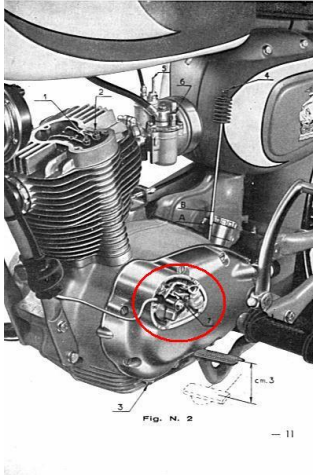
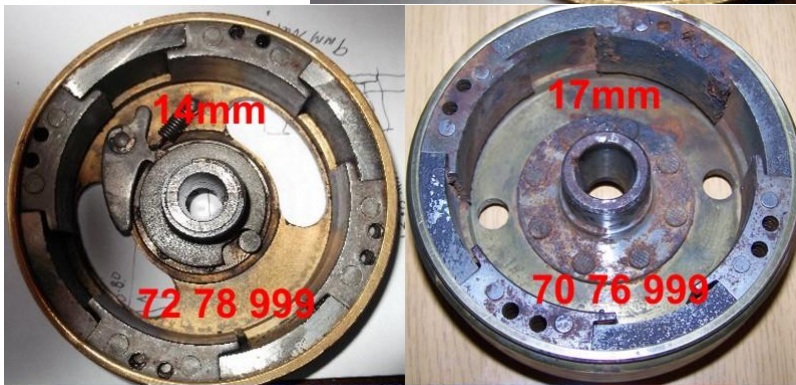


Sada 707699900
Generátor/elektronické zapalování pro Moto Morini Corsaro 125/150 (4 a 5 rychlostí)

- Systém je vhodný pouze pro motory s větším klikovým hřídelem (průměr cca 17 mm) a kontakty na levé straně motoru!


POZOR!

- Pro motory s menším klikovým hřídelem (průměr cca 14 mm) a integrovanými kontakty na setrvačnicku budete potřebovat náš systém **727899900**




Výhoda oproti původnímu systému:

- Magnetický generátor s integrovaným zapalováním. Nahrazuje kompletní originální 6voltový magneto Dansi, včetně regulátoru předstihu, kontaktů a zapalovací cívky. Výstupní výkon 12 V/100 W DC. Polovodičové zapalování s vlastním napájením z systému a elektronickým regulátorem předstihu, který poskytuje stejné charakteristiky předstihu jako původní systém. Nevyžaduje žádné úpravy klikové skříně.

- Pokud chcete, můžete jezdit bez baterie.

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

Montážní návod pro systém 707699900 a pro systém 727899900	9.4.2026
<p>- Pokud umíte namontovat a seřídít sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete namontovat VAPE! Pokud jste nikdy nepracovali na zapalování, raději to nechte udělat někoho, kdo se v tom vyzná.</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. Vyhrazuje si právo provádět změny na výrobku, v technických údajích nebo v montážních a provozních pokynech bez předchozího upozornění</p>	
DŮLEŽITÉ	
<p>- Před zahájením prací na motocyklu si prosím pečlivě a celé přečtete tyto pokyny Mějte prosím na paměti, že jakékoli úpravy materiálu i vlastní pokusy o opravu, které nebyly odsouhlaseny společností VAPE, mohou vést ke ztrátě záruky. Neodstřihujte vodiče. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často má za následek poškození elektroniky. Vezměte 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). 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>Určené použití - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynam/alternátorů a zapalovacích systémů u veteránských a klasických motocyklů, u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně upraveny. Nejedná se o tuningový systém a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zlepšuje provozuschopnost a komfort díky lepšímu osvětlení, lepší funkci bočních 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 nejhorsím 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 náhradní sadu, nikoli o kopii originálních dílů. Díly v této sadě proto vypadají jinak a mohou se lišit i ve způsobu montáže (zejména zapalovací cívka a regulátor), což si vyžádá určité úpravy z vaší strany.</p>	
<p>- Při montáži je bezpodmínečně nutné začít s montáží součástí souvisejících s motorem, 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 toho, že si něco vezmete z regálu v supermarketu, protože 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 třetích stran (jako jsou GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou tyto součásti poškodit.** Případné stávající elektronické otáčkoměry nebudou s novým systémem fungovat. Případné stávající bezpečnostní spínače a elektronické ovládání ventilů nejsou podporovány. Je možné, že váš motocykl byl původně vybaven zapalováním, které z právních důvodů omezovalo maximální rychlost. Nový systém takovou funkci nemá, proto si předem ověřte svou právní situaci.

- Pokud nemáte s montáží žádné zkušenosti, 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 povlaku zkuste prsty posunout magnety stranou). Po nárazu se mohly přilepené magnety uvolnit a držet se na rotoru pouze magnetickou silou, takže to není hned 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, nejlépe si tyto pokyny prohlédněte online.** Kliknutím na obrázky je zvětšíte a získáte tak lepší přehled, případně i aktuální informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>

Měli byste obdržet tyto díly:



- předmontovanou jednotku statoru
- rotor
- zapalovací cívka a vysokonapěťový kabel
- jednotka předstihu (černá skříňka)
- regulátor/usměrňovač
- vodiče: modrý, červený, hnědý
- různé šrouby a svorky



- K opětovnému vytažení nového rotoru potřebujete stahovák M27x1,25 (č. dílu 99 99 799 00).

- **Poznámka:** nikdy nepoužívejte stahovák s drápy, kladivo ani žádné jiné zařízení, které by mohlo magnety uvolnit.

- Ujistěte se, že je motocykl pevně opřený o stojan, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup ke straně motoru s generátorem.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Mějte na paměti, že budete instalovat 12voltový systém, takže budete potřebovat buď 12voltovou baterii, nebo budete muset využít možnost jízdy bez baterie. Pokud je na vašem motocyklu směrové světlo typu „bullseye“, musíte namísto baterie nainstalovat elektrolytický kondenzátor (min. 20 000 µF/16 V) pro vyhlazení pulzujícího napětí. Je možné, že místní dopravní předpisy vyžadují přítomnost parkovacích světel (a tedy i baterie). I tak budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 voltech.



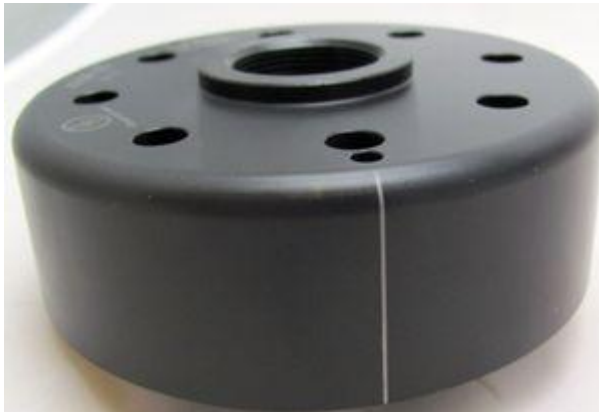
- Sejměte kryt generátoru. Poté demontujte starý dynamo a zapalovací cívku.
- Odstraňte klín z klikového hřídele. Už ho nebudete potřebovat. Nezapomeňte to udělat, jinak budete mít později při montáži potíže. (Poznámka: Tento klín ve skutečnosti neudrží rotor na hřídeli, to zajišťuje kužel. Slouží pouze k navedení do správné polohy, které nyní bude dosaženo jiným způsobem.)



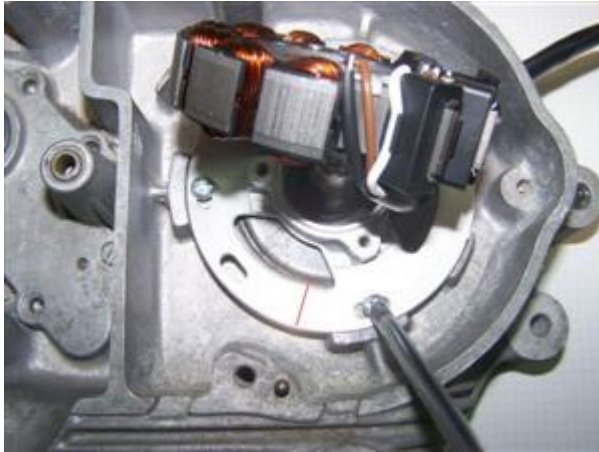
- Podívejte se na základovou desku nového statoru. V blízkosti větší černé cívky najdete červenou značku (zde vyznačenou kruhem). Jedná se o značku zapalování.

Poznámka:

Pokud stator zcela sejmete z podstavce, poznamenejte si jeho polohu. Změna polohy by vyžadovala posunutí značky zapalování o 120°.



- Prohlédněte si nový rotor. Na jeho obvodu najdete malou vtačenou rýhu. Jedná se rovněž o značku zapalování. Je odolná, ale není dobře viditelná, proto ji raději zvýrazněte fixem.



- Odšroubujte 3 šestihranné šrouby a mírně nadzvedněte stator z podložky, abyste získali přístup k upevňovacím šroubům pod ním. Dávejte pozor, abyste nepoškodili lakovou izolaci cívky statoru.

- Základní desku (se volně zavěšeným státorem) musíte namontovat na klikovou skříň namísto původního generátoru tak, aby červená značka zapalování byla umístěna blízko pravého okraje horní montážní plochy, a poté ji přišroubovat. Po nasazení rotoru již nebude značka vidět, ale pouze montážní plocha.

POZOR, důležité: Než přišroubujete základovou desku, vytáhněte kabel co nejvíce (opatrně a obezřetně) směrem ven. V okolí se nacházejí ostré hrany, které by mohly kabely poškodit. Snažte se kabely současně tahat (zvenku) a tlačit (zevnitř). Dávejte pozor, abyste nepoškodili izolaci kabelů – izolace by měla sahat těsně k cívce. Pokud zůstane uvnitř skříň generátoru příliš mnoho kabelů, hrozí nebezpečí, že se stator namontuje nakřivo a/nebo se kabely zaseknou. Tento postup je nejkomplicovanější částí celé instalace. Poškození v tomto bodě je obtížné rozpoznat a může vést k poruchám systému. To znamená: Budte opatrní!



- Nasadte cívku statoru zpět na desku. Stator musí zapadnout poměrně zřetelně. Pokud zapadne jen lehce, pravděpodobně jste pod ním zachytili 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.

Poznámka:

Pokud stator zcela sejmete ze základny, poznamenejte si jeho polohu. Změna polohy by vyžadovala posunutí zapalovací značky o 120°.

- Vyjměte zapalovací svíčku a nastavte píst do horní úvratě (TDC), tedy do nejvyššího bodu, kterého by měl píst dosáhnout. Jelikož je to pomocí startovací páky obtížné, nasadte na klikový hřídel nový rotor (neupevňujte jej šrouby) a použijte jej jako rukojeť k otočení kliky.



- Jakmile najdete horní úvrat, opatrně rotor opět uvolněte, aniž byste posunuli klikový hřídel z horní úvrat. Poté jej nasuňte zpět tak, aby značka na rotoru byla zarovnána se značkou na základně, jak je zde znázorněno.



- Rotor opatrně upevněte šroubem. Dbejte na to, abyste během této operace nezměnili polohu klikového hřídele, jinak budete muset celý postup opakovat.

- Vraťte zpět zapalovací svíčku.

- Je možné, že budete muset mírně upravit předstih zapalování. Značka na rotoru udává polohu, při které by měl motor nastartovat, ale nemusí to být optimální nastavení. Různé verze motocyklů Morini vyžadují různé úpravy.

Pokud chcete změnit bod zapalování, musíte:

- Zašroubujte stahovací nástroj a uvolněte černý rotor (musí volně sedět na klikovém hřídeli),
- otočte rotor o požadovaný úhel (bez změny polohy klikového hřídele), nasuňte jej zpět na klikový hřídel a utáhněte.
Otočení rotoru ve směru hodinových ručiček způsobí větší předstih zapalování, otočení proti směru hodinových ručiček menší.

- Nyní musíte namontovat vnější součásti (např. zapalovací cívku, regulátor a jednotku předstihu) tak, aby byly na vašem motocyklu co nejméně viditelné.

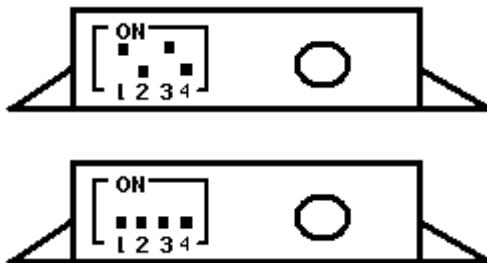


- Nová zapalovací cívka bude prakticky skrytá na rámu pod nádrží.



- Regulátor/usměrňovač a jednotka předstihu budou funkčně namontovány na zadním blatníku nebo případně v bočním kufříku.

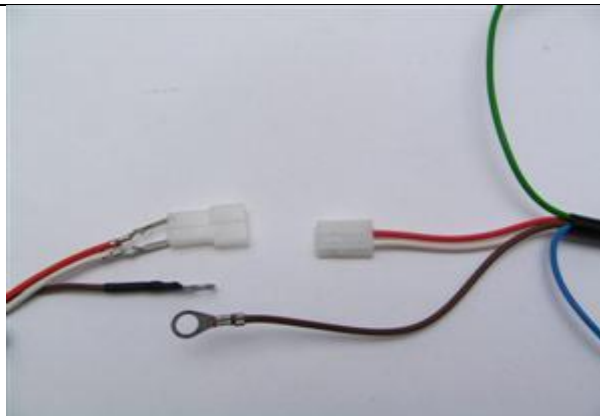
- Podívejte se na malý modrý spínací blok jednotky předstihu. Jsou zde 4 malé přepínače pro volbu různých křivek předstihu.



- Toto nastavení (viz vpravo) je pro motocykl Morini nejvhodnější. Začíná na 4°, tuto hodnotu udržuje až do krátké doby po dosažení volnoběžných otáček, poté se lineárně zvyšuje až na 34° při 2 500 ot./min a následně na 38° při 3 500 ot./min.
 - Alternativně toto (viz vpravo): Začíná na 9°, udržuje se to až krátkou dobu po volnoběžných otáčkách a maximalizuje se lineárně až do 38° při 3 000 ot/min.

Propojte součásti podle schématu zapojení 91ik_102!

- Aby se usnadnil průchod kabelu často malými otvory ve skříni motoru, nebyla na kabelovou svorku generátoru, která vede k jednotce předstihu, nasazena plastová krytka. Tuto krytku nasadíte až poté, co bude vše na straně motoru správně nainstalováno.



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

Na tuto zástrčku nasadte dodanou 2pólovou 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 pouzdra zástrčky znovu vyjmout, vsuňte zepředu vedle svorek kancelářskou sponku a odsuňte malý výčnělek stranou. Poté vodič vytáhněte.

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

... musí být přišroubovány k držáku zapalovací cívky (zem). Toto připojení je velmi důležité. Nespoléhejte se prosím na rám jako na zemnicí spoj. Barva, olej a nečistoty často brání dobrému kontaktu!

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

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

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

- **Modro-bílý vodič na jednotce předstihu.**
Jedná se o vodič pro vypnutí (odpojení).

- **Poznámka:**

- Pokud dojde k poruchám zapalování, odpojte jako první opatření tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet

- **Při připojení k zemi dojde k zastavení zapalování!**

- Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které původně měly magnetické zapalování a proto se vypínají zkratem na zem.

- Tato vozidla mají konstrukčně hlavní zámek (nebo nějaký vypínač), který v poloze OFF spojuje kolík se zemí (německé motocykly: kolík 2). Zde se připojí modrobílý vodič zapalovací cívky. Tímto způsobem funguje vypnutí jako dříve.

Připojení alternátoru Powerdymano k okruhu osvětlení (přes regulátor):

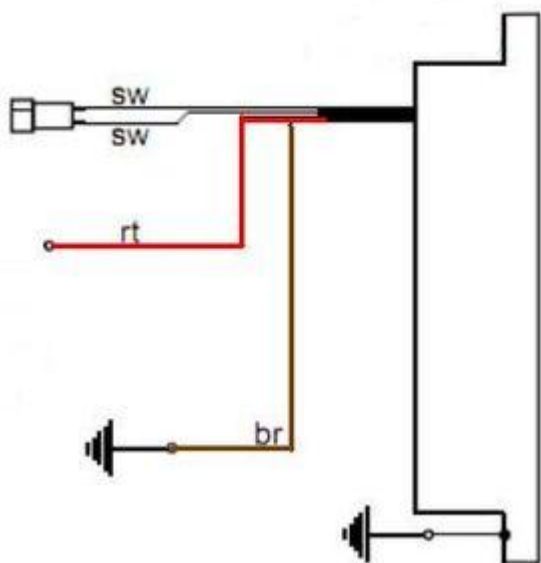


- Dva černé vodiče vedoucí ze statorové cívky přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.

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

Upozornění: Jakékoli **záměny kladného a záporného pólu** (u verzí na stejnosměrný proud) vedou k okamžitému zničení regulátoru. V takovém případě se nejedná o záruční případ, jelikož jde o nedbalost! Spálený regulátor lze rozpoznat především podle pronikavého zápachu.

Regulátor tohoto systému: má zabudovaný vyhlazovací kondenzátor, který umožňuje plnou funkci blinkrů a klaksonu s baterií i bez ní:



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

Přišroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ... - Nepoužívejte žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou „Nology supercables“ nebo „hot wire“. Mohlo by to narušit systém a případně jej poškodit.	... do zapalovací cívky a před montáží cívky natáhněte gumové těsnění (bude to snazší). - Použijte prosím kabel dodaný v balení a ne žádný 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. - Nepoužívejte zapalovací svíčky s vestavěným potlačovacím odporem. Společnost NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro odpor).	
- Nakonec – ještě před vložením baterie a prvním nastartováním – 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 cívky a proveďte nový test.	
- DŮLEŽITÉ: Při opravě klikového hřídele se často obrábí 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.	

Důležité bezpečnostní a provozní informace
- Bezpečnost na prvním místě! Dodržujte prosím obecné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při opravách motorových vozidel (MVR) a také bezpečnostní pokyny a povinnosti stanovené výrobcem vašeho motocyklu. Značky časování na materiálu slouží pouze jako obecný vodič při první 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 vytvářejí vysoké napětí! U našich produktů až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může být nejen bolestivé, ale i přímo nebezpečné . Dodržujte prosím bezpečnou vzdálenost od elektrody zapalovací svíčky a od odkrytých vysokonapěťových kabelů. Pokud potřebujete zkontrolovat jiskření, pevně uchopte nástrčkový klíč na zapalovací svíčku pomocí dobře izolačního materiálu a přitlačte jej pevně k pevné části motorového bloku. Nikdy netahat za krytky zapalovacích svíček, když motor běží. Umyjte vozidlo pouze při stojícím motoru a vypnutém zapalování.
- 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>). - 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 kΩ. - 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 testovat hodnoty, nebo – což je ještě horší – provádět na něm změny.

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 u 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 ke kontrole.

- 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 jedné strany musí být druhá strana buď připojena k nasazené zapalovací svíčce, nebo spolehlivě uzemněna. V opačném případě nedojde k jiskření na žádné ze stran. Navíc mohou z těchto otevřených výstupů létat dlouhé a nebezpečné jiskry po celé cívce.

- Nikdy neprovádějte obloukové svařování na motocyklu, 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 koncovky s odporem vyšším než 5 kΩ. Lepší je použít koncovky 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 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 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. Nezapomeňte, že před vámi již tisíce dalších zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.

Užijte si jízdu na svém motocyklu s novým elektrickým srdcem!

Schéma zapojení 91ik_102

