

Systém 724799900

**Generátor/zapalování pro Ducati 100 - 250 (motor s úzkým krytem)**

- Magnetický generátor s integrovaným polovodičovým zapalováním. Výstup 12 V/100 W DC. Nahrazuje starý magneto a kompletní zapalovací systém. Polovodičové, bezúdržbové elektronické zapalování.

- Zapalování je namontováno na úrovni klikového hřídele (součást magneta). Původní kontaktní spínač na úrovni vačkového hřídele již není potřebný a může být odstraněn. Není třeba provádět žádné změny na krytu motoru.

Motor s úzkým krytem – motor se širokým krytem?

Jak zjistit, jaký systém potřebuji?

tzv. motor s úzkým krytem
100-250 ccm

- statorová deska upevněná 3 šrouby
- průměr sériového rotoru je 117 mm

tzv. široký motor 250–450 cm³

- statorová deska upevněná 4 šrouby
- průměr sériového rotoru je 129 mm

Výhoda oproti původnímu systému:

- všechny díly jsou nové
- velmi dobrý světelný výkon
- velmi stabilní zapalování s pevnou jiskrou
- lepší startování, lepší spalování paliva
- žádné opotřebení kontaktů



M724799900

Montážní návod pro systém 724799900	23.2.2026
- Pokud umíte nainstalovat a seřadit sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete nainstalovat VAPE! Pokud jste nikdy nepracovali na zapalování, raději to nechte na někom, kdo se v tom vyzná. - 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 nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhrazujeme si právo provádět změny produktu, technických údajů nebo montážních a provozních pokynů bez předchozího upozornění.	
DŮLEŽITÉ	
- 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 (setrvačnick) 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 neovlivňuje vlastnosti motoru, nezvyšuje emise plyných znečišťujících látek a hlučnost. Ve většině případů by se emise znečišťujících látek měly dokonce snížit 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 je možné, 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 montáži (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 obdržet tyto díly:



- základní deska s předem namontovaným testovacím šroubem a podložkou (matice na zadní straně pouze pro přepravu) sestava statoru
- statorová cívka (dosud nenamontovaná na desku, protože je nejprve nutné provést výškový test)
- rotor
- předstihová jednotka (černá skříňka)
- zapalovací cívka / vysokonapěťový kabel
- regulátor/usměrňovač
- rozpěrky/podložky pro primární převodovku
- hnědé, červené a modré vodiče
- svorky na vodiče
- stahovák rotoru



K opětovnému uvolnění nového rotoru použijte pouze dodaný stahovák M27x1,25 (číslo dílu: 99 99 799 34).

Poznámka: Nikdy nepoužívejte drákový stahovák, kladivo ani žádné jiné zařízení, které by mohlo magnety setřást.

DŮLEŽITÉ: Než začnete s instalací jakékoli součásti, musíte zkontrolovat, zda lze rotor správně namontovat. V těchto motocyklech Ducati jsou nastavovací podložky, které lze namontovat na obě strany klikového hřídele. Jsou-li namontovány na straně spojky, hřídel pro magneto se sníží. Náš rotor se bude opírat o stator a nelze jej namontovat. **V takových případech nelze náš systém použít a je třeba jej vrátit** (prosím, nepoškozený a neznečištěný). Proto je třeba postupovat podle pokynů pro kontrolu desky bez statorové cívky. V mnoha případech dochází k poškození cívkového vodiče kvůli úzkému průchodu vodiče v těchto motocyklech Ducati.

- Ujistěte se, že je vaše Ducati bezpečně umístěna na středovém stojanu, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup k generátorové straně motoru.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Vezměte na vědomí, že budete instalovat 12voltový systém, takže budete potřebovat buď 12voltovou baterii, nebo budete muset jezdit bez baterie. Budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat 6voltový.



- Odšroubujte kryt generátoru a sejměte jej. Odšroubujte původní magneto a sejměte jej.
- K vytažení sériového rotoru budete potřebovat stahovací šroub. Vyjměte klín z kliky a uschovejte jej. Budete jej ještě potřebovat.



- Odšroubujte statorovou cívku od základní desky.
- Dávejte pozor, abyste nepoškodili izolační nátěr cívky.

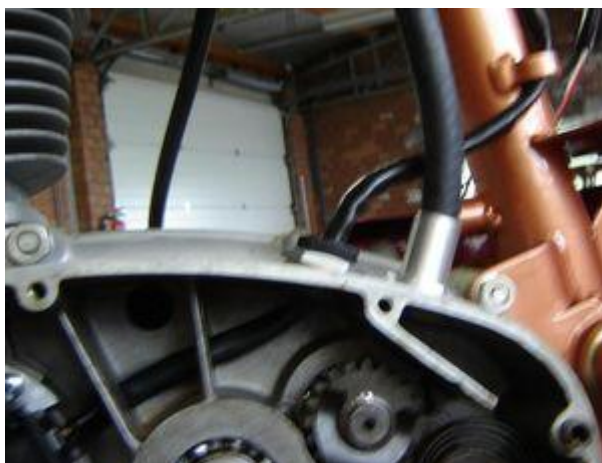


- Umístěte základní desku na místo starého generátoru a přišroubujte ji pomocí 3 dodaných šroubů M5.
- Nepoužívejte jiné šrouby s vyššími hlavami.



- Podívejte se na základnu statoru. V blízkosti spodního upevňovacího otvoru najdete na základové desce malé červené označení.

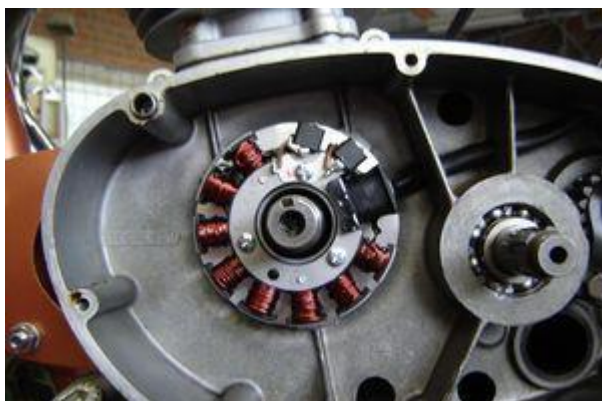
- Jedná se o značku zapalování.



- Provlékněte kabel statoru otvory pro vodiče motoru – zevnitř ven.

- Dávejte pozor, abyste nepoškodili izolaci vodičů.

- Tlačte a táhněte současně a vyhněte se posouvání přes ostré hrany, dokud stator nespočine na upevňovací úrovni.



- Vraťte cívku statoru zpět na desku a dávejte pozor, abyste nepoškodili vodiče. Stator musí zapadnout poměrně prudce. Pokud zapadne měkce, pravděpodobně jste pod ním stlačili vodič!

- Ujistěte se, že vnitřní otvor statorové jednotky rovnoměrně zapadá do vyvýšeného upevňovacího okraje základní desky – v opačném případě bude cívka sedět nakřivo a bude se dotýkat rotoru, čímž ho poškodí.



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete malou laserem vyrytou čáru (starší verze mají tuto čáru vtlačenou).

- Značení je odolné, ale není dobře viditelné, zejména když je rotor upevněn. Je proto vhodné značení zvýraznit nějakou barvou (nejjednodušší je použít fix).

- Kovový výstupek v blízkosti tohoto označení nemá pro tento systém žádný význam. Používá se v jiné instalaci.



- Než budete pokračovat v montáži, musíte nastavit časování zapalování.
- Vyjměte zapalovací svíčku a přiveďte píst do horní úvratě (TDC). Nezáleží na tom, v jakém cyklu se motor nachází.
- Jelikož je to s kopací pákou obtížné, nasadte nový rotor na klikový hřídel (nešroubujte jej) a použijte jej jako rukojeť k otočení kliky.
- Jakmile najdete horní úvrat, opatrně znovu uvolněte rotor, aniž byste posunuli klikový hřídel z horní úvratě.
- Poté jej umístěte zpět tak, aby značka na rotoru byla zarovnána s červenou značkou na základně, jak je znázorněno.

(Značky jsou na obrázku zvýrazněny pro lepší viditelnost!)

Je možné, že po několika zkušebních bězích budete chtít časování trochu upravit. Načasování můžete změnit takto:

- znovu vytáhnete nový rotor
- a jeho resetování (bez změny polohy klikového hřídele během této operace) na požadovaný nový úhel. Otáčením rotoru ve směru hodinových ručiček se zapalování posune dříve, otáčením proti směru hodinových ručiček se zapalování posune později.



Nyní nasadte klínový kolík zpět na klikový hřídel a umístěte primární ozubené kolo na horní část rotoru. Přišroubujte rotor podle původních pokynů.

- Dbejte na to, aby se nezměnila poloha rotoru vůči klikovému hřídeli. To by změnilo časování.

- Po utažení raději zkontrolujte, zda se vaše značky stále shodují s polohou pístu v horní úvratě.



- Zdá se, že existují 2 různé uspořádání (rozměry) hřídele spojky. Jedno s průměrem 20 mm a druhé s průměrem 30 mm (a kratší než 20 mm).

- Dále si všimněte rozdílné velikosti kuličkového ložiska!





- U hřídelí o průměru 20 mm nahradte tovární distanční kroužek pod primárním ozubeným kolem silnější verzí distančního kroužku (28x20x7) dodávanou v sadě.

- Na hřídele o průměru 30 mm přidejte k továrnímu distančnímu kroužku dodanou podložku 40x30x3.

- Tím se sestava spojky s velkým ozubeným kolem posune na novou úroveň, které dosahuje vyšší nový rotor.

- Navíc jsou dodány některé podložky, které zajistí dokonalé přizpůsobení primárních ozubených kol. Podložky nemusí být nutné pro všechny aplikace.



- Umístěte spojkovou sestavu na ozubenou hřídel.

- Ujistěte se, že máte podložku (a podložku) pod ní.

- Zkontrolujte, zda vše běží volně.



- Zkontrolujte, zda velké ozubené kolo spojky nedře o límec rotoru (viz obrázek). Případně vložte pod spojku dodané podložky (0,5/1,0 mm).



- Pečlivě zkontrolujte, zda kryt stále nesedí na (nyní vyvýšené) spojce. U některých modelů dochází po výměně ke kolizi mezi spojkou a krytem, a proto bude nutné odebrat trochu materiálu z vnitřní strany krytu, aby se tento problém vyřešil.

- Jak již bylo zmíněno, týká se to pouze některých motorů, budete to muset zkontrolovat.

- Nová zapalovací cívka, regulátor a jednotka předstihu mohou být namontovány pod nádrží na rámu pomocí malé individuálně vyrobené podpěrné konzoly, jak je zde znázorněno na příkladu. (Zobrazuje jiný motocykl!)



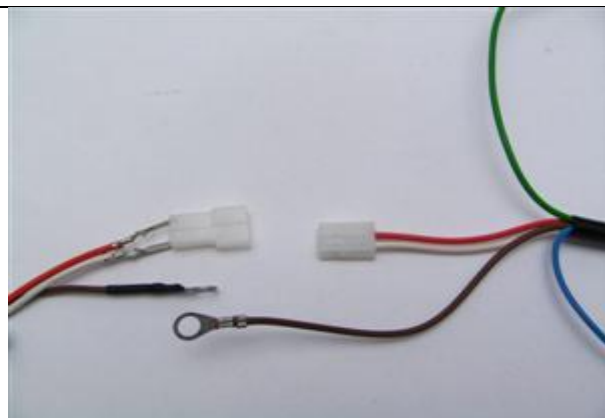
- Před instalací jednotky předstihu se podívejte na malé spínače na jednotce předstihu. Aktivují různé charakteristiky. K dispozici jsou 4 spínače.



- Nastavení potřebné pro Ducati, od 9° při startu do 38° při 3 000 otáčkách, se aktivuje, když jsou všechny spínače v poloze OFF.

Spojte díly podle schématu zapojení 91ik_102!

- 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 jsou svorky pevně zasunuty do krytu a že jste připojili:

- bílý k bílému
- červený s červeným

- Pokud potřebujete (nebo chcete) konektory znovu vyjmout z krytu konektoru, vsuňte do přední části vedle konektorů kancelářskou sponku a odsuňte malý výstupek. 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. Barva, olej a nečistoty často brání dobrému kontaktu!

Zelený (u starších systémů šedý) kabel předstihové jednotky ...

... je výstupem do zapalovací cívky a připojuje se tam k jedinému samčímu terminálu.

- **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 cívce 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).

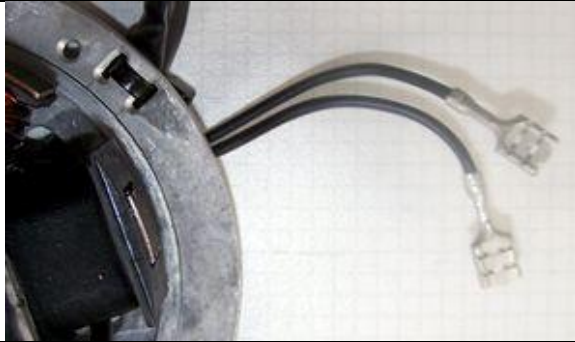
Poznámka:

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 vypínají 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 jako dříve.

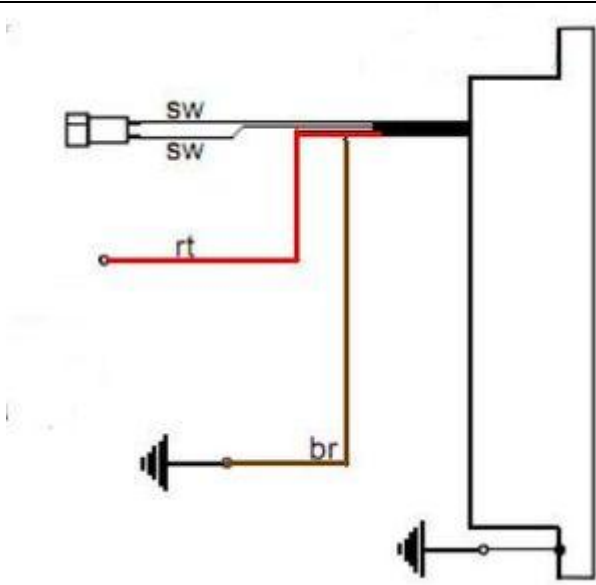
Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (prostřednictvím regulátoru):

- 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 v závislosti na otáčkách motoru) však musí být stabilizováno (regulováno) a usměrněno na stejnosměrný proud (DC).

Pozor: Jakékoli **záměny plusu a minusu** (u verzí s 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 tohoto systému: má zabudovaný vyhlazovací kondenzátor, který umožňuje plnou funkci blinkrů a klaksonu s baterií i bez ní:



- 2 černé vodiče (sw) jsou vstupem střídavého proudu z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý vodič je připojen k kterému černému vodiči)
- červený (rt) vodič je kladný (plus) 12V DC výstup
- hnědý (br) vodič je záporný (minus) vodič uzemnění, vnitřně připojený k pouzdu 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 přetáhněte gumové těsnění (bude to snazší).

- Používejte kabel dodaný v balení, nikoli starý kabel.

- Uděláte si laskavost, když svému motocyklu pořídíte novou zapalovací svíčku a zapalovací svíčku (nejlépe mezi 0-2 kOhm). Mnoho problémů lze vysledovat zpět k „zdánlivě dobrým“ (dokonce zcela „zbrusu novým“) zapalovacím svíčkám, svorkám a kabelům.

Nepoužívejte kondenzátory obsahující rezistory A zapalovací svíčky s interním potlačovacím rezistorem. Společnost NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro rezistor).

- 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, podívej se na našeho průvodce řešením problémů na naší domovské stránce. Jako první krok odpoj modrý vodič od cívky a zkus to znovu.

- **DŮLEŽITÉ:** Při **opravě klikového hřídele** se často obrátí hřídel dynama, 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 předmontujeme 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 nemějte elektronické součástky (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 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. Také u takových otevřených výstupů 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 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 91ik_102

