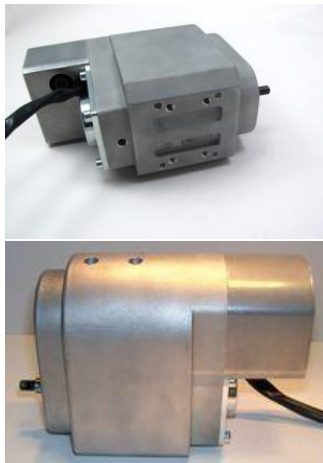


Systém 7195999X0

X = 1 pro jednoválcové motory

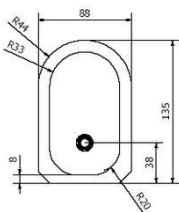
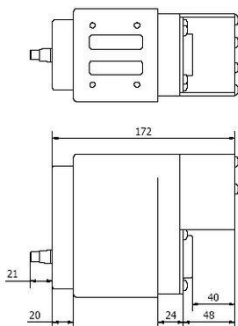
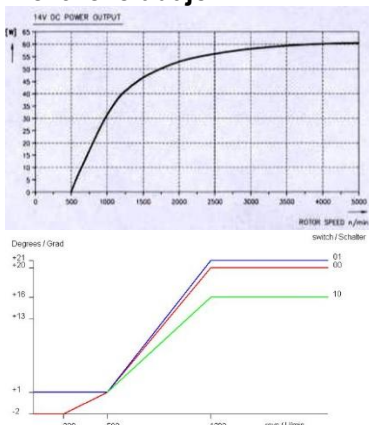
X = 2 pro dvouválce nebo motory s dvojitým zapalováním



Magneto s digitálním předstihem nahrazující magneta Bosch typu D1 nebo D2, nebo akumulátorová dynama Bosch typu RS1 nebo LS2 nebo podobná v čtyřtaktých jednoválcích a dvouválcích (ploché nebo paralelní dvouválce, nikoli motory ve tvaru V) – v závislosti na modelu

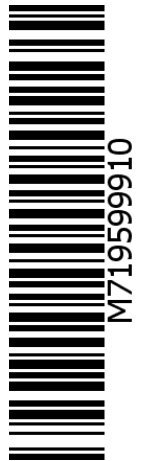

Základní vlastnosti:


- 100% nový materiál, není nutná výměna starého materiálu
- originální rozměry (výška osy 38 mm) a velmi věrně kopírovaná originální optika
- vysoce energetické polovodičové zapalování CDI s digitálním předstihem
- Světelný výkon 12 V/60 W (navíc k výkonu zapalování)
- regulátor a zapalovací cívka jsou integrovány uvnitř, avšak digitální jednotka předstihu (součástí dodávky) se montuje zvenku jako samostatná jednotka
- použitelné pro levotočivý i pravotočivý chod
- pracovní rozsah 100 až 4 000 ot/min
 - pevné tělo z litého hliníku, přední kryt (replika krytu regulátoru obsahujícího zapalovací cívku) s černou povrchovou úpravou
 - vnější rozměry viz výkres zde
 - hmotnost 5 kg
 - vyměnitelný vysokonapěťový kabel se šroubovým připojením
 - pevný černý svazek vodičů o délce 1 m pro připojení k externí jednotce předstihu a baterii
 - digitální jednotka předstihu jako externí zařízení v černé krabici o rozměrech 55x73x28 mm


Elektrické údaje


- vysokonapěťové kondenzátorové zapalování
- Digitální předstih s předdefinovanými profily předstihu volitelnými pomocí přepínače. Předstih 20° nebo 16° na hřídeli jednotky (což odpovídá předstihu klikového hřídele 40° resp. 32°).
- Předstih lze po instalaci upravit o cca 10° bez změny nastavení řetězu nebo ozubených kol mezi jednotkou a motorem posunutím vnitřního snímače
- regulované napětí osvětlení 14,4 V (což je standard pro 12V systémy) s 60W zátěží již při 1 000 ot/min, 35 W
- lze použít bez baterie, ale v tom případě bude zapotřebí kondenzátor s vysokou kapacitou, aby bylo zajištěno správné fungování regulátoru

Upozornění - U některých sportovních motocyklů s velmi vysokým kompresním poměrem (např. BMW R63, R16, R17) může při použití tohoto zařízení docházet k potížím se startováním. Jakmile se motor rozběhne, běží bezchybně, ale startování může být obtížné (nedostatečné startovací otáčky). Ve všech ostatních případech se tento problém dosud nevyskytl.



Montážní návod magdyno 719799920 (Lucas twin), 719799910 (Lucas singles), 719599920 (Bosch twin), 719599910 (Bosch singles)	6.5.2026
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínky a způsoby instalace, provozu, používání a údržby systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku a případně i ke zranění osob. Proto nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztráty, škody nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu nebo nesprávného používání a údržby, či s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhradujeme si právo provádět změny na výrobku, v technických údajích nebo v montážních a provozních pokynech bez předchozího upozornění</p>	
DŮLEŽITÉ	
<p>- Před zahájením prací na motocyklu nebo jakýchkoli úpravách dodaného systému si prosím pečlivě přečtete tento návod. Věnujte také pozornost poznámkám na informační stránce k tomuto systému.</p>	
<p>Pokud nemáte dostatečné znalosti pro instalaci, nechte ji provést odborníkem nebo v odborném servisu. Nesprávná instalace může poškodit nový systém i váš motocykl.</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>- Magdyno je citlivé na nárazy během přepravy. Proto materiál balíme dvojitě (krabice uvnitř krabice). Pokud vám byl systém zaslán prostřednictvím prodejce a nedorazil takto zabalený, informujte nás prosím.</p>	
<p>- Nabíjecí systém je určen výhradně pro dobíjecí olověné baterie 12 V (pro systémy 6 V) s tekutým elektrolytem nebo pro uzavřené olověné baterie typu AGM a Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými ani žádnými jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- Pokud máte přístup k internetu, nejlépe si tyto pokyny prohlédněte online. Kliknutím na obrázky získáte větší a kvalitnější zobrazení a případně i aktualizované informace. Seznam systémů najdete na http://www.powerdynamo.biz</p>	

- Nejprve se ujistěte, že je jednotka vhodná pro vaše použití. Měli byste zvážit následující body:

- jednotka je poháněna otáčkami vačkového hřídele (polovina otáček klikového hřídele)
- Verze Lucas: výška hřídele je 44,6 mm (bez ocelové základny adaptéru 38 mm)
Verze Bosch: výška hřídele je 38 mm
- kužel hřídele je 5°42'38" (1:5), což je u většiny Magdynů běžné
- upevnění se provádí pomocí páskové svorky nebo šroubů na rovné ploše (bez přírubového uchycení)
- pokud se používá baterie, musí mít napětí 12 V a její záporný pól musí být připojen k zemi (nikdy k kladnému pólu, i kdyby tomu tak bylo v původním systému!)
- jednoválcový nebo (pokud je vybaven dvojitou cívkou) paralelní nebo plochý dvouválcový motor (ne V)

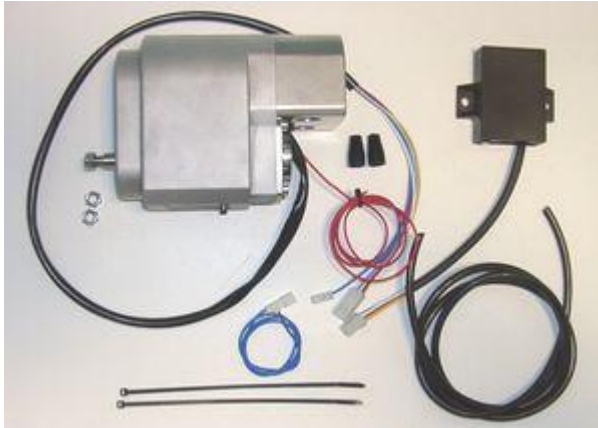
Veźměte prosím na vědomí, že některé vlastnosti jednotky se liší od původního magneto:

- Dodává 14,4 V DC (standardní napětí pro 12V systém).
- Závit na předním konci je M8x1. V dodávce najdete speciální trubkovou matici M8x1.
- Předstih a zpoždění zapalování se nastavují digitálně. Starý bowdenový kabel pro ruční nastavení předstihu a zpoždění již není potřeba, lze jej však ponechat na místě z estetických důvodů. Digitální jednotka pro nastavení předstihu není integrována do hlavního modulu, ale je umístěna (v plastovém pouzdře) v externí černé skříňce, která chrání vnitřní elektroniku před povětrnostními vlivy. Pro tuto černou skříňku je třeba najít vhodné místo na motocyklu. Pokud se rozhodnete pro provoz bez baterie, můžete černou skříňku zapustit do prázdného prostoru pro baterii (viz dále níže).
- Pro provoz bez baterie je nutné místo baterie použít výkonný kondenzátor o kapacitě 22 000 µF; v opačném případě budou světla svítit pouze slabě. Kondenzátor je nejlepší umístit do prázdného pouzdra na baterii, do kterého se vejde i černá skříňka předzapalovače.
- Jedná se o poměrně univerzální magneto, které se hodí na různé starší motocykly. Z tohoto důvodu jsme nevyfrézovali drážku pro klín (který se případně nachází na vašem původním magnetu).



- Tyto díly jsou obsaženy v balíčku verze Lucas:

- samotný magneto s adaptérovou deskou Lucas a kolíky
- trubková matice pastorku M8x1
- předvoj
- kus vysokonapěťového kabelu
- gumová průchodka (průchodky) pro výstup HT
- prodloužení pro odpojovací vodič (modré)
- pojistka a držák
- 2 kabelové svorky
- kompletní návod v angličtině



- Tyto díly jsou obsaženy v balíčku verze Bosch:

- samotný magdyno
- jednotka předstihu
- kus vysokonapěťového kabelu
- gumová průchodka (průchodky) pro výstup vysokého napětí
- prodloužení pro vypínací vodič (modré)
- speciální matice M8x1
- pojistka a držák
- 2 kabelové svorky



- Jelikož jsme do jisté míry sjednotili verze pro Bosch a Lucas, najdete ve spodní části jednotky obvyklé 4 otvory pro malé hmoždinky Bosch a 4 otvory se závitem M8 pro uchycení adaptérové desky potřebné pro verzi Lucas.

- Pokud z jakéhokoli důvodu do závitových otvorů zašroubujete něco jiného než naši adaptérní desku Lucas pomocí šroubů, které dodáváme, ujistěte se, že se šrouby nedotýkají rotoru uvnitř (max. hloubka šroubu od povrchu: 13 mm).

- Pro použití v systémech Lucas je jednotka vybavena spodní adaptérovou deskou, která nastavuje hřídel do správné výšky a slouží k uchycení kolíků.

- Kolíky jsou přišroubovány, a lze je proto v případě potřeby pro konkrétní instalaci vyjmout (šestihranný klíč) nebo nahradit šrouby (pozor na délku!).



- Součástí dodávky není, ale je nezbytný, pokud zařízení provozujete bez baterie: vyhlazovací kondenzátor. Musí být nainstalován na místo baterie a zapojen stejně jako baterie. Kondenzátor má 2 šroubovací svorky. Jedna z nich je označena znaménkem plus (+) a musí být připojena k plusu (+). Druhá svorka (-) se připojuje k zemi (minus).

- Červený kladný (+) vodič magneto musí být připojen jak ke kladné (+) svorce kondenzátoru, tak ke vstupní svorce (pin 30) hlavního spínače, pokud je nainstalován.



- Pro provoz bez baterie se doporučuje (není však součástí sady Magdyno)

- prázdný kryt baterie (vzhledově podobný originálnímu krytu Bosch), do kterého se vejde jak jednotka předstihu, tak kondenzátor.



- Tento prázdný kryt lze také použít k umístění moderního 12V uzavřeného olověného akumulátoru při zachování vzhledu originálu.

Příprava na instalaci



1. Demontujte stávající magneto podle příslušného návodu k údržbě.
2. Demontujte stávající 6voltovou baterii.
3. Přepojte motocykl na konfiguraci 12 V s negativní zem, pokud byl původně s pozitivní zem.
4. Pokud jste měli kladnou zem, prohodte vodiče na zadní straně ampérmetru.
5. Vyměňte 6voltové žárovky za 12voltové žárovky se stejným výkonem.
6. Vyčistěte oblast montážní podložky magneto a zkontrolujte její stav.
7. Umístěte nový magneto provizorně na podložku a zkontrolujte, zda se nedotýká žebér válců nebo nezasahuje do jiných částí motoru.
8. Klaxon by měl v systému 12 V fungovat bez problémů při krátkých stisknutích. Pokud zní zkresleně, může být nutné jej seřídit.

- Nový magneto se na motocykl upevňuje stejným způsobem, jakým bylo namontováno původní magneto.

- Po namontování jednotky na platformu a jejím utažení a po nasazení hnacího ozubeného kola by nemělo být možné otáčet ozubeným kolem dopředu a dozadu, aniž by se pohybovalo sousední hnací ozubené kolo (obvykle volnoběžné). Pokud tato podmínka není splněna, může jednotka při nízké rychlosti VŘÍSKAT, protože silný magnetický vliv bude působit proti směru otáčení ozubeného kola a vyrovná případnou vůli.

- Toto seřízení záběru se obvykle provádí vložením podložek mezi jednotku a montážní základnu. Opatřované napínací kolo může vydávat stejné klepání při nízkých otáčkách, i když je záběr správný.

- NAOPAK, pokud je záběr příliš těsný, může to způsobit PÍSKAVÝ ZVUK.

- Více informací o tom najdete v bezpečnostních a provozních pokynech níže.

- Upozorňujeme, že kuželovost hřídele rotoru je 1:5 a závit je M8x1. Nepoužívejte na něm řetězová kola s jinou kuželovostí. Došlo by k poškození kuželovosti a řetězové kolo by mohlo na hřídeli prokluzovat.



- Zkontrolujte polohu dvou malých DIL přepínačů na horní straně jednotky předstihu. Jejich nastavením se volí různé křivky předstihu.



- V tabulce níže

1 znamená, že přepínač je nastaven na ON
0 znamená, že je přepínač nastaven opačně, tedy na OFF

v tomto příkladu je nastavení 1-0

nastavení přepínačů 1-2	zapalování probíhá od startu do 1 250 ot./min při	při 2 500 ot/min plně předstihnoutí	rozsah změny	doporučeno pro
VYPNUTO-VYPNUTO	6° BTDC	34° BTDC	28°	dvojčata
ZAP-VYP	4° BTDC	36° BTDC	32°	dvojitě svíčky jednotlivé
VYPNUTO-ZAPNUTO	4° BTDC	40° BTDC	36°	jednoválce
ZAP-ZAP	2° po horní úvratí	40° před horní úvratí	42°	motory s problémy s zpětným rázem

- Hodnoty ve žlutých sloupcích závisí na nastavení statického časování, zatímco hodnoty ve zeleném sloupci zůstávají neměnné, nezávisle na statickém nastavení.

- Tyto křivky byly zavedeny, protože bylo zjištěno, že některé stroje s opotřebenými, ale stále funkčními motory měly potíže s udržením pravidelné volnoběžné otáčky 1 000 ot./min nebo nižší. Bylo proto nutné zavést modul A&R s prahovou hodnotou předstihu zvýšenou na 1 250 ot./min, aby bylo možné zvýšit volnoběžné otáčky na 1 250 ot./min nebo méně. Zároveň bylo výhodné upravit všechna nastavení, aby se rozšířila škála možností.

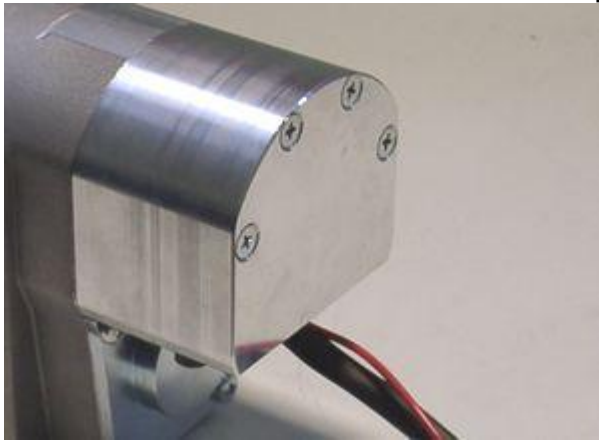
- Magnetodynamo a jeho externí jednotka předstihu jsou propojeny předem smontovanou čtyřpólovou zástrčkou.

- Žlutá do žluté (nezpracovaný spouštěcí impuls)
- modro-bílá k modro-bílé (zpracovaný spouštěcí impuls)
- červená/černá k červené/černé (více než 300 V střídavého proudu z zapalovacího pólu)
- bílá k bílé (zem)
- Jediný modrý kabel je odpojovací kabel. Měl by být připojen ke zkratovací svorce zámku zapalování nebo k nouzovému vypínači.

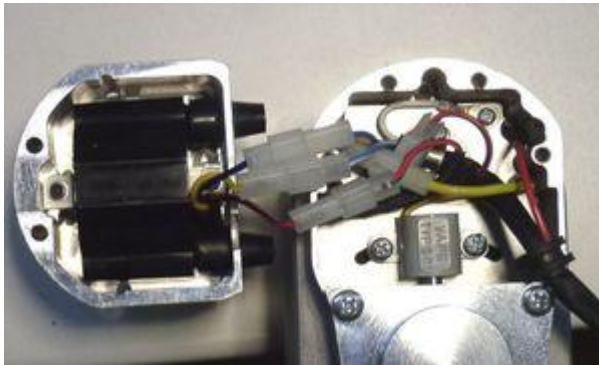
- Pokud jej musíte vyměnit nebo jsou z konektoru vyvedeny kabely, musíte dbát na to, aby byly všechny kabely správně připojeny (viz vlevo).

- Je-li modrý kabel připojen k zemi, je zapalování vypnuté. Pro první zkoušku systému doporučujeme nechat modrý vodič volný (nepřipojený). Tím se omezí rozsah možných chyb.

Pro nastavení zapalování musíte:



- Odšroubovat 4 šrouby se zápustnou hlavou z předního horního krytu. (Ne 4 spodní šrouby s šestihlannou hlavou!)



- Opatrně sejměte kryt (víčko). **Pozor**, nesundávejte ho příliš daleko! Zapalovací cívka je připevněna kabely a konektory, které jsou zapojeny do vnitřku jednotky.



Nikdy tyto vodiče nespojujte nesprávně, došlo by k poškození cívky. Ujistěte se, že máte:

- žlutý vodič ze zapalovací cívky k modro-bílému vodiči z jednotky
- červeno-černý vodič z cívky k červeno-černému vodiči z jednotky
- modrý z cívky k modrému z jednotky

- V jednotce jsou další 2 konektory: žlutý ke žlutému a červený/černý k červenému/černému



- Uvidíte šedý snímač a pod ním rotor s 1 nebo 2 spouštěcími výstupky.
- Místo zapálení je určeno polohou spouštěcích čelistí vůči snímači.

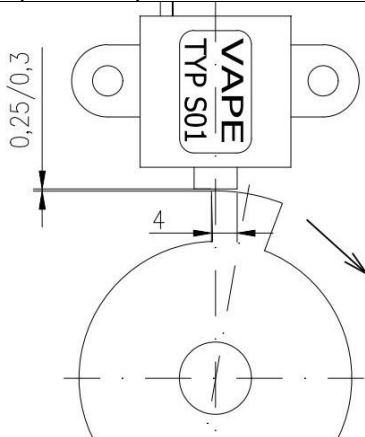
- Pro usnadnění otáčení hřídele je na konci hřídele rotoru šestihřanný šroub s přístupnou hlavou.
- Můžete do něj zasunout 3mm imbusový klíč, abyste jej otočili a přidrželi.

Nastavení časování během instalace

V této fázi dochází k většině problémů, proto si prosím pozorně přečtete následující pokyny a snažte se pochopit logiku celého procesu.

1. Připravte novou jednotku tak, že ji nastavíte do polohy pro plný předstih.

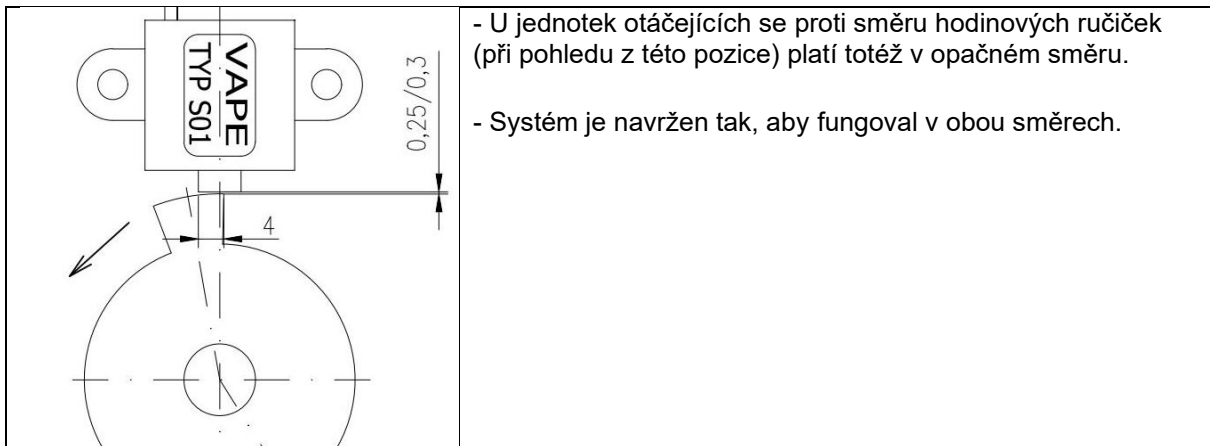
Následující obrázek znázorňuje vzájemnou polohu snímače a rotoru v okamžiku, kdy dochází k zapálení za podmínek maximálního předstihu (tj. při běžné jízdě rychlosti).



- Poloha při plném předstihu

- Poloha plného předstihu je dosažena (u jednotek otáčejících se ve směru hodinových ručiček), když levý okraj spouštěče mine jádro snímače o přibližně 1/3 své šířky (4 mm).

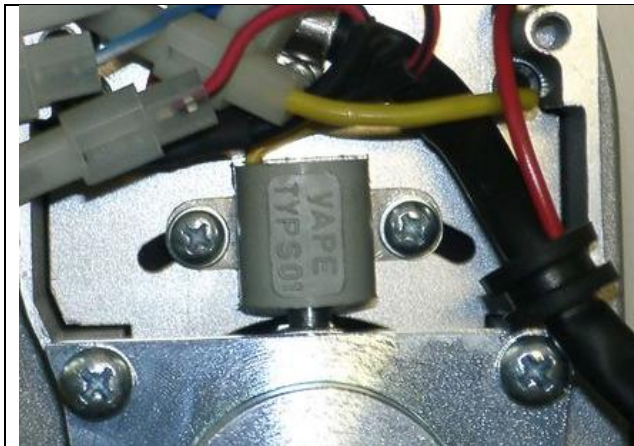
- **Otáčení ve směru hodinových ručiček znamená pohled zepředu na hřídel (jak je zde znázorněno)!**



- U jednotek otáčejících se proti směru hodinových ručiček (při pohledu z této pozice) platí totéž v opačném směru.
- Systém je navržen tak, aby fungoval v obou směrech.

2. Připravte motor nastavením klikového hřídele do polohy, které se obvykle dosahuje při plném předstihu (jízda). U většiny motocyklů používajících magneto je to obvykle kolem 38° až 40° (klikový hřídel) před horní úvratí u jednotného předstihu a 32° až 34° u dvojitého předstihu.

3. Jakmile se jednotka i motor nacházejí v popsané poloze, je třeba ozubené kolo magnetu opatrně nasadit na kužel a utáhnout dodanou maticí momentem 14 ft-lb. V případě prokluzu znovu zkontrolujte časování.



- Dokonale přesné seřízení může být obtížné (často tomu brání délka článků rozvodového řetězu). Navíc může být složité i přesné umístění rotoru do stanovených poloh (kvůli silným magnetům, které jej odtahují).

- Proto jsme zajistili možnost nastavení polohy snímače jeho bočním posunutím.

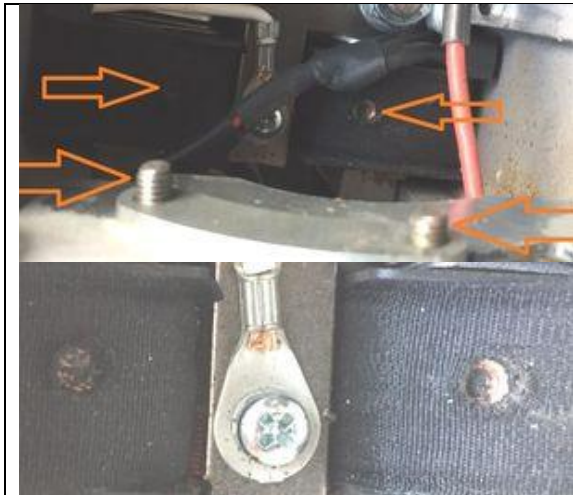


Ale pozor:

- Uvolněte upevňovací šrouby pouze mírně – v opačném případě by zadní deska mohla spadnout dovnitř jednotky (přitahována magnety) a po spuštění systému jej poškodit.

- Nezapomeňte šrouby po nastavení utáhnout!!

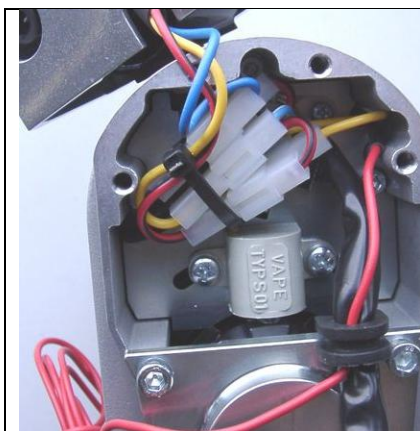
- Zkontrolujte prosím utažení těchto šroubů, i když jste polohu snímače zpočátku neupravovali.



- V žádném případě neměňte šrouby, kterými je upevněn snímač

- Ano, jsou krátké, ale naprosto dostačující. Použití delších šroubů zničí 2 nabíjecí cívky pod nimi, což povede k úplné ztrátě jiskry.

- Fotografie zde (zvětšíte kliknutím) ukazují takové poškození způsobené delšími šrouby.

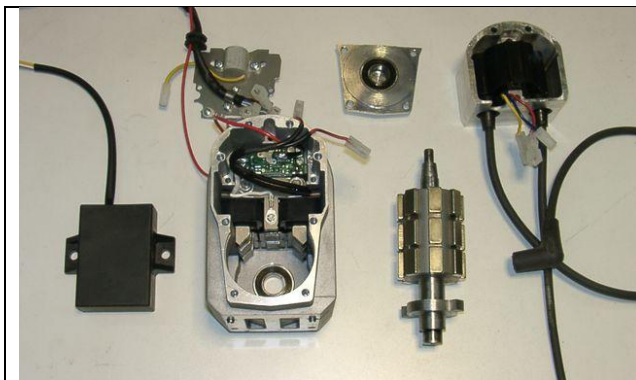


- Kdykoli otevřete kryt zapalovací cívky, musíte dbát na to, aby všechny vodiče byly dobře zajištěny a nemohly se náhodně zamotat do rotoru. Použijte kabelovou sponu, abyste je dobře upevnili.

Upozornění:

- Nikdy nezapínejte nový přístroj, aniž byste zkontrolovali polohu těchto vodičů!

- Před spuštěním nasadte novou zástrčku a nastavte mezeru na 0,6 mm/25 tisíc.



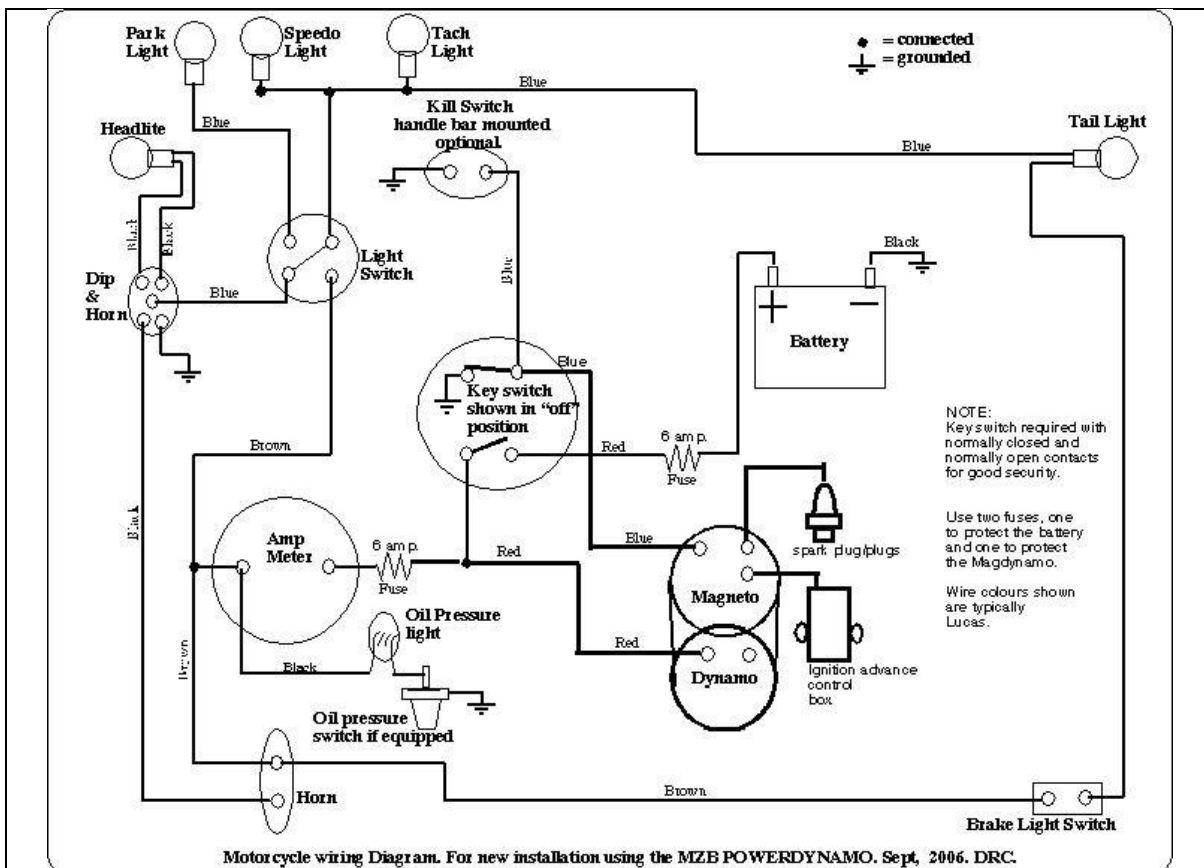
- Není žádný důvod jednotku otevírat (kromě krytu pro seřízení snímače a kontrolu šroubů a kabelů)!! Uvnitř se nenacházejí žádné další součásti, které by vyžadovaly údržbu.

Odšroubování montážní desky rotoru může vést k vážnému poškození a zruší platnost záruky.

Pokud máte podezření na závadu v systému, musíte jej vrátit společnosti Powerdynamo k prohlídce a (v případě potřeby) opravě.

Pokud vás zajímá, jak to vypadá uvnitř – tady je fotka!

- **Zapojení** bude do značné míry záviset na tom, pro jaký motocykl jednotku Magdyno používáte. Existuje však několik obecně platných zásad. Níže je uveden obecný schéma zapojení typického (britského) veteránského motocyklu s novou jednotkou. Schéma můžete zvětšit kliknutím na něj.



- Zapojení zapalování se provádí připojením jednotky předstihu k magdynu pomocí tam nainstalovaných konektorů a zašroubováním vysokonapěťových kabelů.
- Napětí pro osvětlení je přiváděno dlouhým červeným vodičem vycházejícím z jednotky. Ten vede kladný pól 12 V. Záporný pól je uvnitř připojen k plášti jednotky, což vyžaduje spolehlivé elektrické uzemnění. Tento vodič by měl být zapojen do stávající elektrické sítě přes pojistku 6 A.
- Pokud je v systému použita baterie, měl by být k dispozici vypínač pro její odpojení, aby se zabránilo možnému vybíjení přes diody jednotky během delších období, kdy se jednotka nepoužívá.



- Jednoválcová verze se od dvouválcové (nebo dvouzápalkové) verze liší pouze zapalovací cívkou a jejím krytem.
- Obě mají stejný rotor se dvěma výstupky, a proto při výfukovém taktu vytvářejí zbytečnou (neškodnou) jiskru.
- Pokud je namontována dvojité zapalovací cívka, vždy zapaluje obě svíčky současně.

- Během provozu se zařízení znatelně zahřívá, zejména v přední a spodní části. Teplota může (při stojícím motocyklu) vystoupit až na 85 °C (při dotyku horkého zařízení buďte opatrní). Toto teplo nepoškodí elektroniku a ve skutečnosti nevzniká v elektronice ani v její blízkosti. Teplo pochází z hliníku. Podobně jako v mikrovlnné troubě způsobuje silné magnetické pole tření částic slitiny o sebe, čímž se zahřívají.

- Jedná se o normální chování zařízení, není důvod k obavám.

- Hřídel nelze otáčet rukou. Na hřídel je nutné nasadit ozubené kolo (nebo použít imbusový klíč v předním otvoru). Při otáčení hřídele pocítíte odpor magnetů. I to je normální. Energie nevzniká z ničeho. Vysoký výkon zařízení vyžaduje silné magnetické pole vytvářené velmi výkonnými keramickými magnety špičkové technologie.

- Co se týče vnitřního odporu, nemusíte se obávat, že by to váš motor nezvládl nebo že by došlo ke ztrátě výkonu. Naopak, měli byste zaznamenat lepší výkon motoru.

- Startování můžete usnadnit tím, že rozsvítíte světla až poté, co motor běží sám. Světla spotřebovávají hodně energie a zvyšují zatížení magnetů. Jedná se pouze o doporučení, které můžete využít v případě potřeby. Motor nastartuje i se zapnutými světly před startem.



- Jedinečné identifikační číslo jednotky najdete na spodní straně jednotky Magdyno.



- Časování můžete zkontrolovat pomocí stroboskopu. K tomu však musí být motor v chodu.

- Přesný postup se liší v závislosti na typu motocyklu.

- Časování nelze zkontrolovat pomocí jednoduché časovací žárovky, jaká se používá u aplikací s kontaktními rozvody.

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.

- Zapalovací systémy generují vysoké napětí! U našich materiálů 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 nástrčný klíč na zapalovací svíčku pomocí dobře izolačního materiálu a přitlačte jej pevně k pevné části motorového bloku, aby se výstup uzemnil.

- Po instalaci zkontrolujte utažení všech šroubů, a to i těch, které byly namontovány již předem. Pokud se během provozu některé součásti uvolní, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předem montujeme pouze volně.

- Nechte nově nainstalovaný systém chvíli běžet, než začnete kontrolovat a testovat hodnoty, nebo, co je ještě horší, provádět změny za účelem přizpůsobení bodu zapálení před spuštěním systému. Naše díly byly před odesláním k vám zkontrolovány. Vy sami toho stejně moc zkontrolovat nemůžete. V žádném případě se nepokoušejte měřit elektronické součástky (jako jsou zapalovací cívka, regulátor a jednotka předstihu). Hrozí vám vážné poškození vnitřní elektroniky. Z tohoto úkonu byste stejně nezískali žádné hmatatelné výsledky. Mějte na paměti, že příčinou poruchy může být také váš karburátor, zapalovací svíčky a svíčkové objímky. Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutné znovu nastavit na nižší hodnoty. Pokud systém po montáži nenastartuje, nejprve odpojte modrý odpojovací vodič přímo u zapalovací cívky (nebo v některých případech u jednotky předstihu), abyste vyloučili případnou chybu v odpojovacím obvodu. Pečlivě zkontrolujte uzemnění a pro jistotu a pro účely testování připojte další uzemňovací vodič z regulátoru přímo k bloku motoru.
- Jiskra klasických kontaktních zapalovacích systémů má napětí přibližně 10 000 voltů, má nízkou energii a proto vypadá žlutě a je tlustá (proto je viditelná). Jiskra z našeho systému je vysoce energetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto má velmi ostrý tvar (je soustředěná jako jehla) a modrou barvu, což ji činí méně viditelnou. Navíc jiskru získáte pouze při otáčkách při startu pomocí kickstartu, a ne pomalým stlačením kickstartu rukou (jak tomu může být u klasických systémů).
- Systémy využívající zapalovací cívky se dvěma vývody mají několik zvláštností. Pamatujte, že při testování na jedné straně musí být druhá strana buď připojena k nasazené zapalovací svíčce, nebo spolehlivě uzemněna. V opačném případě nedojde k jiskření na žádné ze stran.
- Nikdy neprovádějte elektrické obloukové svařování na motocyklu, aniž byste zcela odpojili všechny součásti obsahující polovodiče (zapalovací cívka, regulátor, předstih). Nikdy nepoužívejte měděný tmel na zapalovací svíčky.
- 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.
- Nepoužívejte svíčkové koncovky s odporem vyšším než 5 kΩ. Lepší je použít koncovky s odporem 1 nebo 2 kΩ. Mějte na paměti, že svíčkové koncovky stárnou, čímž se zvyšuje jejich vnitřní odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je příčinou s velkou pravděpodobností vadná svíčková koncovka a/nebo zapalovací svíčka. V případě potíží zkontrolujte také vysokonapěťové kabely. Nikdy nepoužívejte vysokonapěťové kabely z uhlíkových vláken.
- Pokud motocykl nebudete delší dobu používat, odpojte prosím baterii (pokud je nainstalována), abyste zabránili úniku proudu přes diody regulátoru. I odpojená baterie se však po určité době vybije.
- Dodržujte prosím tyto 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!***