

**Systém 710579900**  
(systém kontaktního zapalování)

**Systémový generátor a zapalování**  
pro rané vzduchem chlazené Yamaha RD se  
séριοvým dynamem a kontaktním zapalováním,  
také pro kapalinou chlazené TZ250


- Zkontrolujte si prosím dvakrát, jakou konfiguraci hřídele má vaše Yamaha!



**Výhody oproti starým systémům:**

- Generátor na bázi magnetu s integrovaným zapalováním. Výstup 12 V/150 W DC. Polovodičové zapalování s vlastním napájením ze systému. Nahrazuje staré dynamo, hroty, regulátor a zapalovací cívky. Nejsou nutné žádné změny na skříni motoru. Systém je technicky schopen provozu bez baterie. Montáž na vzduchem chlazené Yamaha RD (RD250/350/400, DS6/7, R5) se séριοvým dynamem s hroty (ne CDI magneto!) a (ranou) kapalinou chlazenou TZ250.
- všechny díly jsou nové
- velmi stabilní zapalování s vysokou energií jiskry
- lepší startování a spalování paliva, zvýšení výkonu motoru
- pevný světelný výkon (150 W)
- už žádný problém s opotřebením uhlíku



<b>Návod k montáži systému 710579900</b>	<b>13.6.2024</b>
<p><b>- Pokud umíte nainstalovat a načasovat sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete nainstalovat VAPE! Pokud jste se zapalováním nikdy nepracovali, raději to svěťte někomu, kdo to umí.</b></p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů, ani podmínky a způsoby instalace, provozu, používání a údržby systému. Nesprávná instalace může mít za následek poškození majetku a případně i zranění osob. Proto nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztráty, škody nebo náklady, které vzniknou v důsledku nesprávné instalace, nesprávného provozu nebo nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakkoli souvisejí. Vyhraujeme si právo na změny výrobku, technických údajů nebo návodu k montáži a obsluze bez předchozího upozornění.</p>	
<p><b><u>DŮLEŽITÉ</u></b></p>	
<p><b>- Před zahájením prací na motocyklu si pečlivě přečtěte tyto pokyny.</b> Mějte prosím na paměti, že jakákoli úprava materiálu a vlastní pokusy o opravu, které nebyly odsouhlaseny společností VAPE, mohou vést ke ztrátě záruky. Neodstříhujte vodiče. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často vede k poškození elektroniky. Vezměte prosím na vědomí také informace uvedené na informační stránce tohoto systému. Zkontrolujte, zda to, co jste zakoupili, skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Špatné nastavení zapalování může poškodit motor a dokonce vás zranit při startování (prudké zpětné rázy). Při prvních zkušebních jízdách buďte opatrní. V případě potřeby změňte nastavení na bezpečnější hodnoty (menší předstih). Při montáži pečlivě zkontrolujte, zda se rotor (setrvačnick) nedotýká cívek statoru nebo čehokoli jiného, což se může vlivem různých okolností stát a vést k vážnému poškození.</p>	
<p><b>Určené použití</b> - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynamo/alternátorů a zapalovacích systémů u historických a klasických motocyklů, <b>jejichž charakteristiky motoru nebyly dodatečně upraveny.</b> Tento systém není systémem pro ladění a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zvyšuje jízdní vlastnosti a komfort tím, že nabízí lepší osvětlení, lepší funkci bočních ukazatelů a klaksonu a ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy i vyšší spolehlivost. Protože náš systém nezasahuje do vlastností motoru, nezvyšuje emise plyných škodlivin a hluk. Ve většině případů by se emise škodlivin měly dokonce snížit díky lepšímu spalování. Při použití podle určení proto systém obvykle neporušuje stávající právní stav motocyklu. (Ověřte si prosím místní právní předpisy!) Tento systém není vhodný pro použití při soutěžních akcích. Při použití jiným než určeným způsobem dojde ke ztrátě záruky a může se stát, že nedosáhnete požadovaných výsledků, nebo v horším případě ztratíte legální způsobilost k provozu na pozemních komunikacích.</p>	
<p> <b>- VAPE garantuje homologované výrobky označené značkou "E" v kroužku (konkrétně E8 pro Českou republiku), čímž je zajištěna konzistentní shoda vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy EHK (zejména EHK R10.05). Kontrolu pravidelně provádí příslušný orgán.</b></p>	
<p><b>- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými akumulátory s kapalným elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM, gelovými.</b> Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- Jedná se o <b>náhradní systém, nikoli o kopii skladového materiálu.</b> Díly v tomto systému proto vypadají jinak a mohou jinak pasovat (zejména zapalovací cívka a regulátor), což vyžaduje určité přizpůsobení.</p>	
<p><b>- Při montáži bezpodmínečně začněte montáží dílů na bázi motoru,</b> abyste se přesvědčili, že tyto díly skutečně pasují, než začnete montovat vnější díly. V mnoha případech je zákazníci montují jako první, a tím je často upravují v rozporu se zárukou, což je činí nevhodnými pro další prodej. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou vzetí něčeho z regálu v supermarketu, protože existuje velmi mnoho typů, verzí a případně neznámých úprav na trhu s náhradními díly, které skrývají spoustu prostoru pro chyby.</p>	
<p><b>- Naše systémy NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními třetích stran (jako je GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou způsobit poškození těchto součástí.</b> Je možné, že stávající elektronické tachometry nebudou s novým systémem fungovat. Případně nebudou podporovány stávající bezpečnostní spínače a elektronické ovládání ventilů. Je možné, že</p>	

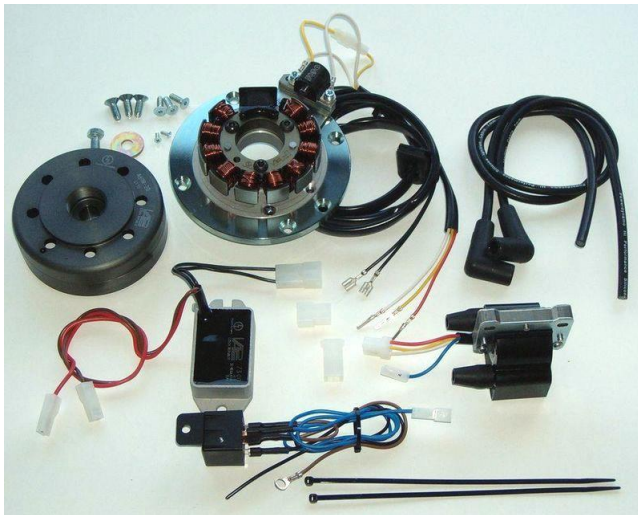
váš motocykl byl původně vybaven zapalováním, které z právních důvodů omezovalo maximální rychlost. Nový systém takové zařízení nemá, proto si předem ověřte svou právní situaci.

- Pokud nemáte odborné znalosti pro instalaci, nechte ji provést odborníkem nebo ve specializované dílně. Nesprávná instalace může vést k poškození nového systému a vašeho motocyklu, případně i k újmě na zdraví.

- Před objednáním systému zkontrolujte, zda je součástí sady stahovák pro nový rotor. Pokud ne, raději si jej objednejte současně. K vytažení nového rotoru již nikdy nepoužívejte nic jiného než doporučený stahovací nástroj. Na poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů nebo metod se nevztahuje záruka.

- Rotor je citlivý na úder (i během přepravy). Před montáží vždy zkontrolujte, zda nedošlo k poškození (u rotoru bez oplastování magnetů zkuste prsty odsunout magnety stranou). Po nárazu se mohly vlepené magnety uvolnit a přilnout k rotoru výhradně magnetickou silou, takže si toho člověk hned nevšimne. Za chodu motoru by poškození bylo značné. Před nasazením rotoru na motor se ujistěte, že jeho magnety nesebraly žádné kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. To by stejně vedlo k vážnému poškození.

- **Pokud máte přístup k internetu, nejlépe si tyto pokyny prohlédněte online.** Kliknutím na ně získáte větší a lepší obrázky a případně i aktualizované informace. Seznam systémů na *adrese* <http://www.powerdynamo.biz>



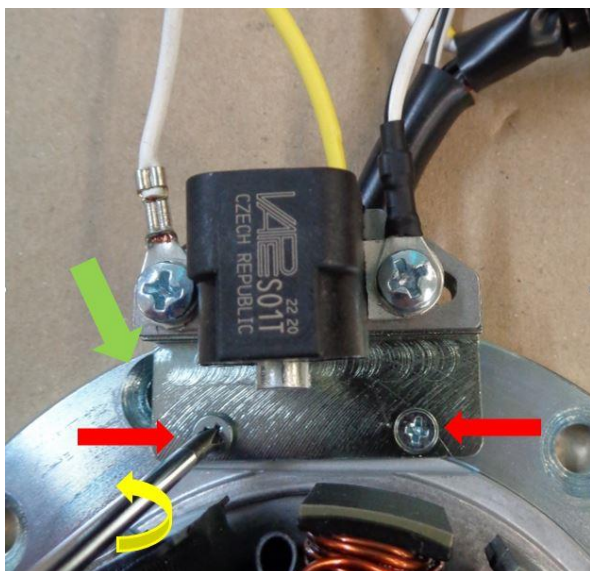
#### Tyto díly jste měli obdržet:

- statorová jednotka (předmontovaná)
- rotor
- regulátor/usměřovač
- dvojitá zapalovací cívka a vysokonapěťové kabely
- relé
- upevňovací šrouby a kabelové pořadače



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

**Poznámka:** Nikdy nepoužívejte stahovák, kladivo nebo jiné zařízení, které by magnety setřásl.



- Vezměte prosím na vědomí, že držák modulu snímače je k základní desce připevněn pouze volně pomocí 2 malých šroubů se zápustnou hlavou M3, protože pro montážní otvor je nutné odšroubovat levý šroub a posunout desku trochu do strany. Protože je tento malý šroubek těkavý, buďte při utahování opatrní (přidáváme 2 šroubky navíc).

- Dále si uvědomte, že snímač je pouze volně upevněn, protože jej budete muset nastavit na správnou mezeru.

- Ujistěte se, že motocykl stojí bezpečně, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup k dynamu na straně motoru.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Uvědomte si, že budete instalovat dvanáctivoltový systém, takže buď budete potřebovat dvanáctivoltový akumulátor, nebo využijete možnost jízdy bez něj. Stejně budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 V. Pro jízdu bez baterie dodržujte naše informace o jízdě bez baterie.



- Odpojte všechny vodiče ke starému dynamu, bodům, regulátoru a zapalovací cívce a tyto díly sundejte.

- Na obrázku je zobrazen jeden typ původního dynama, vy můžete mít jiné uspořádání.



- Vyjměte dřevěný klíč z klikového čepu. Nebude již potřeba a zabrání montáži. Pokud na to zapomenete hned při startu, budete muset celou novou jednotku znovu sundat, abyste získali přístup ke klíči.



- **Zkontrolujte, zda je** na obvodu sedla dynamo **stále malý kolík**. Jedná se o součást starého uspořádání dynamo, která brání zákazníkovi v instalaci původní jednotky špatnou stranou nahoru.

- Pokud je hmoždinka stále na místě, **je třeba ji odstranit** (Ize ji vytáhnout kleštěmi).

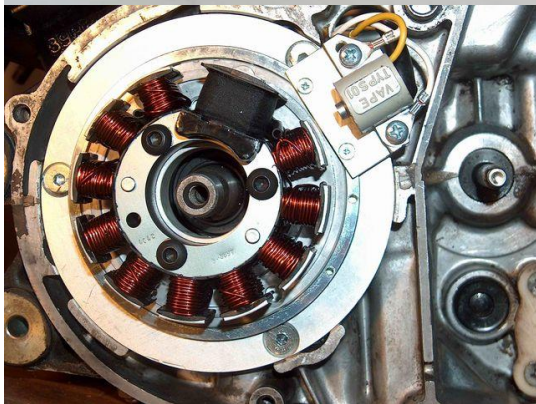
- Pokud čep zůstane neošetřen, nová deska nebude sedět v jedné rovině s motorem, což způsobí, že se nový rotor dotkne cívek, což povede k úplnému zničení materiálu.



- Sestava statoru se skládá ze 2 po sobě jdoucích vrstev adaptačních desek a boční desky držáku snímače.

- Spodní ocelová deska se přišroubuje ke klikové skříni a horní hliníková deska, která středí a drží statorovou cívkou, se přišroubuje k ocelové desce, stejně jako deska držáku snímače.

- Poloha statorové cívkou není důležitá, pokud se černá cívka nenachází přímo pod snímačem (tomu je třeba se vyhnout).



- Umístěte základnu na motor a volně ji upevněte pomocí 2 spodních šroubů se zápusťnou hlavou.

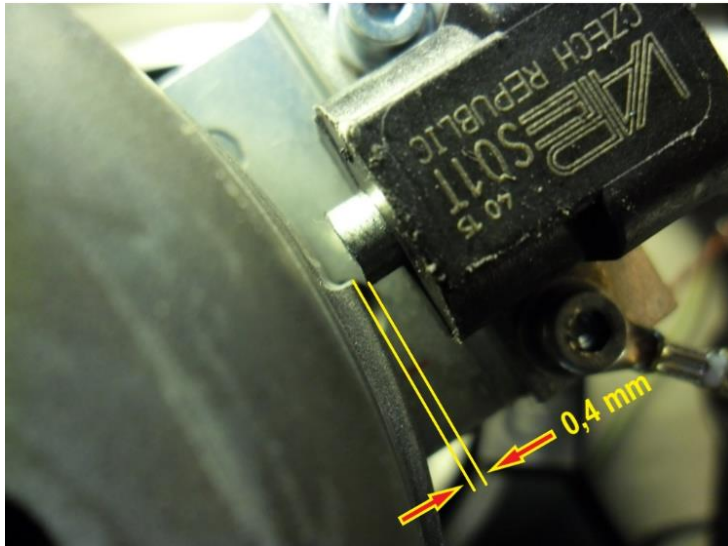
- Odšroubujte levý šroub M3 držáku senzoru, posuňte jej trochu ve směru hodinových ručiček, abyste získali přístup k otvoru pod ním a nastavte třetí šroub držáku základny.

- Utáhněte všechny 3 šrouby. Vraťte držák snímače na místo a velmi pečlivě utáhněte oba šrouby M3 se zápusťnou hlavou.

Podívejte se na nový rotor.

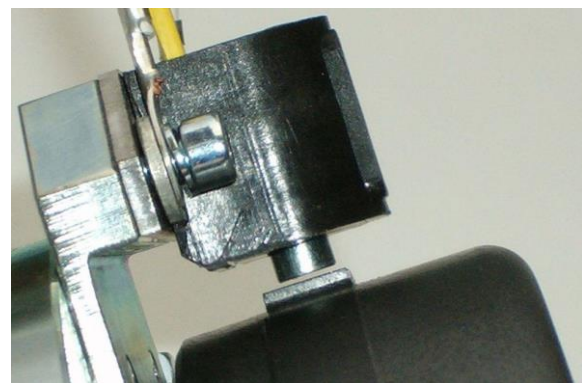
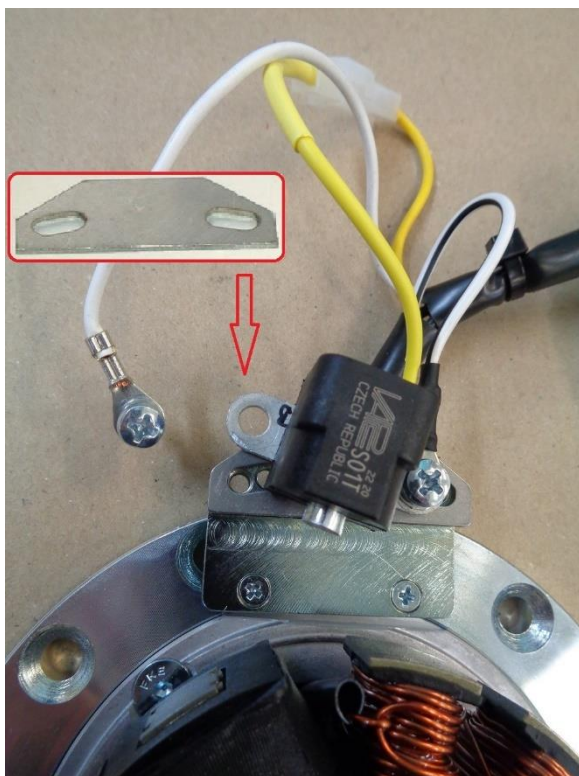


Na jeho obvodu najdete 2 šikmé výstupky (nosy). Slouží pro impulz. V okamžiku, kdy se elevace dostane na snímač, spustí jiskru. Nezapomeňte, že váš motor Yamaha se otáčí proti směru hodinových ručiček (z pohledu na čelní stranu rotoru).



Nasadte rotor, ale jeste ho nedotahujte. Pak rotorem pomalu otacete rukou a zkontrolujte vuli mezi snimacem a jednim z nosu rotoru. Ta musi byt cca. 0,4-0,5 mm.

Mezeru muzete upravit povolenim 2 sroubu drzaku snimace a jeho malym posunutim. Nezapomejte peclivě utahnout 2 srouby drzaku snimace. Pokud budou povoleny, snimac se dostane do kontaktu s rotorem a znicí se.



- Zkontrolujte, zda kovový kolík snimace probíhá přibližně uprostřed spouštěcího znaku na rotoru. Čím více je mimo, tím je startování obtížnější.

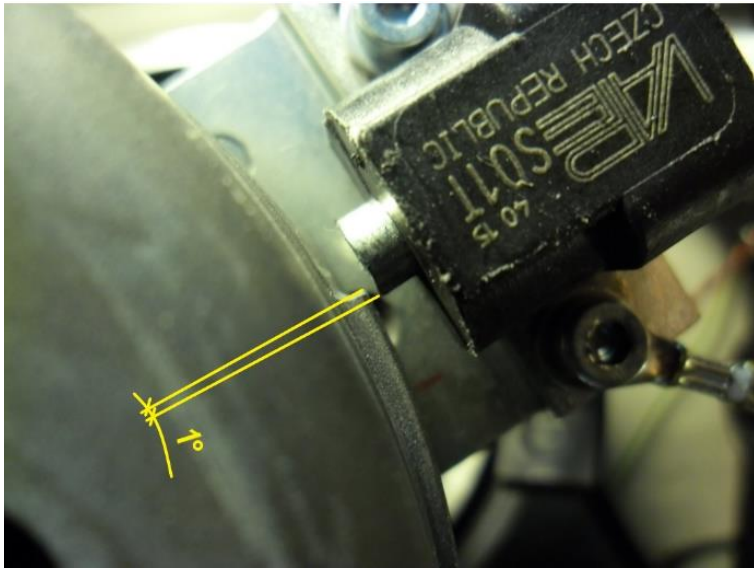
- Protože se stává, že se hřídele při opravě motoru zkracují, umístíme pod snimac 2mm montážní podložku, která jej opět posune na potřebnou úroveň. Pokud je snimac příliš vysoko, podložku sejmeme.



- Může se stát, že se vyskytne problém s krytem dynamu - ten může být trochu v rozporu se snimacem.

- Ve většině případů je řešením jednoduše ohnout 2 očka bílých vodičů směrem dolů (viz obrázek, který lze zvětšit kliknutím na něj). Ve výjimečných případech bude možná nutné odebrat trochu materiálu z vnitřní strany krytu.

- Vyjměte zapalovací svíčky a uveďte píst (kterýkoli z nich, systém zapaluje - stejně jako sériový systém - oba válce současně, což při každé otáčce způsobí neškodnou zbytečnou jiskru) do polohy pro zapalování (viz návod k obsluze sériového motoru). U standardního RD by to mělo být 2 mm BTDC (před horním mrtvým bodem). K otáčení klikou můžete použít nový rotor jako otočný knoflík.



- Když je klika v poloze pro zapalování, opět opatrně stáhněte rotor - ujistěte se, že tím nezměníte polohu kliky - a rotor opět nasadte na kliku tak, aby levý okraj jednoho (kteréhokoli ze dvou) jeho čepu přesahoval o 1 stupeň pravý okraj čepu snímače.

- Uvědomte si, že se váš RD otáčí proti směru hodinových ručiček, takže od horního mrtvého bodu (TDC) otáčejte ve směru hodinových ručiček do polohy předstihu.



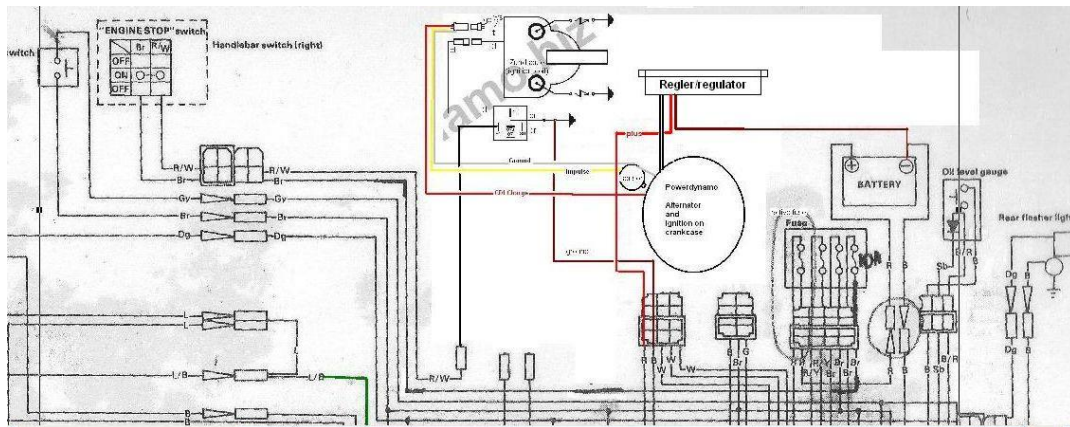
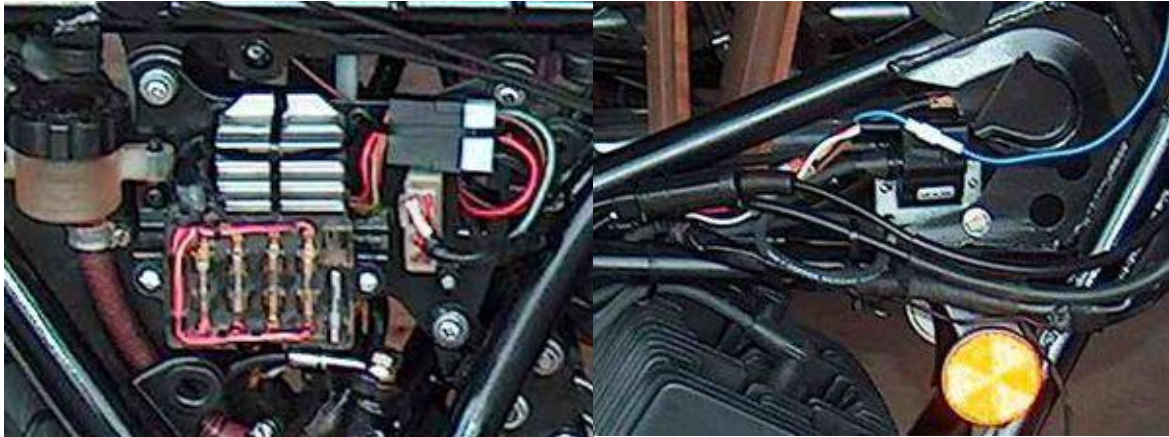
- Utáhněte rotor šroubem a nezapomeňte na dodanou podložku. K uvolnění rotoru použijte stahovák M27x1,25.

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

**Zbývá instalace vnějších dílů. Ta se u jednotlivých motocyklů liší. Existují však základní společné body.**

- nová elektronická dvojitá zapalovací cívka
- nová jednotka regulátoru/usměrňovače
- vypínací relé (nebude opraveno, pokud budete jezdit bez baterie).

Zde je návrh:



- Integrace nových dílů do starého systému se bude lišit verzi od verze (existovalo poměrně dost verzí skladového zapojení). Ale některé body jsou zde vždy stejné:

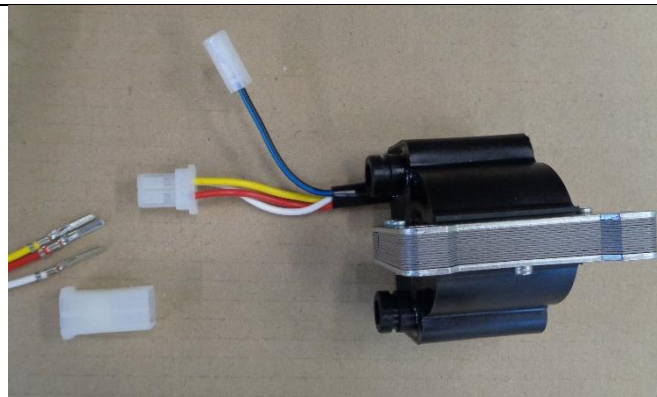
- připojte červený/bílý vodič, který dříve vedl od hlavního vypínače k zapalovací cívice, k černému na kolíku 85 relé PD.
- připojte červený vodič z nového regulátoru (plus 12 V) k červenému vodiči vedoucímu z pojistkové skříňky, který dříve vedl k regulátoru na skladě.
- připojte hnědý vodič z nového regulátoru (zem) k černému, který vede od mínusu baterie k bývalému regulátoru.
- 3 bílé k sériovému regulátoru od sériového alternátoru lze odstranit nebo ponechat izolované zdarma
- níže je vysvětleno zapojení mezi jednotlivými částmi VAPE.



**Připojte díly podle příslušného schématu zapojení!  
Použijte schéma zapojení 8002012 nebo 8002013:**

- Volba připojení závisí na přítomnosti baterie na motocyklu.
- 8002012 s baterií; 8002013 bez baterie

- Aby se usnadnil výstup vodičů často malými otvory v krytu motoru, nebyla plastová zástrčka vedení generátoru, která vede k zapalovací cívce, nasazena na svorku vodiče. Zástrčku byste tam měli umístit až poté, co je vše řádně nainstalováno na straně motoru.



- Hledejte zapalovací cívku se zástrčkou a třemi dráty (červeným, žlutým a bílým).

- Na tuto zástrčku nasadte přiložené 4polohové pouzdro a vložte tři vodiče (červený, žlutý a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky pevně zapadly do pouzdra a že jste se připojili:

- červená na červenou
- žlutá až žlutá
- od bílé k bílé

- Pokud budete potřebovat (nebo chtít) svorky z pouzdra zástrčky opět vyjmout, vložte zepředu vedle svorek kancelářskou sponku a odsuňte malý výstupek stranou. Poté vytáhněte vodič ven.

**Připojení alternátoru Powerdynamo k obvodu osvětlení (přes regulátor):**

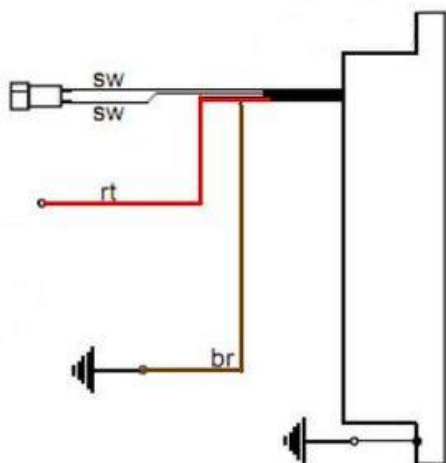


- Dva černé vodiče vedoucí od cívky statoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blikáče atd. Nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí (něco mezi 10 a 50 V AC) však musí být stabilizováno (regulováno) a pro většinu použití usměrněno na stejnosměrný proud (DC), protože se jedná především o střídavý proud (AC).

**- To se provádí pomocí regulátoru/usměrňovače**

**Pozor:** Jakákoli záměna plusu a mínusu (u stejnosměrných verzí) vede k okamžitému zničení regulátoru. Nejedná se o záruční případ, protože se jedná o nedbalost! Spálený regulátor se pozná především podle ostrého zápachu.

**Regulátor s vestavěným kondenzátorem (73 00 799 50)**

- 2 černé (sw) vodiče jsou vstup střídavého proudu z alternátoru (protože je to střídavý proud, nezáleží na tom, který černý na který černý).
- červený vodič (rt) je výstup 12 V DC plus
- hnědý vodič (br) je uzemněný, vnitřně spojený s krytem.

- Zůstává modrý (někdy modrobílý) vodič u zapalovací cívky. Jedná se o vypínací vodič.

- **Připojeno k zemi - zastaví zapalování!**

**Poznámka:**

- Pokud dojde k poruše zapalování, odpojte nejprve tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se dostat do pohybu.

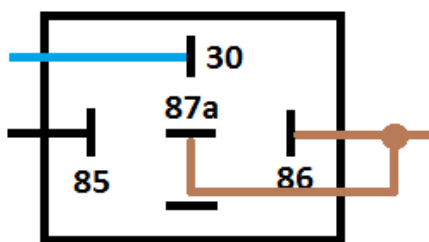
**- Vypínání pomocí samostatného vypínače (při jízdě bez baterie):**

Relé není namontováno. Modrý/(černý) kabel zapalovací cívky bude připojen k vypínači, který sepne proti zemi (tlačítko na řídítkách). Nebo namontujete zámek zapalování, který má zařízení pro připojení proti zemi ve vypnuté poloze.

**- Způsob napájení z baterie:**

Připojte hnědý vodič relé k dobré zemi. Delší černý vodič z relé přiveďte k vodiči, který dříve vedl na kolík, na němž je při zapnutém spínači napětí (u německých motocyklů: kolík 15), a připojte jej tam. Připojte modrý vodič z kolíku 30 relé k modrému/(černému) vodiči na nové zapalovací cívce. Pokud by vám na cestách selhala baterie, stačí odpojit tento modrý vodič a motocykl bude opět jezdit (nyní se pouze nezastaví vypnutím).

**Zapojení relé (je-li použito):**



- Hnědý vodič s kroužkovou svorkou z kolíků 87a a 86 vede na zem.

- Černý vodič z kolíku 85 vede na svorku hlavního vypínače, která v případě zapnutí přenáší napětí.

Našroubujte kabel vysokého napětí (zapalování) ...

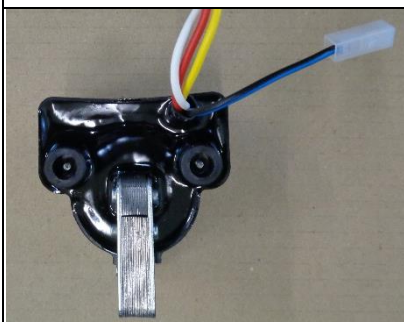
- **Nepoužívejte žádné** kabely zesilující jiskření, jako jsou "Nology supercables" nebo "hot wire". Došlo by tím k narušení systému a jeho možnému poškození.

... do zapalovací cívky a před montáží cívky přetáhněte gumové těsnění (bude to jednodušší).

- Používejte prosím kabel dodávaný s balením, a ne jakýkoli starý kabel.

- Uděláte si radost, když motocyklu dopřejete nové zapalovací svíčky a svíčkové patice (nejlépe nějaké mezi 0-2 kOhm). Spousta problémů se dá vysledovat ze "zdánlivě dobrých" (dokonce zcela "nových") zapalovacích svíček, svorek a kabelů.

- **Nepoužívejte** zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem. NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky s kódem "R" (pro odpor).



- U našich cívek se dvěma výstupy vedou oba konce sekundáru k zapalovacím svíčkám.

- Typický odpor mezi oběma výstupy je 6,2 kOhm. Oba existují současně (jako u mnoha zdvojených systémů). Jiskry však budou polarizovány s rozdílem 180 stupňů, což se může projevit při stroboskopu.

- Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li připojeny obě svorky zástrčky. Nesmíte testovat jednu stranu, když je druhá strana otevřená (nesedí na namontované zapalovací svíčce). Je to proto, že (efektivně) každý výstup využívá uzemnění z druhého. To také znamená, že obě svíčky pracují sériově a sčítají se odpory, proto raději použijte nízkoodporové zásuvky zapalovacích svíček (odpory) a ujistěte se, že jsou dobré. V případě pochybností změřte odpor na **horké** zásuvce (před měřením ji zahřejte).

- Je tok ze země jedné strany přes zapalovací svíčku tam, přes cívku, na druhou zapalovací svíčku a její zem přerušen nedostanete žádnou jiskru - na žádné straně. Pokud chcete opravdu vyzkoušet jen jednu stranu, dejte vodič HT druhé strany na zem (uzemněte ho), než to bude fungovat. Někdy si cívka zbavená uzemnění z druhé strany hledá náhradu - s nějakým pevným ohňostrojem kolem ní k podvozku.

- Nakonec - **a před instalací baterie a před prvním nastartováním** - pečlivě překontrolujte všechna zapojení a uložení podle schématu zapojení. Zkontrolujte správné napětí baterie a žárovek (12 V).

- Pokud něco nefunguje, podívejte se do průvodce řešením problémů na naší domovské stránce. Nejprve odpojte modrý vodič od cívky a proveďte opětovný test.

- **DŮLEŽITÉ:** Při **opravě klikové hřídele** se hřídel dynamu často opracovává a zkracuje. Výsledkem je, že rotor sedí níže, případně se nyní svými nýty dotýká statorové cívky. Výsledkem je zničený stator a porucha zapalování.

#### Důležité bezpečnostní a provozní informace

- Bezpečnost především! Dodržujte obecné zdravotní a bezpečnostní předpisy pro opravy motorových vozidel (MVR), jakož i bezpečnostní informace a povinnosti uvedené výrobcem vašeho motocyklu.

Časové značky na materiálu slouží pouze jako obecné vodítko při první montáži. Po montáži zkontrolujte vhodnými prostředky (stroboskopem) správnost nastavení, abyste předešli poškození motoru nebo případně i svého zdraví. Za montáž a správnost nastavení jste zodpovědní pouze vy sami.

- **Zapalovací systémy vytvářejí vysoké napětí!** S našim materiálem až do 40 000 voltů! To může být při neopatrném zacházení nejen bolestivé, ale přímo **nebezpečné**. Dodržujte prosím bezpečnou vzdálenost od elektrody zapalovací svíčky a otevřených kabelů vysokého napětí. Pokud potřebujete vyzkoušet zapalování jiskry, držte zásuvku zapalovací svíčky pevně pomocí nějakého dobře izolujícího materiálu a pevně ji přitlačte k pevnému uzemnění bloku motoru.

Nikdy nevytahujte krytky zapalovacích svíček za chodu motoru. Vozidlo myjte pouze se zastaveným motorem a vypnutým zapalováním.

- Kabel HT jste měli obdržet s pevnou gumovou krytkou (*kteřá neobsahuje odpor*) jako součást sady, měli byste použít zapalovací svíčku se zabudovaným odporem (*nebo vyměnit krytku za takovou, která obsahuje odpor*), abyste vyhověli místním zákonům (*požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu*).

- Nepoužívejte současně kryt(y) zapalovací svíčky obsahující rezistor **S** zapalovací svíčkou(kami) obsahujícími rezistor. Způsobilo by to problémy, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor víčka a zapalovací svíčky dohromady by neměl překročit 5 kOhm.

- Nezapomeňte, že svíčky stárnou a zvyšují odolnost. Pokud motor startuje 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 instalaci zkontrolujte utažení všech šroubů, i těch předinstalovaných. Pokud se díly během provozu uvolní, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Předmontované šrouby montujeme pouze volně.

- Než začnete kontrolovat a testovat hodnoty, nebo ještě hůře provádět změny, dejte nově nainstalovanému systému šanci fungovat.

Naše díly byly před dodáním k vám zkontrolovány. Stejně toho moc nezkontrolujete. **V každém případě se zdržte měření elektronických součástí (jako je zapalovací cívka, regulátor a jednotka předstihu). Riskujete tam vážné poškození vnitřní elektroniky. Z operace stejně nezískáte žádné hmatatelné výsledky.** Mějte na paměti, že také váš karburátor, vaše zapalovací svíčky a patice zapalovacích svíček (i když jsou zcela nové) mohou být příčinou poruchy. Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutné znovu nastavit na nižší hodnoty. Pokud systém po montáži nenastartuje, odpojte nejprve modrý (nebo modrobílý) vypínací vodič přímo u zapalovací cívky (nebo v některých případech u předstihové jednotky), abyste vyloučili případnou poruchu ve vypínacím obvodu. Pečlivě zkontrolujte zemnicí spoje, ujistěte se, že je dobré elektrické spojení mezi rámem a blokem motoru. V případě potíží se nejprve obraťte na naši znalostní databázi, než nám materiál odešlete ke kontrole.

- Jiskra klasických bodových zapalovacích systémů má s přibližně 10 000 volty poměrně málo energie, a proto vypadá žlutě a tlustě (což ji však činí dobře viditelnou). Jiskra našeho systému má vysokou energii až 40 000 V, a proto má tvar tenké jehly a modrou barvu, takže není tak viditelná. Navíc jiskru získáte pouze při rychlostech ovládaných nakopnutím, nikoliv pomalým stlačením nakopávací páky rukou (jak by tomu mohlo být u zapalování na bázi akumulátoru).

- Systémy se dvěma výstupními zapalovacími cívkami mají několik zvláštností. Při zkouškách na jedné straně musí být druhá strana buď připojena k namontované zapalovací svíčce, nebo bezpečně uzemněna. V opačném případě nedojde k jiskření ani na jedné straně. Také při takto otevřených výstupech mohou po celé cívce létat dlouhé a nebezpečné jiskry.

- Nikdy neprovádějte svařování elektrickým obloukem na motocyklu bez úplného odpojení všech částí obsahujících polovodiče (zapalovací cívka, regulátor, předstih), stator a rotor není třeba sundávat. Totéž platí pro pájení. Před dotykem s elektronikou odpojte páječku od elektrické sítě! Nikdy nepoužívejte měděný tmel na zapalovací svíčky.

- Elektronika je velmi citlivá na nesprávnou polaritu. Po práci na systému zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Špatná polarita vytváří zkratky a zničí regulátor, zapalovací cívku a předstihovou jednotku. Zásadně platí, že zapojení bude vždy barevné. Případy, kdy dochází k barevným přeskokům mezi vodiči, jsou výslovně uvedeny v našem návodu.

- Při manipulaci s novým rotorem dávejte pozor, abyste nepoškodili jeho magnety. Vyvarujte se přímých úderů do obvodu rotoru. **Při přepravě nikdy nepokládejte rotor na stator.** Dodržujte naše informace týkající se přepravy materiálu.

- Nepoužívejte zásuvky zapalovacích svíček s odporem vyšším než 5 kOhm. Raději použijte 1 nebo 2kOhm. Mějte na paměti, že zásuvky zapalovacích svíček stárnou, a tím se zvyšuje jejich vnitřní odpor. Pokud motor startuje pouze za studena, je velmi pravděpodobné, že příčinou je vadná objímka zapalovací svíčky a/nebo zapalovací svíčka. V případě problémů zkontrolujte také kabely vysokého napětí. Nikdy nepoužívejte kabely HT z uhlíkových vláken, nikdy nepoužívejte tzv. horké dráty, které slibují zvýšení jiskry.

- Rotor je vhodné potřítk tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.

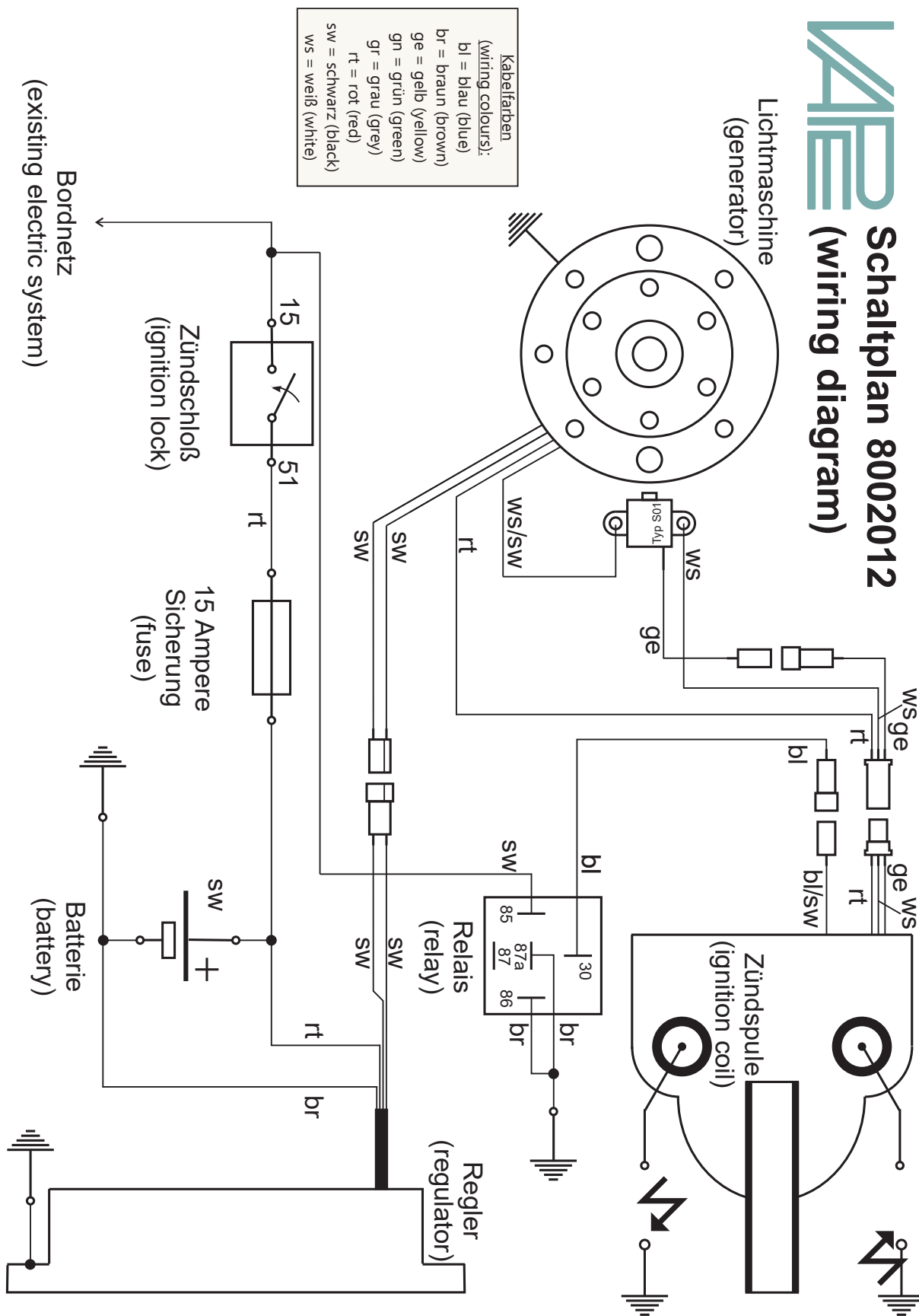
- K uvolnění rotoru nikdy nepoužívejte stahovák nebo kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění jeho magnetů. Pro opětovné odpojení nového rotoru nabízíme speciální stahovák (viz montážní návod)!

- Pokud motocykl delší dobu nepoužíváte, odpojte baterii (tak, jak je), aby nedocházelo k prosakování proudu přes diody regulátoru. I když i odpojená baterie se po určité době sama vybije.

- Dodržujte tyto poznámky, ale zároveň se nebojte procesu instalace. Nezapomeňte, že před vámi systém úspěšně nainstalovaly tisíce dalších zákazníků.

***Užijte si jízdu na motocyklu s jeho novým elektrickým srdcem!***

# VAPE Schaltplan 8002012 (wiring diagram)



# VAPE Schaltplan 8002013 (wiring diagram)

