez batérie.

Výhoda oproti pôvodnému systému:

- všetky súčiastky sú nové
- vyšší svetelný výkon
- veľmi stabilné zapalovanie s pevnou iskrou
- lepší štart, lepšie spaľovanie paliva



Návod na montáž systému 7331799DC a systému 7331799AC	22.6.2026
<p>- Ak viete namontovať a nastaviť sériové zapalovanie a máte základné mechanické zručnosti, viete namontovať aj systém VAPE! Ak ste nikdy nepracovali na zapalovaní, radšej to nechajte urobiť niekoho, kto sa v tom vyzná.</p>	
<p>- Spoločnosť VAPE nemôže kontrolovať dodržiavanie týchto pokynov, ani podmienky a spôsoby inštalácie, prevádzky, používania a údržby systému. Nesprávna inštalácia môže viesť k poškodeniu majetku a prípadne aj k zraneniu osôb. Preto nenesieme žiadnu zodpovednosť za straty, škody alebo náklady, ktoré vyplývajú z nesprávnej inštalácie, nesprávnej prevádzky alebo nesprávneho používania a údržby, alebo s nimi akýmkoľvek spôsobom súvisia. Vyhradzuje si právo na zmeny výrobku, technických údajov alebo montážnych a prevádzkových pokynov bez predchádzajúceho upozornenia</p>	
<p>DÔLEŽITÉ</p>	
<p>- Pred začatím prác na motocykli si prosím dôkladne a pozorne prečítajte tieto pokyny Majte na pamäti, že akákoľvek úprava materiálu, ako aj vlastné pokusy o opravu, ktoré neboli odsúhlasené spoločnosťou VAPE, môžu mať za následok stratu záruky. Neodstrihávajte vodiče. To vedie k strate ochrany proti prepólovaniu a často má za následok poškodenie elektroniky. Vezmite tiež na vedomie informácie uvedené na informačnej stránke k tomuto systému. Skontrolujte, či zakúpený produkt skutočne zodpovedá vášmu motocyklu. Nesprávne nastavenie zapalovania môže poškodiť motor a dokonca vás zraniť pri štartovaní kopnutím (silné spätné rázy). Pri prvých skúšobných jazdách buďte opatrní. V prípade potreby zmeňte nastavenia na bezpečnejšie hodnoty (menší predstih). Počas montáže dôkladne skontrolujte, či sa rotor (zotrvačník) nedotýka cievok statora ani ničoho iného, čo sa môže stať v dôsledku rôznych okolností a viesť k vážnemu poškodeniu.</p>	
<p>Určené použitie - Tento systém je určený na nahradenie sériových dynam/alternátorov a zapalovacích systémov v historických a klasických motocykloch, ktorých charakteristiky motora neboli dodatočne upravené. Tento systém nie je tuningovým systémom a neprinesie výrazné zvýšenie výkonu motora. Výrazne však zlepšuje prevádzkovú spôsobilosť a komfort jazdy tým, že ponúka lepšie osvetlenie, lepšiu funkčnosť bočných smeroviek a klaksónu a v porovnaní so starnúcimi sériovými systémami aj vyššiu spoľahlivosť. Keďže náš systém nezasahuje do charakteristík motora, nezvyšuje emisie plyných znečisťujúcich látok ani hluk. Vo väčšine prípadov by sa emisie znečisťujúcich látok mali vďaka lepšiemu spaľovaniu dokonca znížiť. Ak sa systém používa podľa určenia, za normálnych okolností preto neporuší platný právny status motocykla. (Skontrolujte si, prosím, miestne právne predpisy!) Tento systém nie je vhodný na použitie v súťažných podujatiach. Ak ho použijete inak, ako je určené, vaša záruka zanikne a je možné, že nedosiahnete požadované výsledky alebo, v najhoršom prípade, stratíte zákonnú prevádzkovú spôsobilosť.</p>	
<p> - Spoločnosť VAPE zaručuje, že jej výrobky sú homologované a označené znakom „E“ v kruhu (konkrétne E8 pre Českú republiku), čím zabezpečuje trvalú zhodu vlastností výrobku s príslušnými homologačnými predpismi ECE (najmä ECE R10.05). Príslušný orgán vykonáva pravidelné kontroly.</p>	
<p>- Nabíjací systém je vhodný iba na použitie s dobíjateľnými 12 V (v prípade 6 V systémov 6 V) olovenými batériami s kvapalným elektrolytom alebo s uzavretými olovenými batériami typu AGM a Gel. Nie je vhodný na použitie s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lítium-iónovými ani žiadnymi inými typmi dobíjateľných alebo nedobíjateľných batérií.</p>	
<p>- Ide o náhradný systém, nie o kópiu sériového dielu. Súčiastky v tomto systéme preto vyzerajú inak a môžu sa inak montovať (najmä zapalovacia cievka a regulátor), čo si môže vyžadovať určité úpravy z vašej strany.</p>	
<p>- Pri montáži je absolútne nevyhnutné začať s montážou dielov motora, aby ste sa uistili, že skutočne pasujú, ešte predtým, ako začnete montovať vonkajšie diely. V mnohých prípadoch zákazníci montujú najskôr tieto diely a tým ich často upravujú v rozpore so záručnými podmienkami, čo ich robí nevhodnými na ďalší predaj. Výmena starých zapalovacích systémov nie je len otázkou toho, že si niečo vezmete z regálu v supermarkete, keďže existuje veľmi veľa typov, verzií a prípadne neznámych úprav z trhu s náhradnými dielmi, čo so sebou prináša veľký priestor na chyby.</p>	

- Naše systémy **NEBOLI testované na použitie s elektronickými zariadeniami tretích strán (ako sú GPS, mobilné telefóny, LED osvetlenie atď.) a môžu spôsobiť poškodenie týchto komponentov.** Prípadné existujúce elektronické tachometre nebudú s novým systémom fungovať. Prípadné existujúce bezpečnostné spínače a elektronické ovládanie ventilov nie sú podporované. Je možné, že váš motocykel bol pôvodne vybavený zapalovaním, ktoré z právnych dôvodov obmedzovalo maximálnu rýchlosť. Nový systém takúto funkciu nemá, preto si vopred overte svoju právnu situáciu.

- Ak nemáte dostatočné skúsenosti s montážou, zverte ju odborníkovi alebo špecializovanému servisu. Nesprávna montáž môže poškodiť nový systém aj váš motocykel a môže dokonca viesť k zraneniu.

- Pred objednaním systému si prosím skontrolujte, či je v sade zahrnutý stahovací nástroj pre nový rotor. Ak nie je, odporúčame ho objednať súčasne. Na opätovné nasadenie nového rotora nikdy nepoužívajte iný nástroj ako odporúčaný stahovací nástroj. Poškodenie rotora v dôsledku použitia iných nástrojov alebo metód nie je kryté zárukou.

- Rotor je citlivý na nárazy (vrátane nárazov počas prepravy). Pred montážou vždy skontrolujte, či nie je poškodený (u rotora bez plastového obalu magnetov skúste prstami odsunúť magnety nabok). Po náraze sa mohli prilepené magnety uvoľniť a držať sa na rotore výlučne magnetickou silou, takže to nie je hneď viditeľné. Počas chodu motora by to mohlo spôsobiť značné poškodenie. Pred nasadením rotora na motor sa uistite, že sa na jeho magnetoch nenachádzajú žiadne kovové predmety, ako sú malé skrutky, matice a podložky. Aj to by mohlo viesť k vážnemu poškodeniu.

- **Ak máte prístup k internetu, odporúčame si tieto pokyny prezrieť online.** Kliknutím na obrázky ich zväčšíte a získate tak kvalitnejšie zobrazenie, prípadne aj aktualizované informácie. Zoznam systémov nájdete na stránke <http://www.powerdynamo.biz>



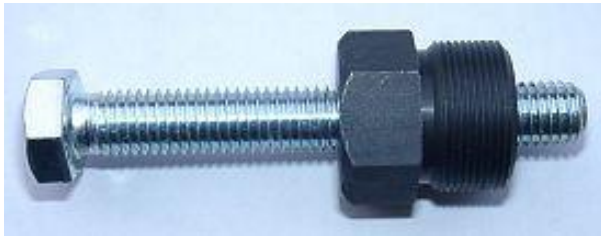
Verzia DC: mali by ste dostať nasledujúce diely:

- predmontovaná statorová jednotka na základnej doske s priemerom 90 mm (!)
- rotor (zotrvačník)
- elektronická zapalovacia cievka (jednotka CDI), vysokonapäťový (zapalovací) kábel a modrý vypínací vodič
- regulátor/usmerňovač
- 3 skrutky M5, 2 svorky na vodiče



Verzia AC: mali by ste dostať nasledujúce diely:

- predmontovaná jednotka statora na základnej doske s priemerom 90 mm (!)
- rotor (zotrvačník)
- elektronická zapalovacia cievka (jednotka CDI), vysokonapäťový (zapalovací) kábel a modrý vypínací vodič
- regulátor striedavého prúdu
- 3 skrutky M5, 2 svorky na vodiče



- Na opätovné odmontovanie nového rotora potrebujete stahovák M27x1,25 (objedn. č.: 99 99 799 00 – **nie je súčasťou dodávky!** –
- **Poznámka: sériový stahovák pre váš Motoplat alebo SEM nie je vhodný. Má rozmer M26x1,5!**
- **Poznámka:** Nikdy nepoužívajte sťahovák s pazúrikmi, kladivo ani žiadne iné zariadenie, ktoré by mohlo vytriasť magnety.

- Uistite sa, že motocykel bezpečne stojí na stojane, najlepšie na vyvýšenom pracovnom stole, a že máte dobrý prístup k strane motora s generátorom.



- Demontujte sériový systém Motoplat/SEM. Budete potrebovať stahovák M26x1,5.
- Odpojte vodiče od starého magnetu, starej zapalovacej cievky a regulátora a odmontujte tieto diely, ktoré už nebudete potrebovať.



- Vyberte z kľukového hriadeľa drážkovú zarážku. Už ju nebudete potrebovať. Nezabudnite to urobiť, inak budete mať neskôr pri montáži problémy.

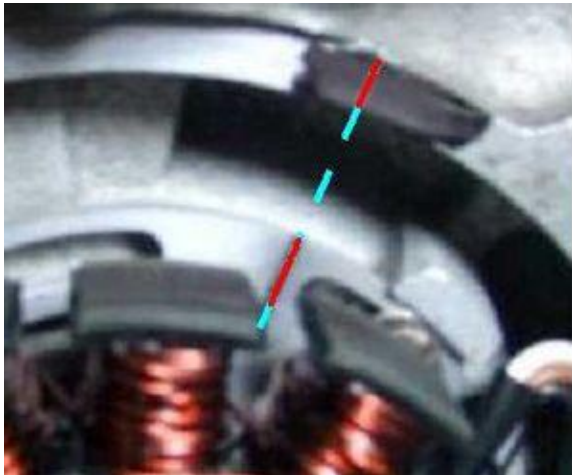
- **Poznámka:** Tento drážkový kľúč v skutočnosti nedrží rotor na hriadeľi – túto funkciu plní kužel. Slúži len na navedenie do správnej polohy, ktorú teraz dosiahnete iným spôsobom.)



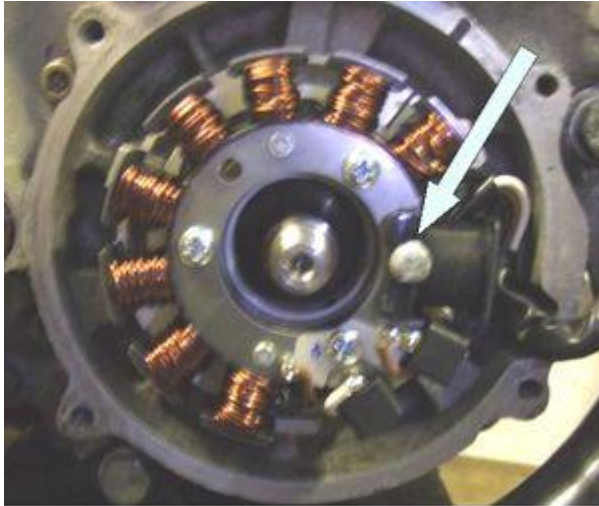
- Umiestnite novú základnú dosku statora na blok motora. Pripevnite dosku pomocou skrutiek základnej dosky (použite prosím dodané skrutky, musia byť pomerne ploché).



- Základná doska má – trochu vľavo od dvoch menších čiernych cievok – malú červenú bodku, ktorá označuje značku zapalovania.



- Keďže táto bodka už nebude viditeľná po nasadení rotora, je potrebné preniesť značku na vonkajší plášť tak, ako je znázornené na obrázku vľavo dole.



- Keďže priestor na strane magneto je pomerne obmedzený a keďže mohlo dôjsť k zmenám na kľukovej hriadeľi alebo máte možno taký typ motora, pre ktorý tento systém nie je úplne vhodný, dôrazne odporúčame

- **vykonať malú kontrolu vzdialenosti medzi statorom a rotorom** pomocou malého kúska plastelíny umiestnenej v najvyššom bode. Na najvyšší bod veľkej čiernej cievky naneste malé množstvo plastelíny (ak ju nemáte po ruke, použite žuvačku) a ručne pritlačte rotor. Potom rotor opatrne opäť zdvihnite (s pomocou stahovadla to pôjde ľahšie) a skontrolujte hrúbku plastelíny. Ak nie je rotor dotiahnutý, mala by byť približne 2 mm.

- Tiež starostlivo skontrolujte, či sa rotor nedotýka kábla.



- Pozrite sa na nový rotor (zotrvačník). Na jeho obvode nájdete malú laserom vyrytú čiaru. Ide o značku zapalovania. Je odolná, ale nie je dobre viditeľná, preto ju radšej zvýraznite fixkou.

- Rotor predbežne nasuňte (len ručne dotiahnite) na hriadeľ, aby ste mali pri nastavovaní do polohy zapalovania väčšiu páku na kľukovom hriadeľi.

- Vyberte zapalovaciu sviečku, aby ste počas tejto práce zabránili kompresii.

- Akonáhle nastavíte kľuku do správnej polohy zapalovania, opäť opatrne demontujte rotor (použite stahovač!), pričom dbajte na to, aby sa poloha kľuky nezmenila. Ak sa tak stane, postup zopakujte.

- Teraz budete musieť nastaviť časovanie zapalovania tak, že rotor nastavíte do takej polohy, aby **v okamihu zapalovania sa značka na rotore zosúladi so značkou na statore na vonkajšom plášti.**

(označenie na rotore na obrázku nižšie je pre lepšiu názornosť zväčšené)

- Informácie o tom, kde sa nachádza časový bod (okamih zapalovania), nájdete v príručke výrobcu.

Ak nemáte k dispozícii žiadne pokyny, skúste nastaviť 2 mm pred hornou úvratou (BTDC).

(Napríklad pre model KTM 565 je to 2,1–2,2 mm alebo 0,084–0,088" alebo 16,5–17°)

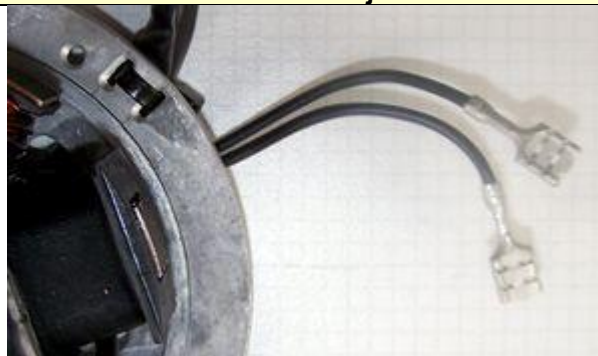


- Nakoniec rotor opatrne upevnite pôvodnou maticou a sériovou podložkou.

- Upevnite zapaľovaciu cievku a regulátor na rám motocykla, najlepšie na miesto, kde bola pôvodná cievka.

- Upevňovacie otvory novej cievky sa, žiaľ, presne nezhodujú s otvormi starej cievky Motoplát.

Pripojenie alternátora VAPE k osvetľovaciemu okruhu – verzie s regulátorom jednosmerného a striedavého prúdu



- Dva čierne vodiče vychádzajúce zo statorovej cievky vedú napätie pre svetlá, klaksón, smerovky atď. Nemajú nič spoločné so zapaľovaním.

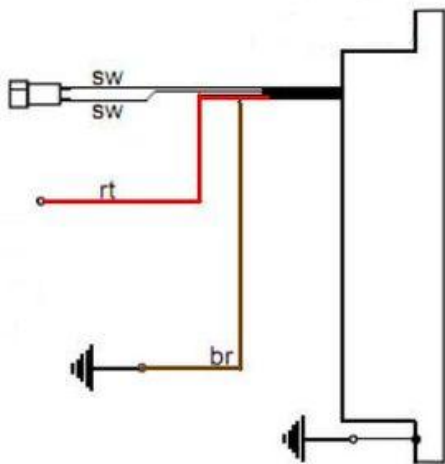
- Toto napätie (v rozmedzí 10 až 50 voltov striedavého prúdu) je však potrebné stabilizovať (regulovať) a pre väčšinu použití usmerniť na jednosmerný prúd (DC), keďže ide predovšetkým o striedavý prúd (AC).

- Na tento účel ponúkame rôzne regulátory:



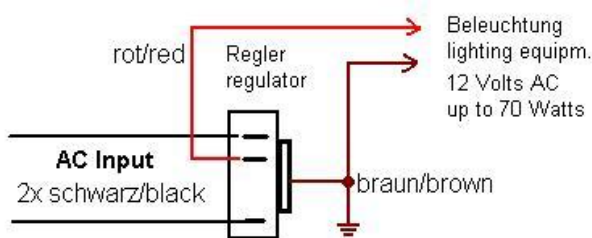
- **Upozornenie:** Akékoľvek **zámene plusu a mínusu** (u verzií na jednosmerný prúd) vedie k okamžitému zničeniu regulátora. V takomto prípade sa nejedná o záručný prípad, keďže ide o nedbanlivosť! Spálený regulátor možno spoznať najmä podľa ostrého zápachu.

Regulátor jednosmerného prúdu: Regulátor jednosmerného prúdu s integrovaným vyrovnávacím kondenzátorom (73 00 799 50)



- dva čierne (sw) vodiče predstavujú striedavý vstup z alternátora (keďže ide o striedavý prúd, nezáleží na tom, ktorý čierny vodič sa pripojí ku ktorému)
- červený (rt) vodič je 12 V jednosmerný výstup plus
- hnedý (br) vodič je uzemnenie, vnútorne pripojené k puzdru

Regulátor striedavého prúdu: Regulátor striedavého prúdu (70 36 799 50)



- 2 čierne vodiče (sw) sú vstupom striedavého prúdu z alternátora (keďže ide o striedavý prúd, nezáleží na tom, ktorý čierny vodič sa pripojí ku ktorému čiernemu) – používajú sa vonkajšie kolíky
- zo stredného kolíka a uzemnenia získate regulované striedavé napätie, ktoré sa privádza do spotrebičov striedavého prúdu
- Nie je možné riadiť nabíjanie (už len preto, že tu nie je žiadna batéria).

- Pripojte súčiastky podľa schémy zapojenia 71ik_102:

- Aby sa uľahčil vývod vodiča cez často malé otvory v kryte motora, plastová zátku kábľa generátora, ktorá vedie k zapalovacej cievke, nebola nasadená na koncovku vodiča. Túto zátku by ste mali nasadiť až po tom, čo bude všetko na strane motora správne namontované.



- Vyhľadajte zapalovaciu cievku s jej zásuvkou a dvoma vodičmi (červeným a bielym).

- Na túto zástrčku nasadíte priložený 2-polohový konektor a zapojte do neho dva vodiče (červený a biely) z generátora. Uistite sa, že svorky sú v konektore pevne zasadené a že ste zapojili:

- biely k bielému
- červený k červenému

- Ak potrebujete (alebo chcete) opäť vybrať svorky z puzdra zástrčky, vložte z prednej strany vedľa svoriek kancelársku spinku a odsuňte malý výstupok nabok. Potom vytiahnite vodič.

- Hnedý vodič z nového generátora s okrúhly očkovou svorkou sa musí priamo prišraubovať k nosnému rámu zapalovacej cievky (uzemnenie).

Pozor! Nedodržanie tohto pokynu je najčastejšou príčinou problémov so zapalovaním!! Bez tohto priameho pripojenia systém nefunguje alebo nefunguje dlho bez problémov. Nespoliehajte sa prosím na rám ako uzemnenie. Farba, olej a nečistoty často bránia dobrému kontaktu!

	<p>Nový regulátor/usmerňovač má 4 vodiče</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 čierne vodiče zakončené plastovou zástrčkou pre vstup striedavého prúdu z 2 čiernych vodičov generátora • 1 červený s plastovou zástrčkou ktorý vedie na plus • 1 hnedý s plastovou zástrčkou slúžiaci ako uzemnenie (mínus)
<p>- Dva čierne káble vedúce z generátora ...</p>	<p>... by sa mali najskôr zasunúť do dodaného puzdra s dvojitou plastovou zástrčkou. Toto puzdro sa pripája k plastovej zástrčke na konci dvoch čiernych vodičov na regulátore. Nezáleží na tom, ktorý čierny vodič je na ktorej strane, keďže ide o striedavý prúd.</p>
<p>- Hnedý kábel z regulátora ...</p>	<p>... by mal byť pripojený buď k zápornému pólu batérie, alebo k spoľahlivému uzemneniu, ak nie je k dispozícii batéria.</p>
<p>- Červený kábel z regulátora ...</p> <p style="text-align: center;">- Pozor: Nesprávna polarita poškodí elektroniku!</p>	<p>... by mal byť pripojený buď k plusovému pólu 12 V batérie, alebo ak batéria nie je k dispozícii, k vedeniu, ktoré vedie k vašim spotrebičom (zvyčajne k vstupnému kolíku hlavného vypínača).</p>
<p>- Ak používate batériu, uistite sa, že medzi batériou a elektrickým obvodom vozidla je nainštalovaná poistka s hodnotou 15 A.</p>	
<p>- Neexistuje žiadna možnosť zapnutia kontrolky nabíjania bez batérie – tá by aj tak nefungovala. Regulátor má zabudovaný vysokovýkonný kondenzátor na vyrovnávanie napätia. Vďaka tomu budú vaše bočné smerovky (blikače) a klaksón fungovať správne aj bez batérie.</p>	
<p>- Nechajte pripojený modrý (niekedy modro-biely) vodič na zapalovacej cievke. Ide o vodič na vypnutie (odpojenie).</p> <p style="text-align: center;">- Poznámka:</p> <p>Ak sa u vás vyskytnú poruchy zapalovania, ako prvé odpojte tento modrý vodič. V mnohých prípadoch vám to umožní opäť sa rozbehnúť.</p>	<p>- Pripojené k uzemneniu – zablokuje to zapalovanie!</p> <p>- Tento typ zapojenia sa používa v motocyklách, ktoré pôvodne už mali magnetické zapalovanie a preto sa vypínali skratovaním na uzemnenie.</p> <p>- Tieto vozidlá majú konštrukčne hlavný zámok (alebo nejaký vypínač), ktorý v polohe OFF spája kolík so zemou (nemecké motocykle: kolík 2). Sem sa pripojí modrý (/biely) vodič zapalovacej cievky. Týmto spôsobom funguje vypnutie rovnako ako predtým.</p>
<p>Pripevnite vysokonapäťový (zapalovací) kábel ...</p> <p>- Nepoužívajte žiadne káble na zosilnenie iskry, ako napríklad „Nology supercables“ alebo „hot wire“. Mohlo by to narušiť činnosť systému a prípadne ho poškodiť.</p>	<p>... do zapalovacej cievky a pred montážou cievky ho natiahnite cez gumové tesnenie (bude to jednoduchšie).</p> <p>- Použite prosím kábel dodávaný v balení a nie akýkoľvek starý kábel.</p>

- Urobíte si službu, ak svojmu motocyklu doprajete nové zapalovacie sviečky a koncovky zapalovacích sviečok (najlepšie s odporom v rozmedzí 0–2 kOhm). Mnoho problémov má svoj pôvod práve v „zdanlivo dobrých“ (dokonca úplne „zbrusu nových“) zapalovacích sviečkach, koncovkách a kábloch.

- **Nepoužívajte** zapalovacie sviečky s vnútorným tlmiacim odporom. Spoločnosť NGK (napr.) ponúkala takéto zapalovacie sviečky označené písmenom „R“ (odpor).

- Nakoniec – **ešte pred vložením batérie a pred prvým naštartovaním** – prosím, ešte raz dôkladne skontrolujte všetky pripojenia a upevnenia podľa schémy zapojenia. Skontrolujte, či batéria a žiarovky majú správne napätie (12 V).

- Ak niečo nefunguje, pozrite si náš návod na riešenie problémov na našej domovskej stránke. Ako prvý krok odpojte modrý vodič od cievky a skúste to znovu.

- **DÔLEŽITÉ:** Pri **oprave kľukového hriadeľa** sa často obrába hriadeľ dynamo, čím sa skrátí. V dôsledku toho sa rotor posunie nižšie a môže sa stať, že sa jeho nity dotýkajú cievky statora. Dôsledkom je poškodenie statora a porucha zapalovania.

Dôležité bezpečnostné a prevádzkové informácie

- Bezpečnosť na prvom mieste! Dodržiavajte všeobecné predpisy o bezpečnosti a ochrane zdravia pri opravách motorových vozidiel (MVR), ako aj bezpečnostné pokyny a povinnosti uvedené výrobcom vášho motocykla.

Značky na materiáli slúžia iba ako všeobecná pomôcka pri prvej montáži. Po montáži prosím vhodným spôsobom (stroboskopom) skontrolujte, či sú nastavenia správne, aby nedošlo k poškodeniu motora alebo prípadne aj k ohrozeniu vášho zdravia. Za montáž a správnosť nastavení nesiete zodpovednosť výlučne vy.

- **Zapalovacie systémy generujú vysoké napätie!** V prípade nášho materiálu až 40 000 voltov! Pri neopatrnnej manipulácii to môže byť nielen bolestivé, ale aj priamo **nebezpečné**. Dodržiavajte prosím bezpečnú vzdialenosť od elektródy zapalovacej sviečky a od odkrytých vysokonapäťových káblov. Ak potrebujete skontrolovať iskenie, pevne uchopíte hlavicu zapalovacej sviečky pomocou dobre izoláčného materiálu a silno ju pritlačíte k pevnej časti bloku motora. Nikdy netiahnite za kryty zapalovacích sviečok, keď je motor v chode. Vozidlo umývajte iba pri vypnutom motore a vypnutom zapalovaní.

- Súčasťou súpravy by mal byť kábel HT s pevným gumovým krytom (*ktorý neobsahuje odpor*); na splnenie miestnych predpisov (*požiadaviek na elektromagnetickú kompatibilitu*) by ste mali použiť zapalovaciu sviečku s vstavaným odporom (*alebo vymeniť kryt za taký, ktorý obsahuje odpor*).

- Nepoužívajte súčasne kryt(y) zapalovacej sviečky obsahujúci(e) odpor **spolu** so zapalovacou sviečkou (sviečkami) obsahujúcou(i) odpor. Mohlo by to spôsobiť problémy, najmä ťažkosti so štartovaním motora. Celkový odpor krytu a zapalovacej sviečky spolu by nemal prekročiť 5 kOhm.

- Majte na pamäti, že zapalovacie sviečky starnú, čím sa zvyšuje ich odpor. Ak motor naštartuje len za studena, je veľmi pravdepodobné, že príčinou je vadný konektor zapalovacej sviečky alebo chybná zapalovacia sviečka. Nepoužívajte takzvané káble na posilnenie zapalovania (napr. Nology).

- Po montáži skontrolujte utiahnutie všetkých skrutiek, aj tých, ktoré boli namontované už vopred. Ak sa diely počas prevádzky uvoľnia, nevyhnutne dôjde k poškodeniu materiálu. Skrutky montujeme vopred len voľne.

- Nechajte novo nainštalovaný systém chvíľu fungovať, skôr než začnete kontrolovať a testovať hodnoty, alebo – čo je ešte horšie – vykonávať na ňom zmeny. Naše diely boli skontrolované ešte pred odoslaním k vám. Aj tak nebudete môcť veľa skontrolovať. **V žiadnom prípade nemerajte elektronické komponenty (ako zapalovaciu cievku, regulátor a jednotku predstihu). Riskujete tým vážne poškodenie vnútornej elektroniky. Z tejto činnosti aj tak nezískate žiadne hmatateľné výsledky.** Majte na pamäti, že príčinou poruchy môže byť aj váš karburátor, zapalovacie sviečky a objímky zapalovacích sviečok (aj keď sú úplne nové). Z všeobecných skúseností s našimi systémami vyplýva, že karburátor bude potrebné pre nastaviť na nižšie hodnoty. Ak sa systém po montáži nenašartuje, najskôr odpojte modrý (alebo modro-biely) vypínací vodič priamo na zapalovacej cievke (alebo v niektorých prípadoch na jednotke predstihu), aby ste vylúčili akúkoľvek poruchu vo vypínačom obvode. Dôkladne skontrolujte uzemnenie a uistite sa, že medzi rámom a blokom motora je dobré elektrické spojenie. V prípade problémov prosím najskôr preštudujte našu znalostnú databázu, než nám materiál pošlete na kontrolu.

- Iskra v klasických zapalovacích systémoch s kontaktnými bodmi má s napätím približne 10 000 voltov pomerne málo energie, a preto vyzerá žltá a široká (čo ju však robí veľmi dobre viditeľnou). Iskra z nášho systému je vysokoenergetická iskra s napätím až 40 000 voltov, a preto má tvar tenkej ihly a modrú farbu, vďaka čomu nie je tak dobre viditeľná. Okrem toho sa iskra vytvorí len pri otáčkach potrebných na štartovanie pomocou kopačky, a nie pri pomalom stlačení páčky kopačky rukou (ako sa to môže stať pri zapalovaní napájanom z batérie).

- Systémy využívajúce zapalovacie cievky s dvojitým výstupom majú niekoľko špecifik. Upozorňujeme, že počas testovania na jednej strane musí byť druhá strana buď pripojená k namontovanej zapalovacej sviečke, alebo bezpečne uzemnená. V opačnom prípade nedôjde k vytvoreniu iskry na žiadnej strane. Okrem toho pri takýchto otvorených výstupoch môžu po celej cievke lietať dlhé a nebezpečné iskry.

- Nikdy nevykonávajte oblúkové zvrátenie na motocykli bez toho, aby ste úplne odpojili všetky časti obsahujúce polovodiče (zapalovaciu cievku, regulátor, predstih); stator a rotor nie je potrebné demontovať. To isté platí aj pre spájkovanie. Pred dotykom s elektronikou odpojte spájkovačku od elektrickej siete! Nikdy nepoužívajte medenú pastu na zapalovacích sviečkach.

- Elektronika je veľmi citlivá na nesprávnu polaritu. Po vykonaní prác na systéme skontrolujte správnu polaritu batérie a regulátora. Nesprávna polarita spôsobuje skraty a môže poškodiť regulátor, zapalovaciu cievku a jednotku predstihu. Spravidla sa vodiče spájajú podľa farieb. Prípady, keď sa farba vodičov mení, sú v našich pokynoch výslovne uvedené.

- Pri manipulácii s novým rotorom dbajte na to, aby nedošlo k poškodeniu jeho magnetov. Vyhnite sa priamym úderom do obvodu rotora. **Pri preprave nikdy neukladajte rotor na stator.** Dodržiavajte naše pokyny týkajúce sa prepravy tohto materiálu.

- Nepoužívajte zástrčky zapalovacích sviečok s odporom vyšším ako 5 kOhm. Lepšie je použiť zástrčky s odporom 1 alebo 2 kOhm. Majte na pamäti, že zásuvky zapalovacích sviečok starnú, čím sa zvyšuje ich vnútorný odpor. Ak sa motor naštartuje len za studena, príčinou je s veľkou pravdepodobnosťou vadná zásuvka zapalovacej sviečky a/alebo zapalovacia sviečka. V prípade problémov skontrolujte aj vysokonapäťové káble. Nikdy nepoužívajte vysokonapäťové káble z uhlíkových vlákien, nikdy nepoužívajte takzvané „horúce drôty“, ktoré sľubujú zvýšenie iskry.

- Je vhodné potrieť rotor tenkou vrstvou oleja, aby sa znížilo riziko korózie.

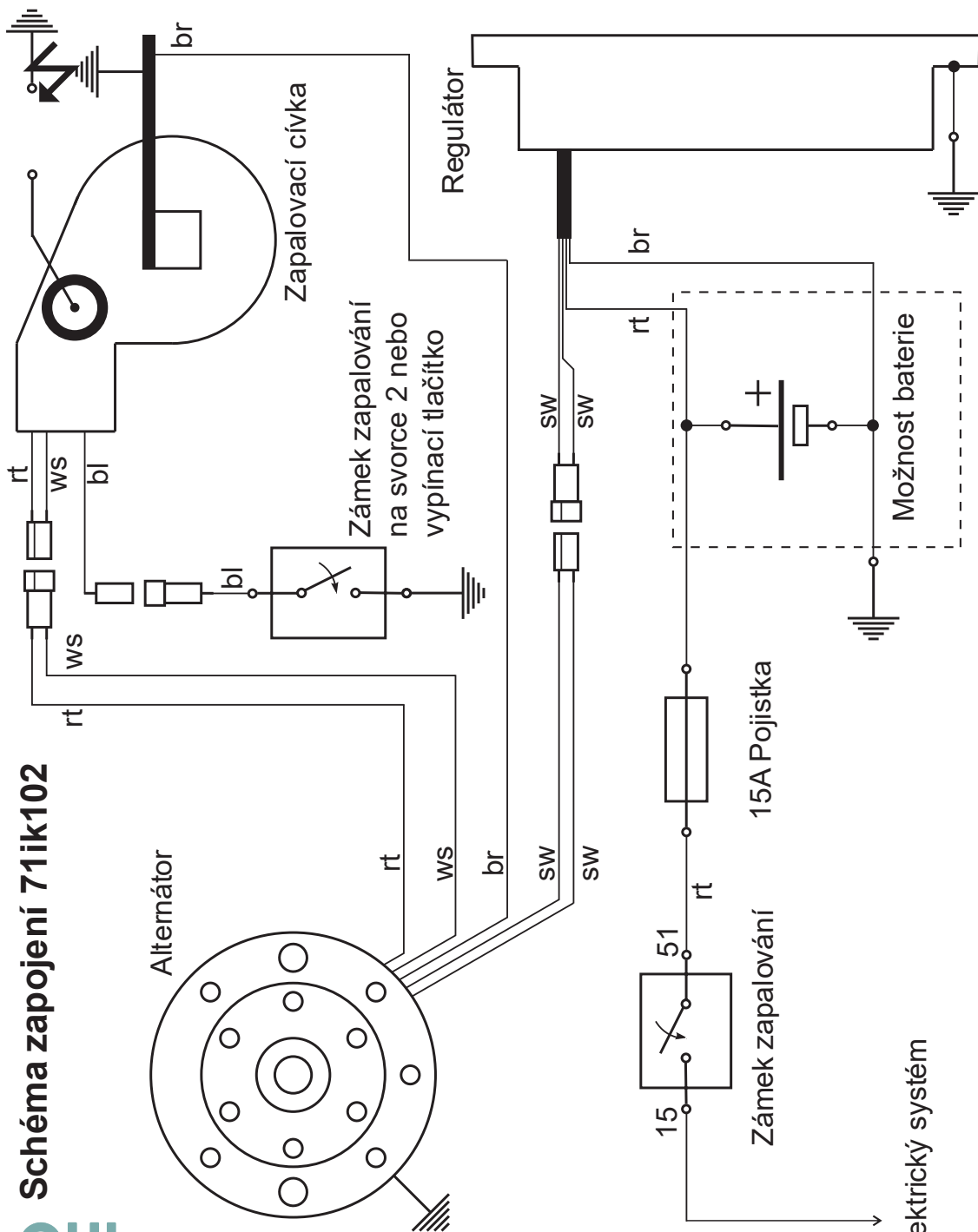
- Na odpojenie rotora nikdy nepoužívajte sťahovák s háčikom ani kladivo. V takom prípade by sa mohli uvoľniť jeho magnety. Na opätovné odpojenie nového rotora ponúkame špeciálny sťahovák (pozri montážny návod)!

- Ak motocykel nebude dlhšiu dobu v prevádzke, odpojte prosím akumulátor (ak je nainštalovaný), aby sa zabránilo úniku prúdu cez diódy regulátora. Aj odpojený akumulátor sa však po určitej dobe sám vybije.

- Prosím, riadte sa týmito pokynmi, ale zároveň sa nemusíte obávať samotného procesu inštalácie. Nezabudnite, že pred vami už tisíce iných zákazníkov tento systém úspešne nainštalovali.

Užite si jazdu na svojom bicykli s novým elektrickým srdcom!

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