

Systém 734399900**Generátor / elektronické zapalování pro MV Agusta 350 s magnetem Dansi**

- Nahrazuje sériový magneto Dansi se všemi zapalovacími a regulačními součástmi, aktualizuje váš systém na výkon 100 W.

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

- Systém je určen pro motory MV 350, které používaly magneto Dansi 12V.
- Takto vypadá sériové magneto na motoru.
- Upozorňujeme, že starší motory s kontakty a dynamem Marelli 6V vyžadují jiný systém (718799900).

Výhoda oproti původnímu systému:

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



Montážní návod pro systém 734399900	20.2.2026
- Pokud umíte nainstalovat a seřadit sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete nainstalovat systém VAPE! Pokud jste nikdy nepracovali na zapalování, raději to nechte na někom, kdo se v tom vyzná.	
- Společnost VAPE nemůže sledovat 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 nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhrazuje si právo provádět změny produktu, technických údajů nebo montážních a provozních pokynů bez předchozího upozornění.	
<u>DŮLEŽITÉ</u>	
- Před zahájením práce na motocyklu si prosím pečlivě přečtěte tyto pokyny. Mějte na paměti, že jakékoli úpravy materiálu i vlastní pokusy o opravu, které nebyly odsouhlaseny společností VAPE, mohou mít za následek ztrátu záruky. Neodřezávejte 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 zakoupený produkt skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Nesprávné nastavení zapalování může poškodit motor a dokonce vás zranit při startování (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 (setrvačnický) nedotýká cívek statoru nebo jiných částí, k čemuž může dojít za různých okolností a může to vést k vážnému poškození.	
Určené použití - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynam/alternátorů a zapalovacích systémů ve veteránských a klasických motocyklech, jejichž charakteristiky motoru nebyly upraveny na trhu s náhradními díly. Tento systém není tuningovým systémem a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zvyšuje provozuschopnost a komfort tím, že nabízí lepší osvětlení, lepší funkci bočních směrovek a klaksonu a ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy také vyšší spolehlivost. Jelikož náš systém nezasahuje do charakteristik motoru, nezvyšuje emise plyných znečišťujících látek a hlučnost. Ve většině případů by emise znečišťujících látek měly být dokonce sníženy díky lepšímu spalování. Při použití podle určení tedy systém obvykle neporušuje stávající právní status motocyklu. (Zkontrolujte prosím místní právní předpisy!) Tento systém není vhodný pro použití v soutěžních akcích. Pokud bude použit jinak než určeným způsobem, vaše záruka bude neplatná a může se stát, že nedosáhnete požadovaných výsledků nebo v nejhorším případě ztratíte technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích.	
 - VAPE garantuje homologované výrobky označené značkou „E“ v kruhu (E8 konkrétně pro Českou republiku), čímž zajišťuje trvalou shodu vlastností výrobku s příslušnými předpisy ECE pro homologaci (zejména ECE R10.05). Kontrola je pravidelně prováděna příslušným orgánem.	
- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo uzavřenými olověnými bateriemi, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií.	
- Jedná se o náhradní systém, nikoli kopii originálního materiálu. Díly v tomto systému proto vypadají jinak a mohou se lišit ve své kompatibilitě (zejména zapalovací cívka a regulátor), což může vyžadovat určité úpravy z vaší strany.	
- Při montáži je nutné začít s montáží součástí motoru, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než začnete montovat vnější součásti. V mnoha případech zákazníci montují nejprve tyto součásti a tím je často upravují v rozporu se zárukou, což je činí nevhodnými pro další prodej. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou zakoupení něčeho z regálu v supermarketu, protože existuje mnoho typů, verzí a možná i neznámých úprav na trhu s náhradními díly, které skýtají velký prostor pro chyby.	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními třetích stran (jako jsou GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou způsobit poškození těchto součástí.** Případné stávající elektronické tachometry 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 právní situaci.

- Pokud nemáte zkušenosti s instalací, nechte ji provést odborníkem nebo v odborném servisu. Nesprávná instalace může poškodit nový systém i váš motocykl a může dokonce vést k úrazu.

- Před objednáním systému zkontrolujte, zda je v sadě obsažen stahovací nástroj pro nový rotor. Pokud ne, objednejte jej raději současně. K opětovnému nasazení nového rotoru nikdy nepoužívejte jiné nástroje než doporučený stahovací nástroj. Poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů nebo metod není kryto zárukou.

- Rotor je citlivý na nárazy (včetně nárazů během přepravy). Před montáží vždy zkontrolujte, zda není poškozený (u rotoru bez plastového krytu magnetů zkuste magnety odsunout prsty). Po nárazu se mohou přilepené magnety uvolnit a držet na rotoru pouze díky magnetické síle, což není na první pohled patrné. Během provozu motoru by mohlo dojít k značnému poškození. Před umístěním rotoru na motor se ujistěte, že se na jeho magnetech neusadily 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 ně získáte větší a lepší obrázky a případně i aktualizované informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>

Měli byste mít k dispozici tyto díly:



- předem smontovaná statorová deska
- setrvačnick (rotor)
- regulátor/usměrňovač
- dvojitou elektronickou zapalovací cívku
- předstihová jednotka (černá skříňka)
- vysokonapěťové (zapalovací) kabely
- kabel: červený, hnědý, modrý
- svorky na kabely
- 3 šrouby M4x20



- K opětovnému vytažení nového rotoru potřebujete 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 motocykl bezpečně zajištěn, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup k dynamu na straně motoru.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu.

- Vzhledem k tomu, že systém byl již na 12 V, můžete i nadále používat původní baterii. Stejně jako dříve můžete jezdit i bez baterie. Viz možnost jízdy bez baterie. Pokud má váš motocykl směrová světla (blikáče), musíte (v případě absence baterie) namísto baterie nainstalovat elektrolytický kondenzátor (min. 20 000 μ F/16 V) pro vyhlazení pulzujícího napětí. Stále budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 voltech.

- Je možné, že místní dopravní předpisy vyžadují přítomnost parkovacích světel (a tedy i baterie).

- Vzhledem k tomu, že existuje mnoho různých verzí MV, žádáme vás, abyste znovu ověřili, že vaše sériové provedení skutečně vypadá tak, jak je zde zobrazeno, a ne jinak.



- Toto je sériové 12V magneto Dansi.



- Demontujte starý magneto a zapalovací cívku. K vytažení sériového rotoru potřebujete speciální šroubový stahovák.

- Nezbytně (!) Odstraňte klín z kliky. Už ho nebudete potřebovat. Nezapomeňte to udělat, jinak budete mít později potíže při montáži.

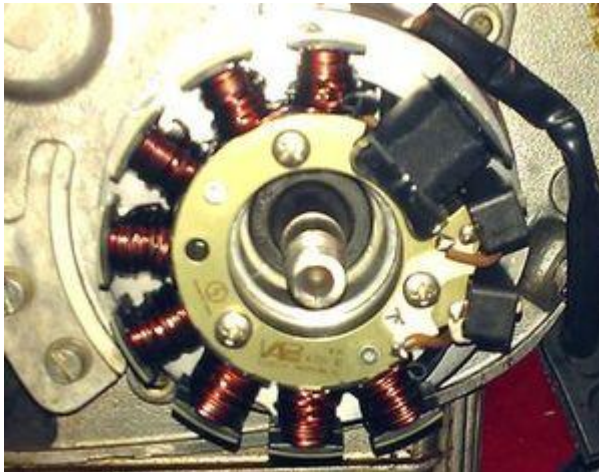
- (Poznámka: Tento klínový klíč ve skutečnosti nedrží rotor na hřídeli, to zajišťuje kužel. Slouží pouze k navedení do správné polohy, které nyní bude dosaženo jiným způsobem.)



- Nová sestava statoru se skládá z adaptérové desky a cívky statoru.

- Odšroubujte předem smontovanou jednotku vytažením 3 šroubů M4, které drží cívku statoru, ale jednotku zcela neodstraňujte. Pokud tak jednou učiníte, ujistěte se, že je umístěna ve stejné poloze, tj. vodič prochází otvorem, který není pod časovacím značením. V opačném případě bude zapalování posunuto o 120 stupňů.

- Umístěte jednotku na motor tak, aby vodič směřoval k výstupu vodiče.



- Připevněte základovou desku k krytu pomocí 3 šroubů M4x20, které jsou součástí dodávky. Dávejte pozor, abyste nepoškodili kabel. Kabel musí zůstat volný, protože při nasazování statorové cívky zpět na držák budete muset jemně zatáhnout za kabel.
- Přišroubujte stator pomocí 3 šroubů M4x25, které jej původně držely.
- Dbejte na to, abyste nepoškodili izolaci cívky ani vodičů kabelového svazku.

- Podívejte se na základnu statoru. Na obvodu najdete malé červené značení – jedná se o značku zapalování. Stejně tak najdete značku na obvodu setrvačníku (zde zvýrazněnou bílou barvou). Jedná se o značky zapalování, které by vám měly pomoci se správným nastavením časování.



DŮLEŽITÉ – POZOR!!!

Nepoužívejte laserem vyznačenou značku „0“.



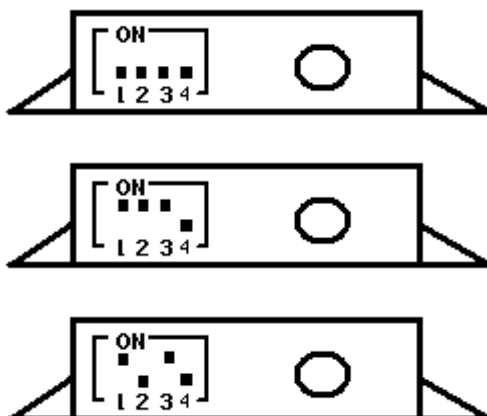
- Vyměňte zapalovací svíčky a přiveďte jeden z pístů (nezáleží na tom, který, protože systém zapálí oba výstupy současně) do horní úvratě (TDC), což je nejvyšší bod, kterého by měl píst dosáhnout. Protože je to s kopací pákou obtížné, nasadte nový rotor na klikový hřídel (nešroubujte jej) a použijte jej jako rukojeť k otočení kliky.
- Jakmile je TDC nalezeno, opatrně znovu uvolněte rotor, aniž byste posunuli polohu klikového hřídele z TDC. Poté jej vraťte zpět tak, aby značka na rotoru byla zarovnána se značkou na základové desce, jak je znázorněno zde.

- Po provedení tohoto nastavení se o zbytek postará předstihová jednotka (černá skříňka). Pokud po počátečních testovacích startech a jízdách budete chtít použít mírně odlišné nastavení, opakujte postup a nastavte rotor do požadovaného jiného úhlu.

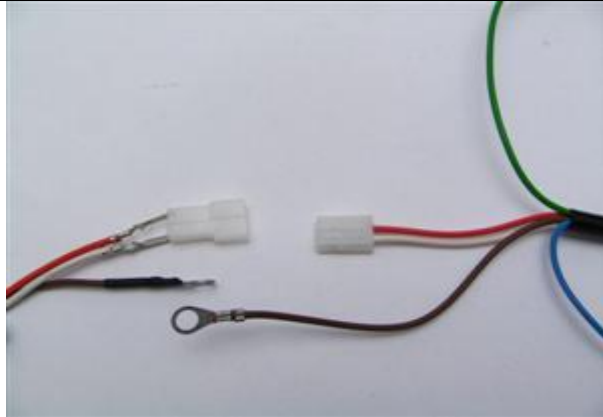
- Nyní je třeba najít místo pro novou dvojitou zapalovací cívku, nový regulátor a jednotku předstihu na rámu. Následující obrázky jsou pouze návrhy a pocházejí z různých motocyklů.



- Na jednotce předstihu budete muset nastavit malé modré přepínače, které řídí příslušné charakteristiky předstihu.



- Tímto nastavením se aktivuje nejbezpečnější křivka, která funguje téměř u všech klasických čtyřtaktů. Začíná na 9 stupních a postupuje na 38 stupňů při 3 000 otáčkách. Tam zůstává předstih.
- S tímto nastavením se předstih pohybuje v rozmezí 5 až 40 stupňů. 40 stupňů je dosaženo při 3 000 otáčkách a zůstává až do 8 500 otáček, poté je motor ubraný snížením předstihu na nulu.
- S tímto nastavením se předstih pohybuje od 4 do 34 stupňů při 2 500 otáčkách, pokračuje na 40 stupňů při 3 500 otáčkách a zůstává tam i při vyšších otáčkách.

Spojte díly podle příslušného schématu zapojení! Schéma zapojení 92ik102:	
- Vezměte prosím na vědomí, že jsme délku kabelů nepřizpůsobili přesným požadavkům této instalace. To je prakticky nemožné, protože neznáme vaše konkrétní požadavky na kabeláž a ani si nemůžeme dovolit (v zájmu přijatelné ceny systému) skladovat stovky statorů, předstihových jednotek atd. jen kvůli odlišné délce kabelů. Možná budete muset délku kabelů upravit, což prosím proveďte s potřebnou opatrností. - Aby se usnadnil výstup vodičů často malými otvory v krytu motoru, plastová zástrčka kabeláže generátoru, která vede k předstihové jednotce, nebyla nasazena na svorku vodiče. Zástrčku byste měli nasadit až poté, co bude vše správně nainstalováno na straně motoru.	
	- Vyhledejte předstihovou jednotku s její zásuvkou a dvěma vodiči (červeným a bílým). - Nasadte na tuto zástrčku dodaný 2polohový kryt zástrčky a vložte do něj dva vodiče (červený a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky pevně zapadly do krytu a že jste připojili: • bílý k bílému • červený s červeným
	- Pokud potřebujete (nebo chcete) terminály znovu vyjmout z krytu zástrčky, vložte kancelářskou sponku zepředu vedle terminálů a odsuňte malý výstupek stranou. Poté vytáhněte vodič.
- Hnědé vodiče z nového generátoru a předstihové jednotky s kulatými okovými svorkami ...	... musí být přišroubovány k držáku zapalovací cívky (zem). Toto připojení je velmi důležité. Nespoléhejte se prosím na rám jako na zemnicí připojení. Lak, olej a nečistoty často brání dobrému kontaktu!
- Šedý resp. zelený kabel předstihové jednotky ...	... je výstupem do zapalovací cívky a připojuje se tam k jednotlivé samčí svorce.
- Důležité! Vyvarujte se prodloužení zeleného vodiče mezi předstihovou jednotkou a zapalovací cívkou. Mohlo by to vést k poruchám zapalování. Nikdy nevedte vysokonapěťový kabel a kabely z generátoru k předstihu a/nebo šedý vodič z předstihu ke zapalovací cívkě těsně vedle sebe (například v jednom stínění). Došlo by k zpětné vazbě, která by narušila zapalování a mohla by dokonce poškodit jednotku předstihu.	
- Modro-bílý vodič na jednotce předstihu. Jedná se o vodič pro vypnutí (odpojení). Poznámka: Pokud dojde k poruše zapalování, jako první opatření odpojte tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet.	Připojeno k zemi – zastaví to zapalování! Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které původně měly magnetické zapalování a proto se vypínaly zkratováním proti zemi. Tato vozidla mají konstrukčně hlavní zámek (nebo nějaký vypínač), který v poloze OFF spojuje kolík se zemí (německé motocykly: kolík 2). Zde bude připojen modro-bílý vodič zapalovací cívky. Tímto způsobem funguje vypínání stejně jako dříve.

Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (prostřednictvím regulátoru):

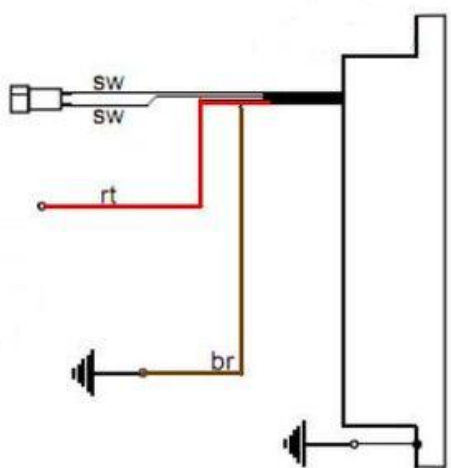
- Dva černé vodiče vedoucí ze statorové cívky přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.

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

- K tomuto účelu nabízíme 2 různé regulátory:

Upozornění: Jakékoli **záměny plusu a minusu** (u verzí DC) vedou k **okamžitému zničení regulátoru**. V takovém případě se nejedná o záruční případ, protože se jedná o nedbalost! Spálený regulátor lze rozpoznat především podle ostrého zápachu.

Regulátor typu 1: se standardním regulátorem DC (730079950) použijte schéma zapojení 92ik102:



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

Zašroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ...

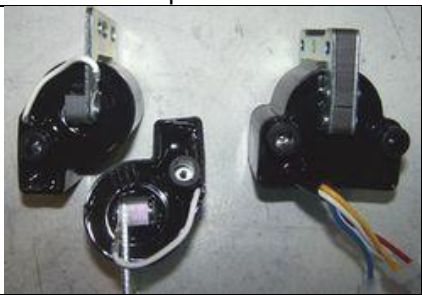
- **Nepoužívejte** žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou „Nology supercables“ nebo „hot wire“. Mohlo by to narušit systém a případně ho poškodit.

... do zapalovací cívky a před montáží cívky natáhněte gumové těsnění (bude to snazší).

- Použijte kabel dodaný v balení, nikoli starý kabel.

- Uděláte si laskavost, když své motorce pořídíte nové zapalovací svíčky a zapalovací svíčky (nejlépe s odporem mezi 0 a 2 kOhm). Mnoho problémů lze vysledovat zpět k „zdanlivě dobrým“ (dokonce zcela „zbrusu novým“) zapalovacím svíčkám, svorkám a kabelům.

- **Nepoužívejte** zapalovací svíčky s vnitřním potlačovacím odporem. Společnost NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro odpor).

		- V našich dvojitých výstupních cívkách jsou oba konce sekundárního vinutí připojeny ke zapalovacím svíčkám. - Typický odpor mezi oběma výstupy je 6,2 kOhm. Oba výstupy se zapalují současně (jako u mnoha dvojitých systémů). Jiskry však budou polarizovány s rozdílem 180 stupňů, což se může projevit při použití stroboskopu.
- Zapalování bude fungovat správně pouze v případě, že jsou připojeny oba terminály svíčky. Nesmíte testovat jednu stranu, když je druhá strana otevřená (není nasazena na zapalovací svíčku). Důvodem je to, že (v podstatě) každý výstup využívá uzemnění druhého výstupu. To také znamená, že obě svíčky pracují sériově, čímž se zvyšuje odpor, proto je lepší použít zásuvky zapalovacích svíček s nízkým odporem (rezistory) a ujistit se, že jsou v pořádku. V případě pochybností změřte odpor na horké zásuvce (před měřením ji zahřejte). - Je-li proud z uzemnění jedné strany přes zapalovací svíčku, přes cívkou, k druhé zapalovací svíčce a jejímu uzemnění přerušen, nedojde k jiskře - na žádné straně. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, připojte HT vodič druhé strany k uzemnění (uzemněte jej) a bude to fungovat. Někdy cívka zbavená uzemnění z druhé strany hledá náhradu - s nějakými pevnými ohňostroji kolem sebe k podvozku.		
	- Jako alternativu nabízíme 2 samostatné cívkou, které jsou zapojeny paralelně. S tímto uspořádáním můžete provést testování pouze jednoho válce odpojením nepoužívané cívky.	
- Nakonec – před instalací baterie a před prvním nastartováním – pečlivě zkontrolujte všechny spoje a připojení podle schématu zapojení. Zkontrolujte, zda baterie a žárovky mají správné napětí (12 V). - Pokud něco nefunguje, podívejte se 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 obrátí hřídel dynamu, která se tím zkracuje. Výsledkem je, že rotor sedí níže a může se nyní svými nýty dotýkat cívky statoru. Výsledkem je zničený stator a porucha zapalování.		

Důležité bezpečnostní a provozní informace

- Bezpečnost na prvním místě! Dodržujte obecné předpisy týkající se zdraví a bezpečnosti při opravách motorových vozidel (MVR) a také bezpečnostní informace a povinnosti uvedené výrobcem vašeho motocyklu.
Časovací značky na materiálu slouží pouze jako obecné vodítko při první instalaci. Po montáži prosím vhodnými prostředky (stroboskopem) zkontrolujte, zda jsou nastavení správná, aby nedošlo k poškození motoru nebo dokonce k ohrožení vašeho zdraví. Za instalaci a správnost nastavení odpovídáte výhradně vy.
- Zapalovací systémy generují vysoké napětí! S naším materiálem až 40 000 voltů! Při neopatrném zacházení to může být nejen bolestivé, ale i vyloženo **nebezpečné**. Dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody zapalovací svíčky a otevřených vysokonapěťových kabelů. Pokud potřebujete otestovat zapalování, pevně uchopte zapalovací svíčku pomocí dobře izolačního materiálu a pevně ji přitlačte k pevné zemi motorového bloku.
Nikdy netahat za kryty zapalovacích svíček, když je motor v chodu. Vozidlo umývejte pouze při zastaveném motoru a vypnutém zapalování.

- Součástí sady byste měli obdržet kabel HT s pevnou gumovou krytkou (*kteřá neobsahuje rezistor*). Abyste vyhověli místním zákonům (*požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu*), měli byste použít zapalovací svíčku s vestavěným rezistorem (*nebo vyměnit krytku za krytku obsahující rezistor*).
- Nepoužívejte současně zapalovací svíčky s odporem a zapalovací svíčky s odporem. Mohlo by to způsobit problémy, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor zapalovací svíčky a zapalovací svíčky by neměl překročit 5 kOhm.
- Nezapomeňte, že svíčky stárnou, čímž se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor startuje pouze za studena, je velmi pravděpodobné, že příčinou je vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte takzvané kabely pro posílení zapalování (např. Nology).
- Po instalaci zkontrolujte utažení všech šroubů, i těch předinstalovaných. Pokud se během provozu uvolní některé díly, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předem montujeme pouze volně.
- Než začnete kontrolovat a testovat hodnoty nebo, co hůře, provádět změny, dejte nově nainstalovanému systému šanci fungovat.
Naše díly byly před dodáním zkontrolovány. Stejně toho moc zkontrolovat nebudete moci. **V žádném případě neměřte elektronické součásti (jako zapalovací cívku, regulátor a jednotku předstihu). Riskujete vážné poškození vnitřní elektroniky. Z této operace stejně nezískáte žádné hmatatelné výsledky.** Mějte na paměti, že příčinou poruchy může být také karburátor, zapalovací svíčky a zapalovací svíčky (i když jsou zcela nové). Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutné znovu seřídit na nižší nastavení. Pokud se systém po montáži nespustí, 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 se nejprve obraťte na naši znalostní databázi, než nám zašlete materiál ke kontrole.
- Jiskra klasických bodových zapalovacích systémů má s přibližně 10 000 volty relativně malou energii, a proto vypadá žlutě a tlustě (což ji však činí velmi viditelnou). Jiskra z našeho systému je vysoce energetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto má tvar tenké jehly a modrou barvu, díky čemuž není tak viditelná. Kromě toho se jiskra objeví pouze při otáčkách spouštěných kickstartérem, a ne při pomalém stlačování kickstartéru rukou (jak tomu může být u zapalování na bázi baterie).
- Systémy využívající dvojité výstupní zapalovací cívky mají několik zvláštností. Vezměte prosím na vědomí, že během testování jedné strany musí být druhá strana připojena k namontované zapalovací svíčce nebo bezpečně uzemněna. V opačném případě nedojde k jiskření na žádné straně. Navíc při takových otevřených výstupech mohou po celé cívce létat dlouhé a nebezpečné jiskry.
- Nikdy neprovádějte elektrické obloukové svařování na motocyklu, aniž byste zcela odpojili všechny součásti obsahující polovodiče (zapalovací cívka, regulátor, předstih). Stator a rotor není nutné demontovat. Totéž platí pro pájení. Před dotykem elektroniky odpojte páječku od elektrické sítě! Nikdy nepoužívejte měděnou tmel na zapalovací svíčky.
- Elektronika je velmi citlivá na nesprávnou polaritu. Po práci na systému zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Nesprávná polarita způsobuje zkraty a zničí regulátor, zapalovací cívku a jednotku předstihu. Zpravidla se vodiče vždy spojují podle barvy. Případy, kdy se barva mezi vodiči mění, jsou výslovně uvedeny v našich pokynech.
- Při manipulaci s novým rotorem dbejte na to, abyste nepoškodili jeho magnety. Vyvarujte se přímých úderů do obvodu rotoru. **Při přepravě nikdy nepokládejte rotor na stator.** Dodržujte naše pokyny týkající se přepravy materiálu.
- Nepoužívejte svíčky s odporem vyšším než 5 kOhm. Lepší je použít svíčky s odporem 1 nebo 2 kOhm. Mějte na paměti, že svíčkové koncovky stárnou, čímž se zvyšuje jejich vnitřní odpor. Pokud motor startuje pouze za studena, je velmi pravděpodobné, že příčinou je vadná svíčková koncovka a/nebo svíčka. V případě problémů zkontrolujte také vysokonapěťové kabely. Nikdy nepoužívejte uhlíkové HT kabely, nikdy nepoužívejte takzvané „horké dráty“, které slibují zvýšení jiskry.
- Je dobré pokrýt rotor tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.
- Nikdy nepoužívejte kleště nebo kladivo k uvolnění rotoru. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. K dispozici je speciální stahovák pro opětovné uvolnění nového rotoru (viz montážní návod)!

- Pokud motocykl nebude delší dobu používán, odpojte baterii (pokud je k dispozici), aby nedocházelo k úniku proudu přes diody regulátoru. I odpojená baterie se však po určité době sama vybije.

- Prosím, dodržujte tyto pokyny, ale zároveň se nemusíte bát instalačního procesu. Pamatujte, že před vámi již tisíce dalších zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.

Užijte si jízdu na svém kole s novým elektrickým srdcem!

Schéma zapojení 92ik_102

