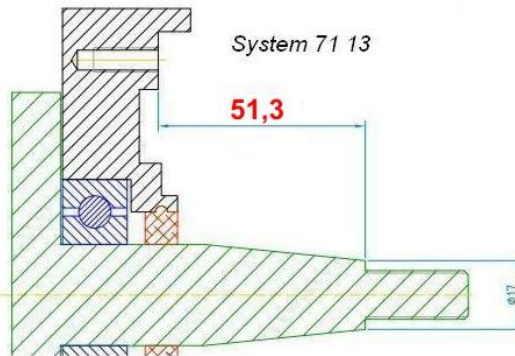
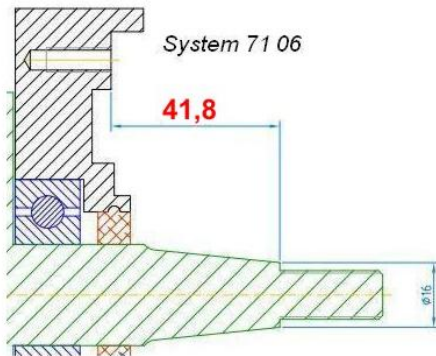


Systém 711399900

Generátor se systémem zapalování s řízením předstihu a zpoždění pro Yamaha RD s dlouhým hřídelem

Prosím, překontrolujte důkladně, jakou konfiguraci hřídele vaše Yamaha má!



Výhody oproti starým systémům:

- Generátor na bázi magnetu s integrovaným zapalováním s ovládáním předstihu a zpoždění. Výstup 12V/150W DC. Bezdotykové zapalování s vlastním napájením ze systému. Nahrazuje starý dynamo, kontakty, regulátor a zapalovací cívky. Nevyžaduje žádné úpravy skříně motoru. Systém je technicky schopen provozu bez baterie. Montáž pro Yamaha RD (RD250/350/400 s dlouhým hřídelem a standardním CDI magnetem!).

- všechny díly jsou nové
- velmi stabilní zapalování s vysokoenergetickou jiskrou
- lepší startování a spalování paliva, zvyšuje výkon motoru
- pevný světelný výstup (150 W)
- žádný problém s body už



Návod k montáži pro systém 711399900	26.2.2026
- Pokud umíte nainstalovat a seřadit standardní zapalování a máte základní mechanické dovednosti, zvládnete nainstalovat VAPE! Pokud jste na svém zapalování nikdy nepracovali, nechte raději instalaci provést někým, kdo to umí.	
- VAPE nemůže sledovat dodržování těchto pokynů ani podmínky a způsoby instalace, provozu, používání a údržby systému. Nesprávná instalace může mít za následek poškození majetku a případně i tělesné zranění. Proto nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztráty, škody nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu nebo nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakýmkoliv způsobem souvisejí. Vyhrazuje si právo provádět změny produktu, technických dat nebo montážních a provozních pokynů bez předchozího upozornění	
DŮLEŽITÉ	
- Před zahájením práce na vaší motocyklu si prosím důkladně přečtěte tyto pokyny. Mějte prosím na paměti, že jakákoli úprava materiálu, stejně jako vlastní pokusy o opravu, které nebyly dohodnuty se společností VAPE, mohou mít za následek ztrátu záruky. Nepřestříhávejte vodiče. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často způsobuje poškození elektroniky. Věnujte také pozornost informacím uvedeným na informační stránce tohoto systému. Zkontrolujte, zda to, co jste zakoupili, skutečně odpovídá vaší motocyklu. Nesprávné nastavení zapalování může poškodit motor a dokonce vás zranit při startování nožním kickstartérem (prudké 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 ani ničeho jiného, což může nastat z různých důvodů a vést k vážnému poškození.	
Určené použití - Tento systém je určen k náhradě sériových dynamo/alternátorových a zapalovacích systémů ve vintage a klasických motocyklech, jejichž charakteristiky motoru nebyly dodatečně upraveny. Tento systém není tuningový a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zlepšuje způsobilost k provozu na pozemních komunikacích a komfort tím, že nabízí lepší osvětlení, lepší funkci bočních směrových světel a houkačky a ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy zvýšenou spolehlivost. Protože náš systém nezasahuje do charakteristik motoru, nezvyšuje emise plyných znečišťujících látek a hluku. Ve většině případů by mělo dojít dokonce ke snížení emisí znečišťujících látek díky lepšímu spalování. Při použití v souladu s určeným účelem tedy systém za normálních okolností neporuší stávající právní status motocyklu. (Prosím, ověřte si místní právní předpisy!) Tento systém není vhodný pro použití v závodních soutěžích. Pokud bude použit jinak než stanoveným způsobem, záruka zanikne a je velmi pravděpodobné, že nedosáhnete požadovaných výsledků nebo, v nejhrošším případě, ztratíte zákonnou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích.	
- VAPE garantuje homologované produkty označené značkou „E“ v kroužku (konkrétně E8 pro Českou republiku), čímž zajišťuje trvalou shodu vlastností produktu s příslušnými předpisy homologace ECE (zejména ECE R10.05). Kontrolu pravidelně provádí příslušný orgán.	
- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími olověnými akumulátory 12V (6V systémy 6V) s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jakýmkoliv jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.	
- Jedná se o náhradní systém, nikoli kopii originálního materiálu. Díly v tomto systému proto vypadají jinak a mohou být odlišně osazeny (zejména zapalovací cívka a regulátor), což může vyžadovat určité úpravy z vaší strany.	
- Během montáže bezpodmínečně začněte sestavováním dílů vycházejících z motoru, abyste ověřili, že skutečně pasují, než začnete montovat vnější díly. V mnoha případech zákazníci nejprve smontují tyto díly a často je přitom upraví v rozporu se zárukou, čímž je znehodnotí pro opětovný prodej. Výměna starých zapalovacích systémů není záležitostí výběru zboží z police supermarketu, neboť existovalo velmi mnoho typů, verzí a případně neznámých aftermarketových úprav, 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 nemusí 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 odborné znalosti pro instalaci, nechte ji provést odborníkem nebo v odborné dílně. Nesprávná instalace může poškodit nový systém a vaši motorku, případně vést i k újmě na zdraví.

- Před objednáním systému zkontrolujte, zda je v sadě obsažen stahovák pro nový rotor. Pokud ne, je lepší jej objednat současně. Nikdy nepoužívejte k opětovnému stažení nového rotoru nic jiného než doporučený stahovák. Poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů nebo metod není kryto zárukou.

- Rotor je citlivý na nárazy (včetně přepravy). Před montáží vždy zkontrolujte případné poškození (u rotoru bez plastifikace magnetů se pokuste prsty magnety posunout do strany). Po nárazu mohly vlepené magnety puknout a držet na rotoru pouze magnetickou silou, takže to není hned patrné. Při chodu motoru by škody byly značné. Před nasazením rotoru na motor se ujistěte, že jeho magnety nenasbíraly žádné kovové předměty, jako jsou malé šrouby, matice a podložky. I to by vedlo k vážnému poškození.

- Pokud máte přístup k internetu, prohlédněte si tyto pokyny raději online. Kliknutím na obrázky získáte větší a kvalitnější zobrazení a případně také aktualizované informace. Seznam systémů naleznete na <http://www.powerdynamo.biz>

Měli byste obdržet tyto součásti:



- statorová jednotka (předmontovaná)
- deska adaptéru statoru
- rotor
- stahovák rotoru (extra dlouhý, není zobrazen na obrázku, viz níže)
- regulátor/usměrňovač
- dvojitá zapalovací cívka a vysokonapěťové kabely
- upevňovací šrouby a stahovací páska
- 2 podložky, 1 pouzdro pro upevnění rotoru

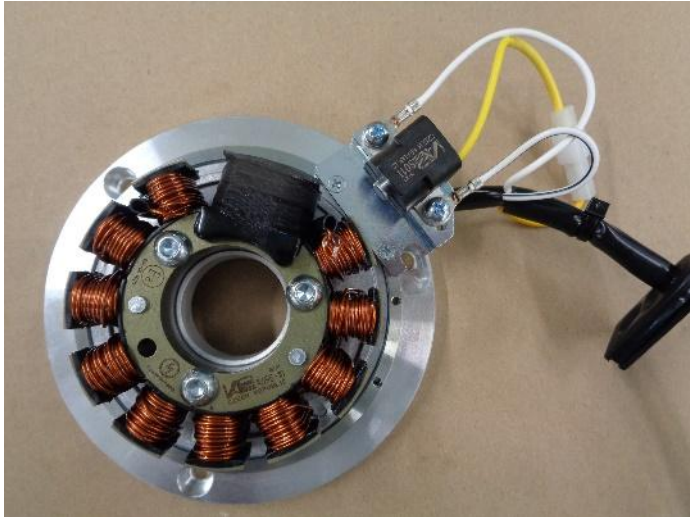


- Chcete-li nový rotor opět uvolnit, používejte pouze dodaný dlouhý stahovák M27x1,25 (číslo dílu: 71 69 999 99).

Poznámka: Nikdy nepoužívejte dráp(ákový vyprošťovač), kladivo ani žádné jiné zařízení, které by způsobilo otřesy a uvolnění magnetů.

- Ujistěte se, že vaše motorka je bezpečně usazena, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup k dynamo straně motoru.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Vezměte na vědomí, že budete instalovat systém 12 voltů, takže budete potřebovat buď 12voltovou baterii, nebo využijete možnost jízdy bez baterie. Stále budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 voltů. Pro jízdu bez baterie si přečtěte naše informace o jízdě bez baterie.



- Toto je přehled dílů montovaných na motor.

- Statorová jednotka (adaptérové desky a cívka) je dodávána jako jeden celek a není třeba ji rozebírat. Umísťuje se jako jedna jednotka na motor (starší verze se skládaly z různých desek, které musely být umísťovány jednotlivě).



- Odpojte všechny vodiče od starého magneta, kontaktů, regulátoru, usměrňovače, CDI a zapalovacích cívek a tyto díly demontujte.



- Vyměňte pero (woodruffovo pero) z čepu klikového hřídele. Již nebude potřeba a bránilo by montáži. Pokud na to zapomenete hned na začátku, budete muset celý nový díl znovu sejmut, abyste se k peru dostali.

- O toto ztracené pero se nestarejte.



- Zkontrolujte, zda se na obvodu sedla dynama stále nachází malý kolík. Jedná se o součást původního uspořádání alternátoru, která zabraňuje zákazníkovi v instalaci původní jednotky otočené vzhůru nohama.

- Pokud je kolík stále na místě, musí být odstraněn (lze jej vytáhnout kleštěmi).

- Pokud kolík zůstane neošetřen, nová deska nebude sedět rovnoběžně s motorem, což způsobí, že se nový rotor dotkne cívek a dojde k úplnému zničení materiálu.



- Umístěte statorovou jednotku na motor. Snímací modul směřuje přibližně na pozici 5 hodin.

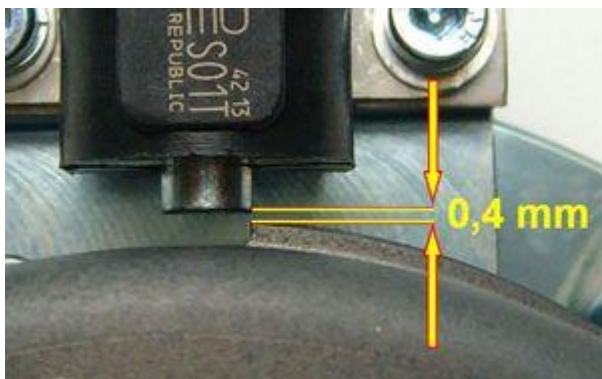
(obrázek zobrazuje starší verzi, v nové verzi nejsou žádné nevyužité otvory pro šrouby)



- Sestava statoru je upevněna 3 dodanými šrouby M6x12 s válcovou hlavou a vnitřním šestihranem. Protože jeden z nich v blízkosti snímače je zakryt držákem snímače, byl držák mírně odkloněn, aby bylo možné přiložit imbusový klíč. Držák snímače (pickup) není nutné snímat.

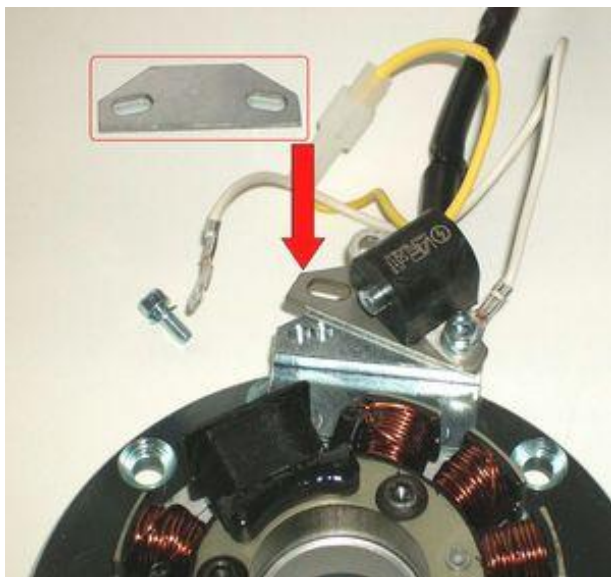


- Podívejte se na nový rotor. Na jeho vnějším obvodu najdete dvě vyvýšené, na obou stranách (na rozdíl od normálního systému bez předstihu) ostře ohraničené značky (výstupky).



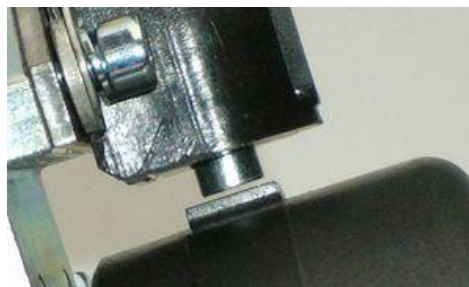
- Nasad'te rotor, ale zat'ím ho neutahujte. Poté pomalu otá'čejte rotorem ru'čně a zkontrolujte vůli mezi sníma'čem a jedním z výstupků rotoru. Ta musí být přibližně 0,4–0,5 mm.

- Mezeru můžete upravit povolením 2 upevňovacích šroubů senzoru a jeho mírným posunutím. Nezapomeňte poté pečlivě dotáhnout 2 upevňovací šrouby senzoru. Pokud budou uvolněné, senzor se dostane do kontaktu s rotorem a bude zničen.



- Zkontrolujte, zda kovový kolík sníma'če prochází přibližně středem spouštěcí značky na rotoru. Čím více je posunut ven, tím těžší bude startování.

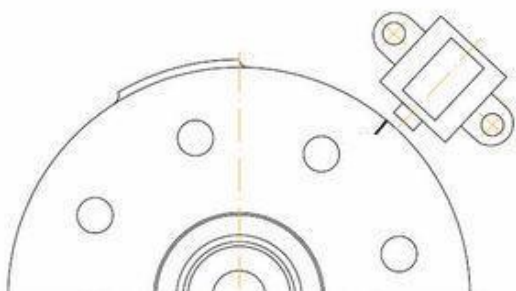
- Pod senzor jsme umístili kovový plech (tloušťka 2 mm), pokud potřebujete nižší senzor, můžete jej odstranit.



- Vyjměte zapalovací svíčky a přiveďte píst (kterýkoliv z nich, systém zapaluje – stejně jako původní systém – oba válce současně, což při každé otáčce vytvoří neškodnou ztrátovou jiskru) do horní úvrati. K otáčení klikové hřídele můžete použít nový rotor jako otočný knoflík.



- S klikou v poloze zapalování ji opět opatrně stáhněte z rotoru – dbejte na to, abyste tím nezměnili polohu kliky – a nasad'te rotor zpět na kliku tak, aby značka rotoru byla na levém okraji snímacího kolíku.





- Dotáhněte rotor originální maticí, nezapomeňte na přiloženou podložku a pouzdro, protože závit je poměrně dlouhý.

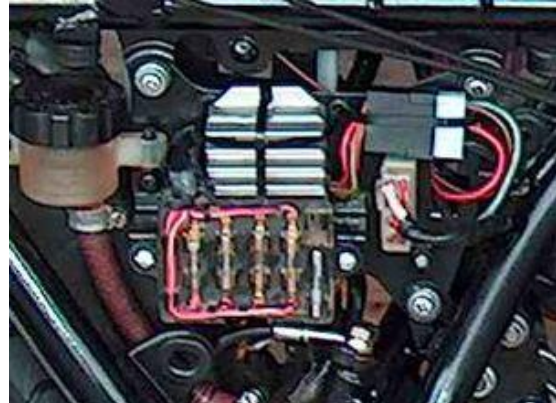
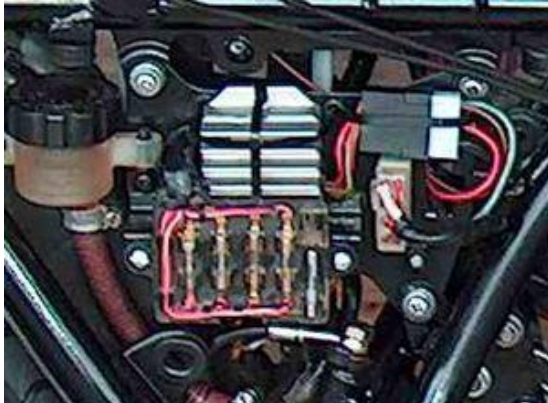
- K demontáži rotoru použijte stahovák M27x1,25. Tím jsou práce na motoru dokončeny. Vraťte zpět zapalovací svíčky.

Zbývá instalace vnějších dílů. Tato se bude lišit motocykl od motocyklu. Existují však základní společné body.

Budete muset ubytovat:

- nová elektronická cívka dvojitého zapalování
- nová regulační/usměrňovací jednotka
- řídicí jednotka pro předstih

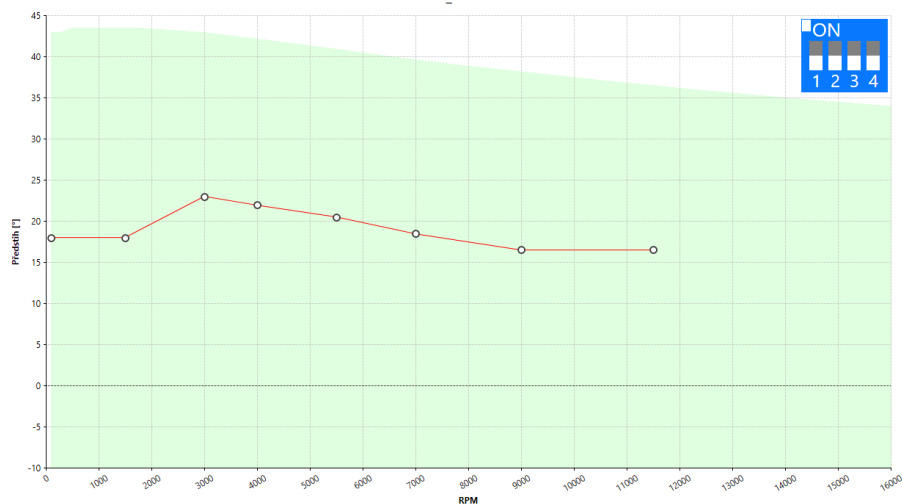
Zdá se, že text, který má být přeložen, chybí. Prosím, poskytněte text, který chcete přeložit.



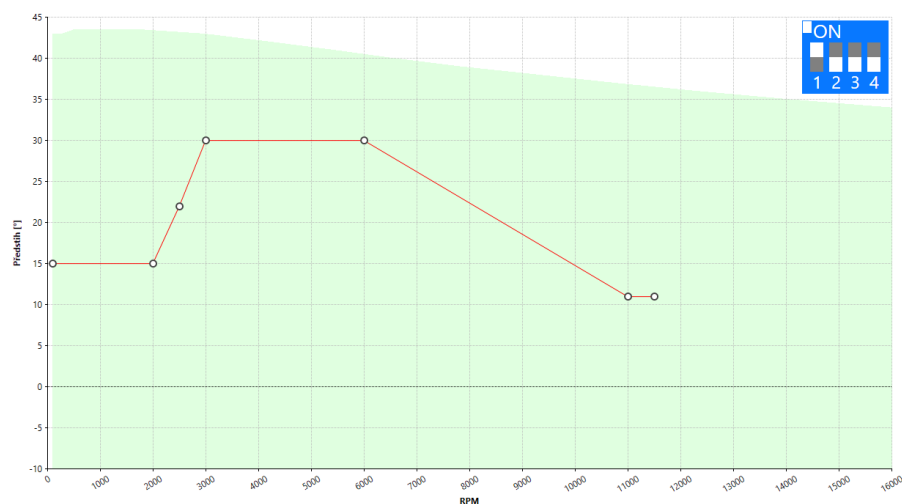
- Před instalací předstihové jednotky se podívejte na malé přepínače na předstihové jednotce. Aktivují různé charakteristiky. Jsou zde 4 přepínače aktivující různé křivky předstihu.

- Vezměte prosím na vědomí, že nastavení nelze měnit za běhu motoru, ale pouze při stojícím motoru.

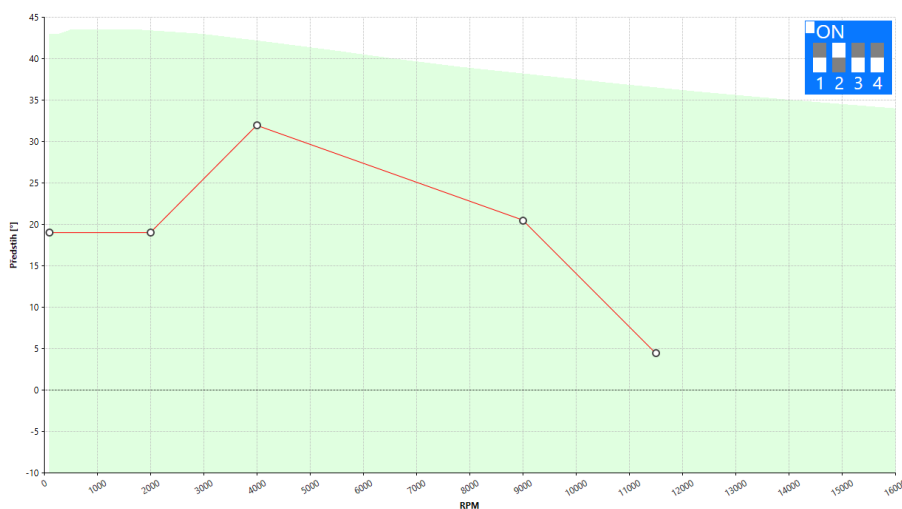
- vše na vypnuto aktivuje standardní křivku RD400E č. 1



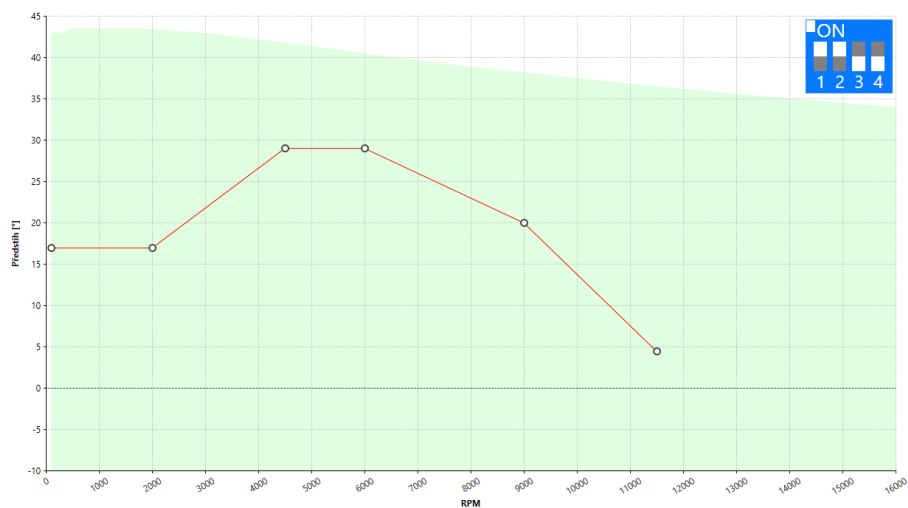
- zapnuto-vypnuto-vypnuto-vypnuto aktivuje křivku 2



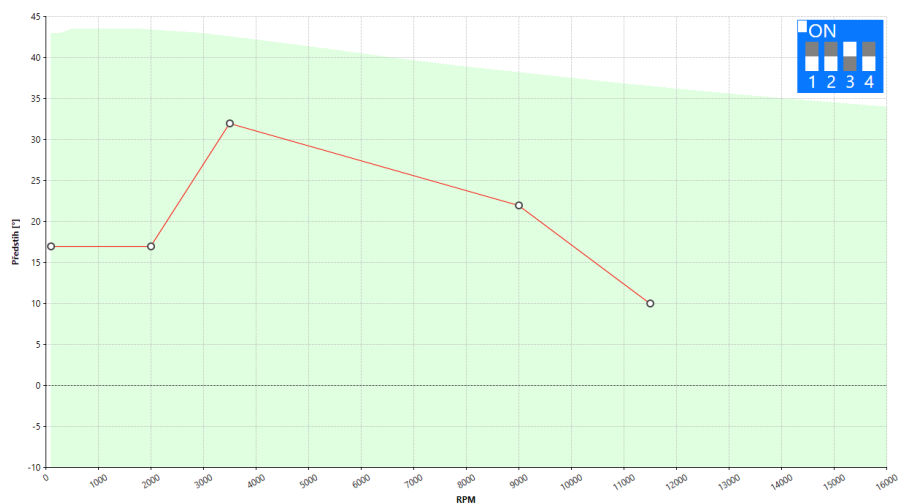
- vypnuto-zapnuto-vypnuto-vypnuto aktivuje křivku 3



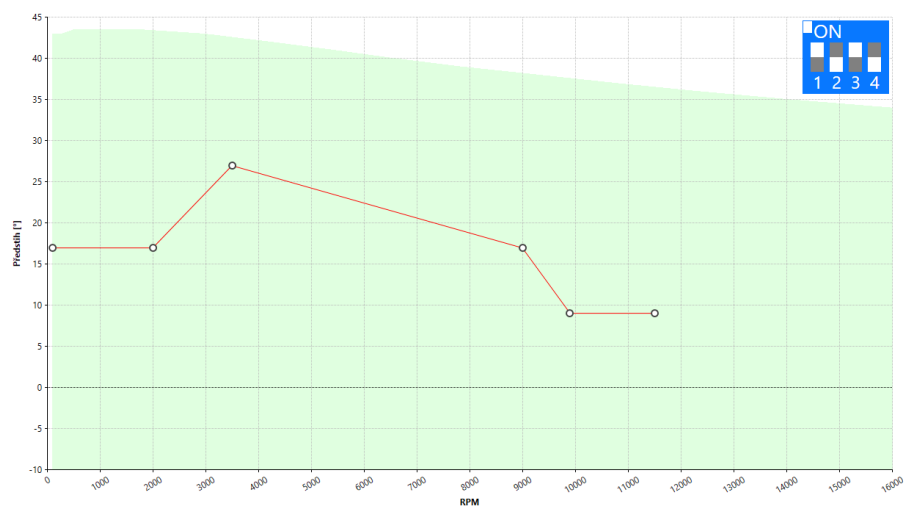
- on-on-off-off aktivuje křivku 4



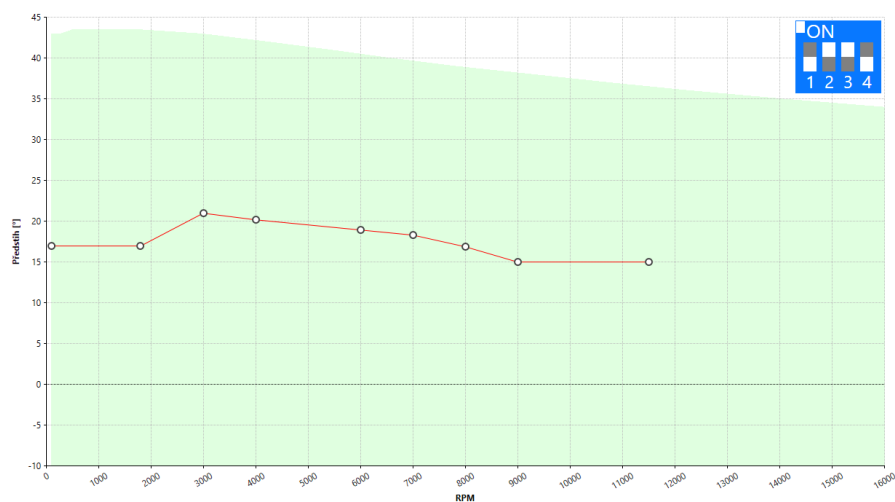
- vypnuto-vypnuto-zapnuto-vypnuto aktivuje křivku 5



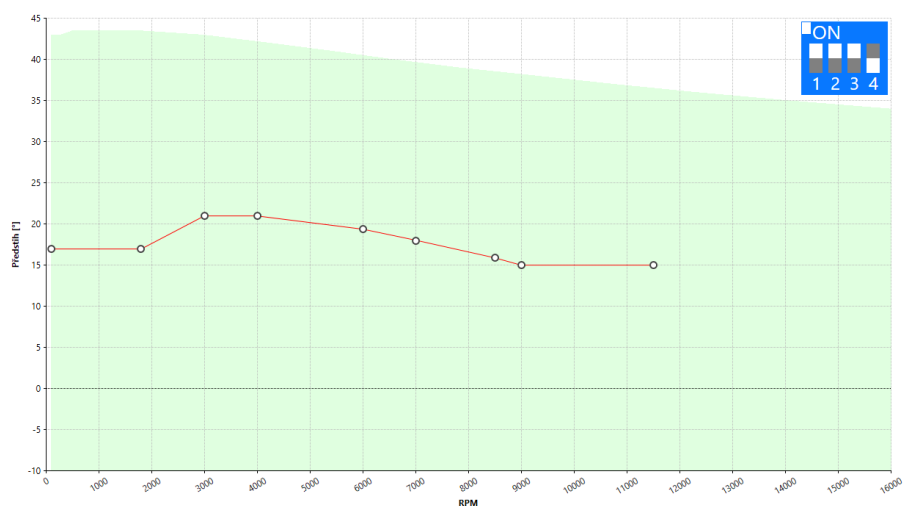
- zapnuto-vypnuto-zapnuto-vypnuto aktivuje křivku 6

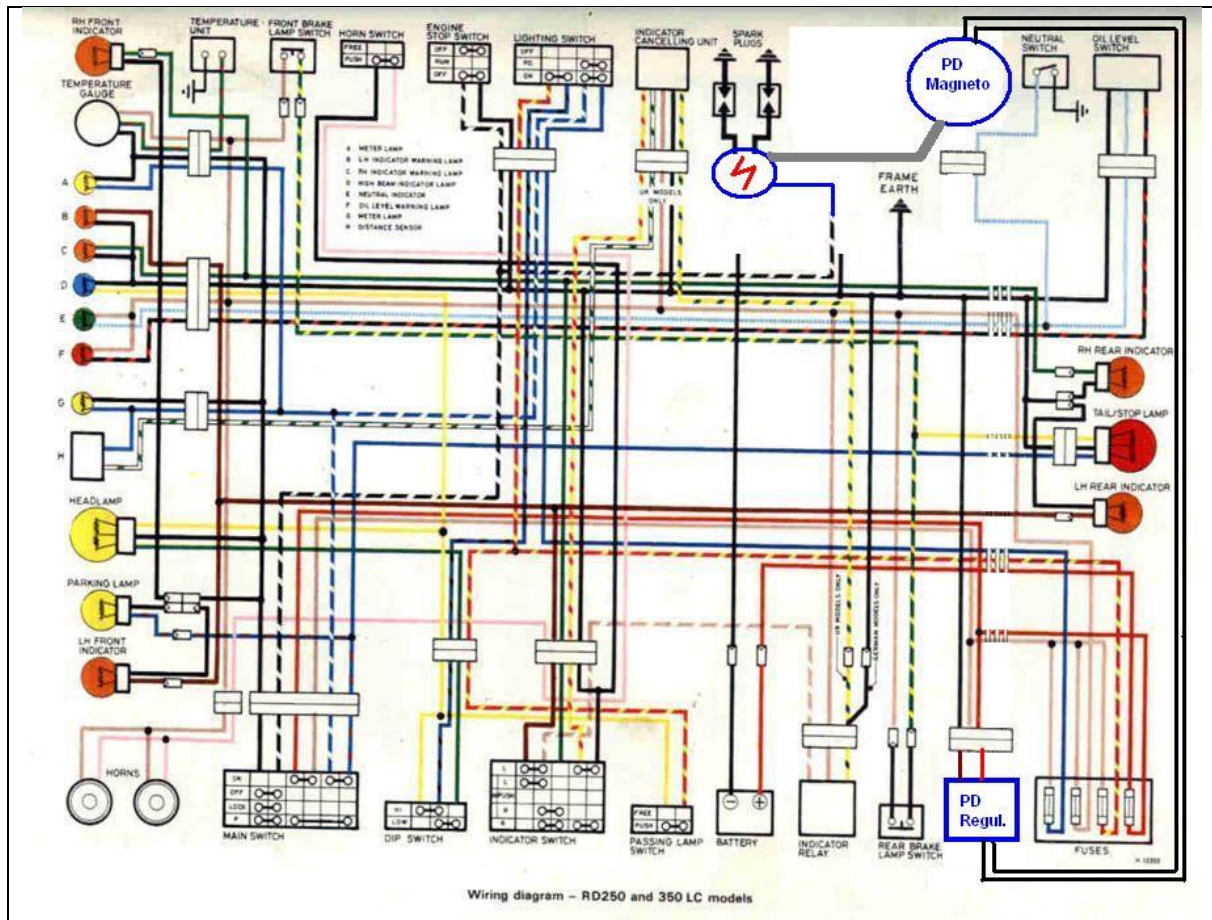


- vypnuto-zapnuto-zapnuto-vypnuto aktivuje křivku 7



- on-on-on-off aktivuje křivku 8



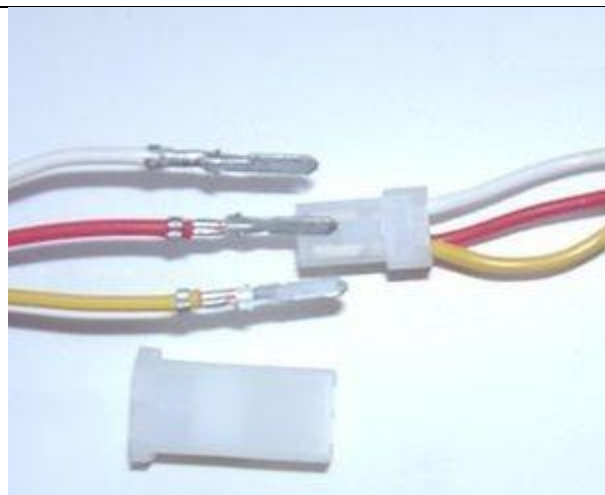


- Integrace nových dílů do starého systému se bude lišit verzi od verze (existovalo poměrně mnoho sériových verzí zapojení). Některé body jsou zde však vždy stejné:

- Připoj černý/bílý vodič, který dříve vedl z hlavního spínače a stop spínače do starého CDI, k modrému vodiči nové zapalovací cívky. Tímto způsobem bude zapínání/vypínání zapalování fungovat jako dříve.
- Připoj červený drát z nového regulátoru (plus 12V) k červenému vedoucímu z pojistkové skříňky, který byl dříve připojen k sériovému regulátoru.
- Připoj hnědý vodič z nového regulátoru (zem) ke svorce s černým vodičem, kde byl původní regulátor připojen černým vodičem.
- Růžový drát přicházející ke svorce starého regulátoru zůstává nepoužitý. Nepoužitý. To je správně.
- 3 bílé dráty k regulátoru napětí od sériového alternátoru lze odstranit nebo ponechat izolované volně
- Zapojení mezi součástmi VAPE je vysvětleno níže

Spojte části podle schématu zapojení 8002011

- Aby bylo možné provést kabeláž skrze často malé otvory v krytu motoru, nebyla plastová zástrčka svazku kabelů generátoru vedoucího k jednotce předstihu nasazena na konektor. Zástrčku nasadíte až poté, co bude vše řádně namontováno na straně motoru.



- Najděte předřadnou jednotku s jejím samičím konektorem a třemi vodiči (červeným, žlutým a bílým).

- Nasadíte dodané 4pólové pouzdro konektoru na tento konektor a zasuňte tři vodiče (červený, žlutý a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že kontakty jsou v pouzdru bezpečně zajištěny a že připojujete:

- červená k červené
- žlutá na žlutou
- bílá na bílou

- Pokud potřebujete (nebo chcete) vyjmout kontakty z plastového pouzdra konektoru, zasuňte kancelářskou sponku zepředu vedle kontaktů a odtlačte malý zámek stranou. Poté vytáhněte vodič ven.

- Druhý konektor na rozdělovači (zásuvkový konektor) bude spojen s konektorem na zapalovací cívice. Tyto dva konektory lze spojit pouze v jedné poloze. Všimněte si změny barvy:

- zelená k zelené
- bílá na bílou

- Třetí konektor na předstihu (samičí konektor) bude připojen k relé na pozici 30

- modře do modré

- Důležité! Nikdy nevedte vysokonapěťový kabel (kabely) a kabel (kabely) předstihové jednotky těsně rovnoběžně (například v jednom stínění). Způsobuje to zpětnou vazbu, která narušuje zapalování a může dokonce poškodit předstihovou jednotku.

Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu okruhu (přes regulátor):



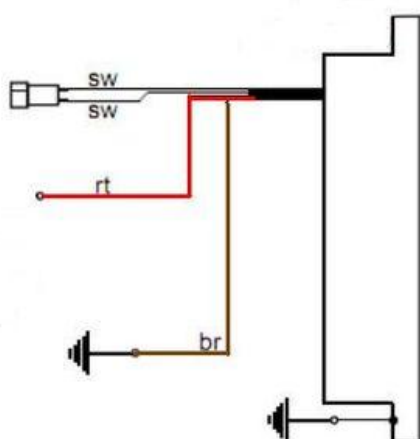
- 2 černé vodiče vycházející ze statorové cívky přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. S zapalováním nemají nic společného.

- 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 primárně se jedná o střídavý proud (AC).

- Pro toto nabízíme 2 různé regulátory:

Upozornění: Jakékoliv záměně plus a mínus (u DC verzí) vede k okamžitému zničení regulátoru. Toto nebude považováno za záruční případ, jelikož se jedná o nedbalost! Spálený regulátor lze většinou rozpoznat podle jeho ostrého zápachu.

Regulátor se stejnosměrným regulátorem s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50):



- 2 černé (sw) vodiče jsou střídavý vstup z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý vodič připojíte ke kterému černému)
- červený (rt) vodič je kladný výstup 12V DC
- hnědý (br) vodič je uzemnění, interně připojený k pouzdru

- Zbývá modrý (někdy modrý/bílý) drát u zapalovací cívky. Toto je vypínací (přerušovací) drát.

Poznámka:

Pokud dojde k problémům se zapalováním, odpojte jako první opatření tento modrý drát. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet.

- Připojeno na zem - zastaví zapalování!

- Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které původně již měly magnetové zapalování, a proto se vypínaly zkratováním na zem.

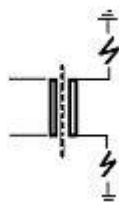
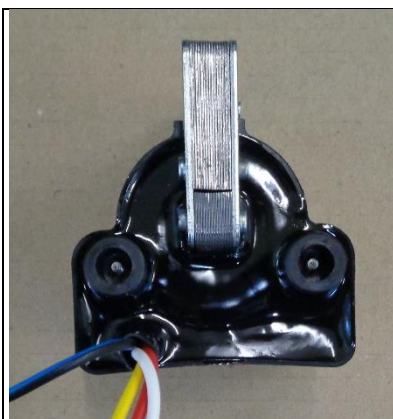
- Tato vozidla mají konstrukčně hlavní zámek (nebo nějaký vypínací spínač), který při poloze OFF spojí pin se zemí (německé motocykly: pin 2). Modrý (/bílý) vodič zapalovací cívky bude připojen zde. Tímto způsobem funguje vypínač stejně jako dříve.

Zašroubujte vysokonapěťové (zapalovací) kabely ...

Prosím, 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 nasadte gumová těsnění (bude to snazší). Prosím, použijte kabel dodávaný s balením a ne jakýkoliv jiný kabel.

Prokážte si laskavost, pokud svůj motocykl vybaví novými svíčkami a kryty svíček (nejlépe s odporem v rozsahu 0–2 kOhm). Mnoho problémů lze vystopovat zpět k „zdánlivě dobrým“ (dokonce zcela „zbrusu novým“) svíčkám, svorkám a kabelům. Nepoužívejte svíčky s interním potlačovacím rezistorem. NGK (například) nabízí takové svíčky označené písmenem „R“ (z anglického resistor – rezistor).



- V našich cívkách s dvojitým výstupem vedou oba konce sekundárního vinutí ke svíčkám.

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

- Zapalování bude fungovat správně pouze tehdy, jsou-li připojeny oba konektory svíček. Nelze testovat jednu stranu s druhou odpojenou (bez nasazené svíčky). Je to proto, že (v podstatě) každý výstup využívá uzemnění z toho druhého. To také znamená, že obě svíčky pracují sériově, čímž se sčítají odpory, proto je lepší používat objímky svíček s nízkým odporem (odporové objímky) a ujistit se, že jsou v dobrém stavu. V případě pochybností změřte odpor na zahřáté objímce (před měřením ji zahřejte).

- Pokud je přerušen obvod ze země jedné strany přes zapalovací svíčku, přes cívku, k druhé zapalovací svíčce a jejímu uzemnění, nedostanete jiskru – na žádné straně. Pokud opravdu chcete testovat pouze jednu stranu, připojte vysokonapěťový kabel té druhé na zem (uzemněte ho) – pak to bude fungovat. Někdy cívka, které chybí uzemnění z druhé strany, hledá náhradu – s pořádným ohňostrojem směrem k rámu.

- Nakonec – a před vložením baterie a před prvním nastartováním kopačkou – prosím pečlivě zkontrolujte všechna zapojení a připojení podle schématu zapojení. Zkontrolujte baterii a žárovky na správné napětí (12 V).

- Pokud něco nefunguje, prostudujte prosím našeho průvodce řešením problémů na našich webových stránkách. Jako první krok odpojte modrý drát od cívky a proveďte opětovné testování.

- DŮLEŽITÉ: Při opravě klikového hřídele je hřídel dynamu často obrácen a zkracuje se. Výsledkem je rotor sedící níže, přičemž jeho nýty se mohou dotýkat vinutí statoru. Následkem je zničený stator a selhání zapalování.

Důležité bezpečnostní a provozní informace

- Bezpečnost na prvním místě! Dodržujte prosím obecné předpisy týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při opravách motorových vozidel (MVR) a také bezpečnostní pokyny a povinnosti stanovené výrobcem vaší motocyklu.

Časovací značky na materiálu slouží pouze jako obecné vodítko při první montáži. Po sestavení prosím zkontrolujte vhodnými prostředky (stroboskop), zda jsou nastavení správná, aby nedošlo k poškození motoru nebo případně i vašeho zdraví. Pouze vy nesete odpovědnost za montáž a správnost nastavení.

- Zapalovací systémy generují vysoké napětí! S naším materiálem až 40 000 voltů! To může být při neopatrné manipulaci nejen bolestivé, ale přímo nebezpečné. Udržujte prosím bezpečnou vzdálenost od elektrody zapalovací svíčky a otevřených kabelů vysokého napětí. Pokud potřebujete otestovat jiskření, držte objímku zapalovací svíčky pevně pomocí dostatečně izolačního materiálu a přitlačte ji pevně na kovovou kostru bloku motoru.

Nikdy nestahujte čepičky zapalovacích svíček za chodu motoru. Vozidlo umývejte pouze při stojícím motoru a vypnutém zapalování.

- S kitem jste měli obdržet VN kabel s pevnou gumovou krytkou (která neobsahuje odpor); pro splnění místních zákonných požadavků (požadavky elektromagnetické kompatibility) byste měli použít zapalovací svíčku s vestavěným odporem (nebo nahradit krytku takovou, která odpor obsahuje).

- Nepoužívejte zároveň čepičku (čepičky) zapalovací svíčky obsahující odpor SE zapalovací svíčkou (svíčkami) obsahující odpor. Způsobilo by to problémy, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor čepičky a zapalovací svíčky dohromady by neměl překročit 5 kOhm.

- Pamatujte, že svíčkové konektory stárnou a jejich odpor se zvyšuje. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je velmi pravděpodobné, že příčinou je vadný svíčkový konektor nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte tzv. kabely pro zesílení zapalování (např. Nology).

- Po instalaci zkontrolujte prosím dotažení všech šroubů, včetně těch předinstalovaných. Pokud se díly uvolní během provozu, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předmontujeme pouze volně.

- Dejte nově nainstalovanému systému šanci fungovat, než začnete kontrolovat a testovat hodnoty, nebo co je ještě horší, provádět změny.

Naše díly byly před doručením k vám zkontrolovány. Stejně nebudete moci zkontrolovat mnoho. V každém případě se zdržte měření elektronických součástí (jako je zapalovací cívka, regulátor a předstihová jednotka). Riskujete tím vážné poškození vnitřní elektroniky. Z tohoto úkonu stejně nezískáte žádné hmatatelné výsledky. Mějte na paměti, že důvodem poruchy může být také váš karburátor, svíčky a svíčkové klíče (i když jsou zcela nové). Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutné přenastavit na nižší hodnoty. Pokud se systém po montáži

nespuští, nejprve odpojte modrý (nebo modro/bílý) přerušovací kabel přímo u zapalovací cívky (nebo v některých případech u předstihové jednotky), aby se vyloučila jakákoli porucha v obvodu přerušování. Pečlivě zkontrolujte uzemnění a ujistěte se, že je dobré elektrické spojení mezi rámem a blokem motoru.

V případě potíží prosím nejprve nahlédněte do naší znalostní báze, než nám materiál zašlete ke kontrole.

- Jiskra klasických, bodových zapalovacích systémů má při přibližně 10 000 Voltech relativně malou energii, a proto vypadá žlutě a silně (což ji však činí velmi viditelnou). Jiskra z našeho systému je vysokoenergetická jiskra s až 40 000 Volty, a proto je ostře fokusovaná, tenká jako jehla a modrá, což ji činí méně viditelnou. Kromě toho získáte jiskru pouze při otáčkách dosažených kopnutím do startéru, nikoli pomalým stlačením startovací páky rukou (jak je to možné u zapalovacích systémů na baterie).

- Systémy používající zapalovací cívky s dvojitým výstupem mají několik zvláštností. Vezměte prosím na vědomí, že při zkouškách na jedné straně musí být druhá strana buď připojena k nasazené zapalovací svíčke, nebo bezpečně uzemněna. Jinak na žádné straně nevznikne jiskra. Také při takových otevřených výstupech mohou po celé cívce létat dlouhé a nebezpečné jiskry.

- Nikdy neprovádějte svařování elektrickým obloukem na motocyklu, aniž byste úplně odpojili všechny části obsahující polovodiče (zapalovací cívku, regulátor, předstih) – stator a rotor není nutné demontovat. Totéž platí pro pájení. Před dotykem elektroniky odpojte páječku od sítě! Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na zapalovací svíčky.

- Elektronika je velmi citlivá na nesprávnou polaritu. Po práci na systému vždy zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Nesprávná polarita způsobuje zkrat a zničí regulátor, zapalovací cívku a předstihovou jednotku. Platí pravidlo, že zapojení se vždy provádí barva ke stejné barvě. Případy, kdy dochází ke změně barvy mezi vodiči, 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 nástavce (čepičky) zapalovacích svíček s odporem vyšším než 5 kOhm. Lepší je používat nástavce s hodnotou 1 nebo 2 kOhm. Mějte na paměti, že nástavce zapalovacích svíček stárnou a tím se jejich vnitřní odpor zvyšuje. Pokud motor nastartuje pouze za studena, příčinou je s velkou pravděpodobností vadný nástavec zapalovací svíčky a/nebo vadná zapalovací svíčka. V případě problémů zkontrolujte také vysokonapěťové kabely. Nikdy nepoužívejte vysokonapěťové kabely z uhlíkových vláken, nikdy nepoužívejte tzv. „hot wires“, které slibují zesílení jiskry.

- Je dobré pokrýt rotor tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.

- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte hřebíkový vytahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění jeho magnetů. Pro opětovné sejmutí nového rotoru nabízíme speciální vytahovák (viz montážní návod)!

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

- Prosím, vezměte tato upozornění v úvahu, ale zároveň se nebojte procesu instalace. Pamatujte, že před vámi tisíce dalších zákazníků systém úspěšně nainstalovalo.

Užijte si jízdu na svém kole s jeho novým elektrickým srdcem!

