

Systém 710679900

Generátor a zapalování pro motocykl Yamaha RD s originálním elektronickým zapalováním (rotor upevněný maticí, nikoli šroubem)

- Pečlivě zkontrolujte, jakou konfiguraci hřídele má vaše Yamaha! Existuje zde značné riziko omylu.



výhody oproti starým systémům:

- Magnetový generátor s integrovaným zapalováním. Výstup 12 V/150 W DC. Polovodičové zapalování s vlastním napájením z systému. Nahrazuje staré dynamo, regulátor a zapalovací cívky. Není třeba provádět žádné úpravy na krytu motoru. Systém je technicky schopen provozu bez baterie. Montáž
- všechny díly jsou nové
- velmi stabilní zapalování s jiskrou s vysokou energií
- lepší startování a spalování paliva, zvyšuje výkon motoru
- konstantní světelný výkon (150 W)



M710679900

Návod k montáži systému 710679900	30.9.2026
- Pokud umíte namontovat a seřadit sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete si nainstalovat VAPE! Pokud jste nikdy nepracovali na zapalování, raději to nechte udělat někým, 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, 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	
DŮLEŽITÉ	
- Před zahájením prací na motocyklu si prosím pečlivě a celé přečtete tyto pokyny Mějte prosím na paměti, že jakékoli úpravy materiálu i vlastní pokusy o opravu, které nebyly odsouhlaseny společností VAPE, mohou vést ke ztrátě záruky. Neodstřihujte vodiče. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často má za následek poškození elektroniky. Vezměte prosím také na vědomí informace uvedené na informační stránce k tomuto systému. Zkontrolujte, zda zakoupený produkt skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Nesprávné nastavení zapalování může poškodit motor a při startování kopnutím dokonce způsobit zranění (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 ani žádných jiných částí, k čemuž může dojít v důsledku různých okolností a vést k vážnému poškození.	
Určené použití - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynam/alternátorů a zapalovacích systémů u veteránských a klasických motocyklů, u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně upraveny. Nejedná se o tuningový systém a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zlepšuje provozuschopnost a komfort díky lepšímu osvětlení, lepší funkci bočních směrovek a klaksonu a, ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy, také vyšší spolehlivosti. Jelikož náš systém nezasahuje do charakteristik motoru, nezvyšuje emise plyných znečišťujících látek ani hlučnost. Ve většině případů by se emise znečišťujících látek měly díky lepšímu spalování dokonce snížit. Při použití v souladu s určením tedy systém za normálních okolností neporušuje stávající právní status motocyklu. (Zkontrolujte prosím místní právní předpisy!) Tento systém není vhodný pro použití při soutěžních akcích. Při použití jiným než určeným způsobem dojde ke zrušení záruky a je možné, že nedosáhnete požadovaných výsledků nebo, v nejhorším případě, ztratíte zákonnou provozuschopnost.	
 - 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.	
- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systémů 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo s uzavřenými olověnými bateriemi typu AGM a Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými ani žádnými jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.	
- Jedná se o náhradní sadu, nikoli o kopii originálních dílů. Díly v této sadě proto vypadají jinak a mohou se lišit i v rozměrech (zejména zapalovací cívka a regulátor), což si může vyžádat určité úpravy z vaší strany.	
- Při montáži je bezpodmínečně nutné začít s montáží součástí souvisejících s motorem, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než začnete montovat vnější díly. V mnoha případech zákazníci montují nejprve tyto díly a tím je často upravují v rozporu se zárukou, což je činí nevhodnými k dalšímu prodeji. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou toho, že si něco vezmete z regálu v supermarketu, protože existuje velmi mnoho typů, verzí a případně neznámých úprav z trhu s náhradními díly, které skýtají značný prostor pro chyby.	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními třetích stran (jako jsou GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou tyto součásti poškodit.** Případné stávající elektronické otáčkoměry nebudou s novým systémem fungovat. Případné stávající bezpečnostní spínače a elektronické ovládání ventilů nejsou podporovány. Je možné, že váš motocykl byl původně vybaven zapalováním, které z právních důvodů omezovalo maximální rychlost. Nový systém takovou funkci nemá, proto si předem ověřte svou právní situaci.

- Pokud nemáte s montáží žádné zkušenosti, nechte ji provést odborníkem nebo v odborném servisu. Nesprávná montáž může poškodit nový systém i váš motocykl a případně dokonce vést ke zranění.

- Než si systém objednáte, zkontrolujte prosím, zda je v sadě obsažen stahovací nástroj pro nový rotor. Pokud ne, raději si jej objednejte současně. K demontáži nového rotoru nikdy nepoužívejte nic jiného než doporučený stahovací nástroj. Poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů nebo metod není kryto zárukou.

- Rotor je citlivý na nárazy (včetně nárazů během přepravy). Před montáží prosím vždy zkontrolujte, zda není poškozen (u rotoru bez plastového obalu magnetů zkuste magnety prsty odsunout stranou). Po nárazu se mohly přilepené magnety uvolnit a držet se na rotoru pouze magnetickou silou, takže si toho hned nevšimnete. Během chodu motoru by mohlo dojít k značnému poškození. Před nasazením rotoru na motor se prosím ujistěte, že se na jeho magnetech neusadily žádné kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. I to by vedlo k vážnému poškození.

- **Pokud máte přístup k internetu, nejlépe si tyto pokyny prohlédněte online.** Kliknutím na obrázky je zvětšíte a získáte tak lepší přehled, případně i aktuálnější informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>



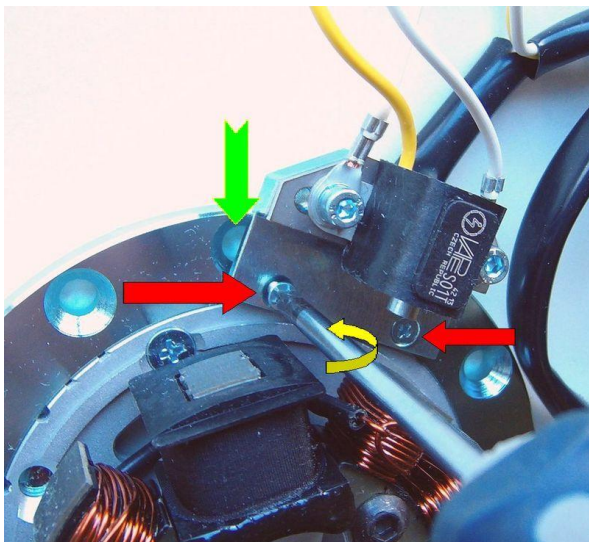
Měli byste obdržet tyto díly:

- jednotka statoru (předem smontovaná)
- rotor
- regulátor/usměrňovač
- dvojité zapalovací cívky a vysokonapěťové kabely
- upevňovací šrouby a svorky na kabely
- 2 podložky, 1 pouzdro pro upevnění rotoru



- K opětovnému demontování nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (číslo dílu: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky!**).

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

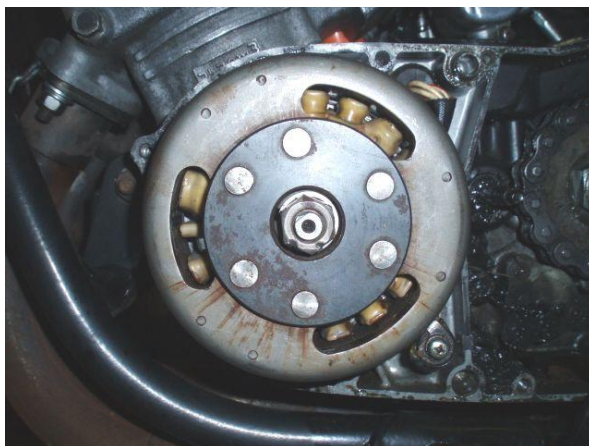


- Vezměte prosím na vědomí, že upevňovací deska pro snímačový modul je k základní desce připevněna pouze volně pomocí 2 malých šroubů M3 se zápustnou hlavou, protože budete muset odšroubovat levý šroub a desku mírně posunout do strany, abyste získali přístup k otvoru pro šroub potřebný k montáži. Jelikož je tento malý šroub náchylný k vypadnutí, buďte při utahování opatrní (přidáváme 2 náhradní).

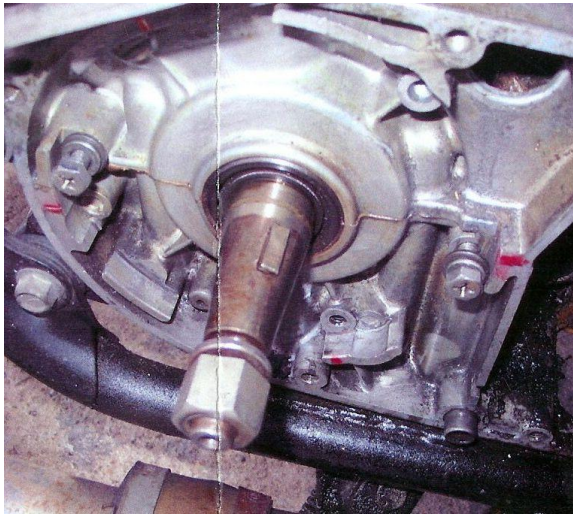
Dále si všimněte, že snímač je upevněn pouze volně, protože jej budete muset nastavit na správnou mezeru.

- Ujistěte se, že je váš motocykl bezpečně upevněn, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup ke straně motoru, kde je umístěna dynamo.

Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Mějte na paměti, že budete instalovat 12voltový systém, takže budete potřebovat buď 12voltovou baterii, nebo budete muset využít možnost jízdy bez baterie. V každém případě budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 voltech. Pokud se rozhodnete pro jízdu bez baterie, řiďte se prosím našimi pokyny k jízdě bez baterie.



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



- Vyměňte klín z klikového čepu. Už ho nebudete potřebovat a bránil by montáži. Pokud na to hned na začátku zapomenete, budete muset celou novou jednotku znovu demontovat, abyste se k klínu dostali.

- Ztrátu tohoto klíče si nedělejte starosti.



- **Zkontrolujte, zda** na obvodu sedla dynama **stále zůstává malý kolík**. Jedná se o součást starého uspořádání dynama, která zabraňuje zákazníkovi namontovat původní jednotku obráceně.

- Pokud je kolík stále na místě, **je třeba jej odstranit** (lze jej vytáhnout kleštěmi).

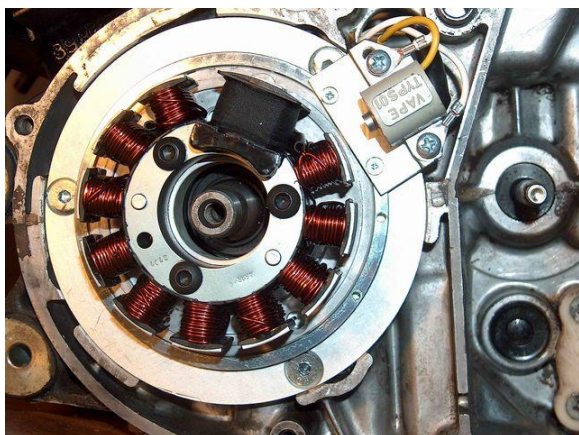
- Pokud kolík zůstane na místě, nová deska nebude vůči motoru vyrovnaná, což způsobí, že se nový rotor bude dotýkat cívek, což povede k úplnému zničení materiálu.



- Sestava statoru se skládá ze dvou po sobě jdoucích vrstev přizpůsobovacích desek a boční desky pro uchycení snímače

- Spodní ocelová deska se přišroubuje ke klikové skříni a horní hliníková deska, která vycentruje a drží cívku statoru, se přišroubuje k ocelové desce, stejně jako deska držáku snímače.

- Poloha cívky statoru není podstatná, pokud se černá cívka nenachází přímo pod snímačem (tomuto je třeba se vyhnout).



- Umístěte základnu na motor a volně ji upevněte pomocí dvou spodních šroubů se zápusťnou hlavou.

- Odšroubujte levý šroub M3 se zápusťnou hlavou z desky držáku snímače, posuňte ji mírně ve směru hodinových ručiček, abyste získali přístup k otvoru pod ní, a zašroubujte třetí upevňovací šroub základny.

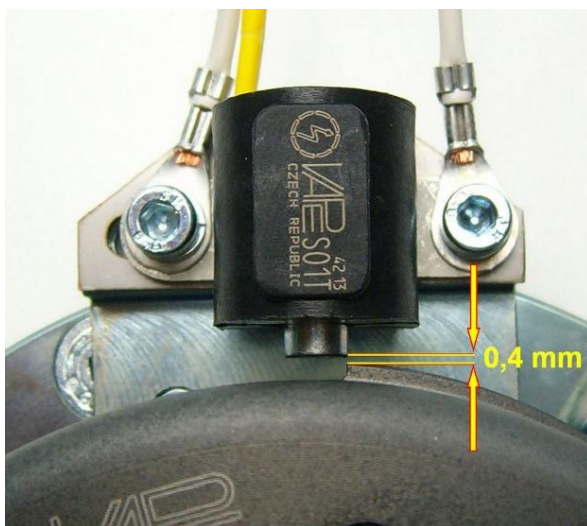
- Utáhněte všechny 3 šrouby. Vraťte držák snímače na místo a velmi opatrně utáhněte oba šrouby M3 se zápusťnou hlavou.

(na obrázku je motor s hřídelí pro kontaktní zapalování)



- Prohlédněte si nový rotor.

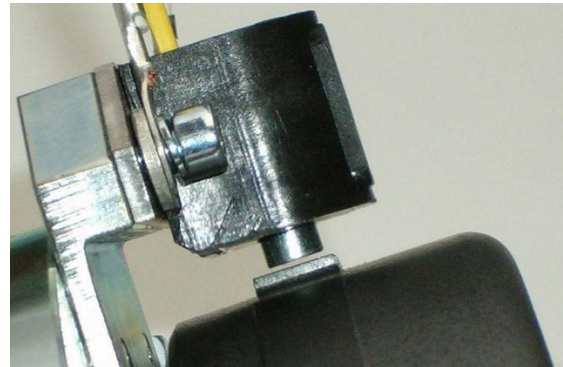
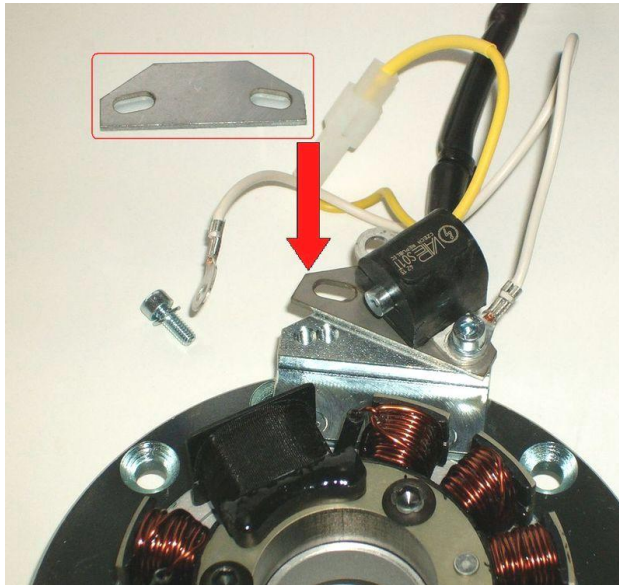
- Na jeho obvodu najdete 2 šikmé výčnělky (nosy). Slouží k vyvolání impulsu. V okamžiku, kdy se výčnělek dostane do kontaktu se snímačem, dojde k zapálení jiskry. Nezapomeňte, že váš motor Yamaha se otáčí proti směru hodinových ručiček (při pohledu na čelní stranu rotoru).



- Nasadte rotor, ale zatím jej nedotahujte. Poté rotorem pomalu otáčejte rukou a zkontrolujte vůli mezi snímačem a jedním z výstupků rotoru. Ta musí činit cca 0,4–0,5 mm.

- Vzdálenost můžete upravit tak, že povolíte 2 upevňovací šrouby snímače a mírně s ním pohnete.

- Nezapomeňte dva upevňovací šrouby snímače pečlivě utáhnout. Pokud budou volné, snímač se dostane do kontaktu s rotorem a dojde k jeho poškození.



- Zkontrolujte, zda kovový kolík snímače prochází přibližně středem značky spouště na rotoru. Čím více je mimo, tím je startování obtížnější.

- Jelikož se při opravě motoru stává, že se hřídele zkrátí, vkládáme při montáži pod snímač 2mm podložku, abychom jej opět posunuli nahoru na požadovanou úroveň. Pokud je snímač příliš vysoko, podložku odstraňte.

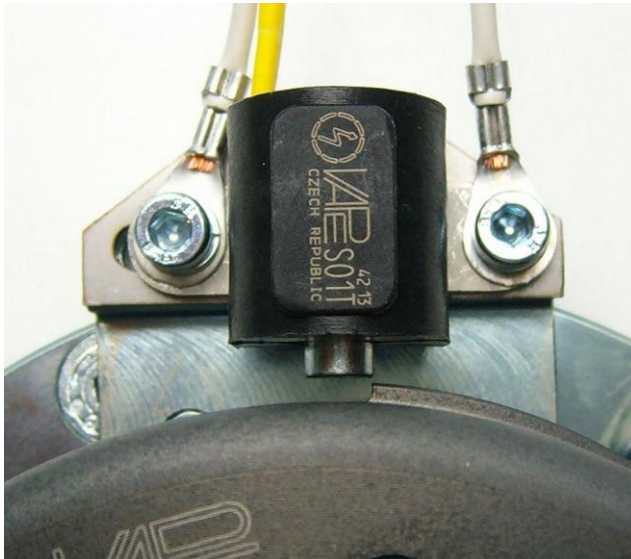


- Může se stát, že je problém s krytem dynama – ten může mírně kolidovat se snímačem.

- Ve většině případů stačí jednoduše ohnout obě oka bílých vodičů směrem dolů (viz obrázek, který lze zvětšit kliknutím).

- Ve výjimečných případech může být nutné odstranit trochu materiálu z vnitřní strany krytu.

- Vyjměte zapalovací svíčky a nastavte píst (libovolný z nich; systém zapaluje – stejně jako sériový systém – oba válce současně, což při každém otáčení způsobí neškodný „ztracený zážeh“) do zapalovací polohy. U standardního modelu RD by to mělo být 2,5–3 mm BTDC (před horní úvratí). K otáčení klikového hřídele můžete použít nový rotor jako otočnou rukojeť.



- S klikovým hřídelem v poloze zapalování opatrně sejměte rotor – dbejte přitom na to, abyste nezměnili polohu klikového hřídele – a nasadte rotor zpět na klikový hřídel tak, aby levý okraj jednoho (libovolného z obou) jeho výčnělků byl zarovnán s pravým okrajem čepu snímače (tj. tak, aby výčnělek právě dosahoval na čep snímače).

- Mějte na paměti, že váš rozdělovač se otáčí proti směru hodinových ručiček, takže z horní úvratě (TDC) otáčejte ve směru hodinových ručiček do polohy předstihu.



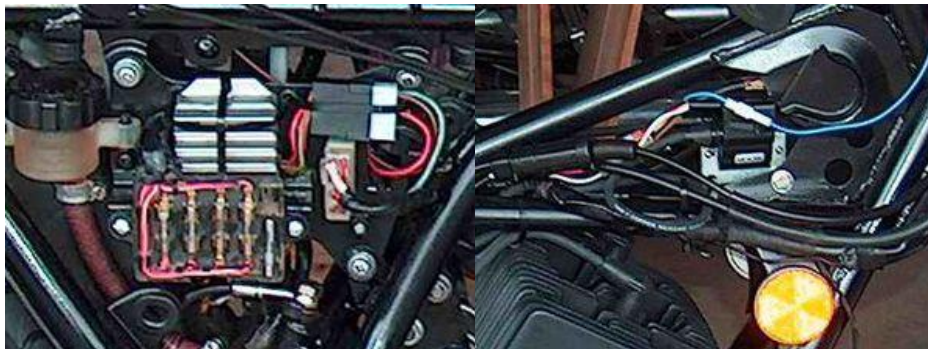
- Rotor utáhněte originální maticí, přičemž nezapomeňte na dodanou podložku a pouzdro, protože závit je poměrně dlouhý. K demontáži rotoru použijte stahovák M27x1,25. Tím je práce na motoru dokončena. Vraťte zpět zapalovací svíčky.

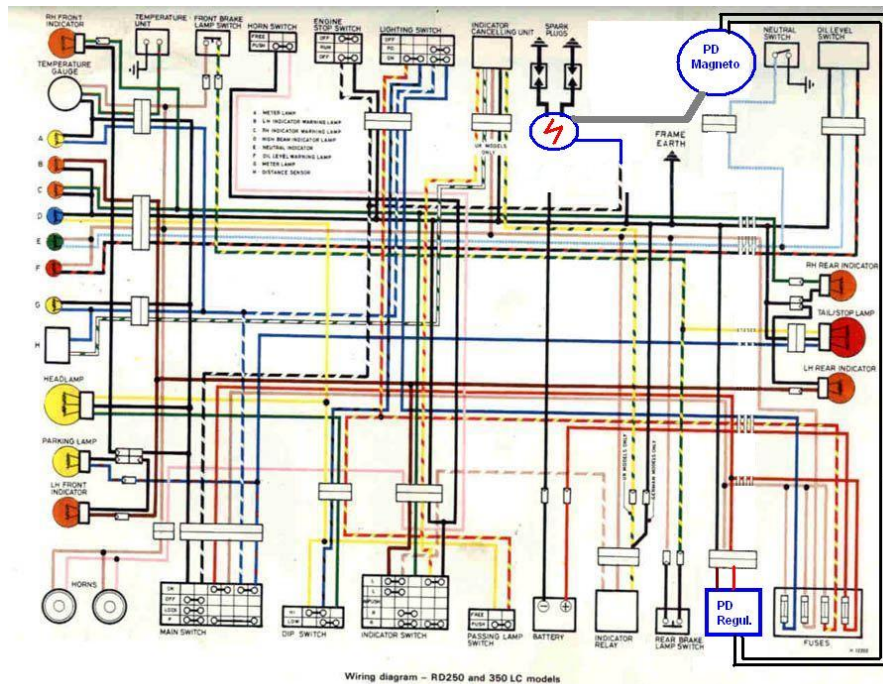
- Zbývá montáž vnějších dílů. Ta se bude u jednotlivých motocyklů lišit. Existují však základní společné body.

Budete muset namontovat:

- novou elektronickou dvojitou zapalovací cívku
- novou jednotku regulátoru/usměřovače

Zde je návrh:



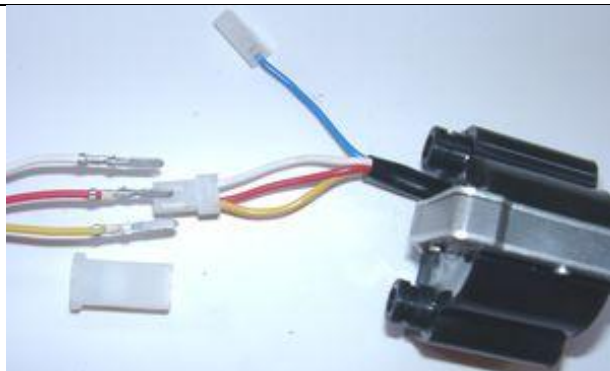


- Způsob integrace nových dílů do starého systému se bude lišit v závislosti na konkrétní verzi (existovalo poměrně mnoho variant sériového zapojení). Některé body však zůstávají vždy stejné:

- připojte černobílý vodič, který dříve vedl z hlavního spínače a vypínače k starému CDI, k modrému vodiči nové zapalovací cívky. To slouží k zapnutí/vypnutí zapalování stejně jako dříve.
- připojte červený vodič z nového regulátoru (plus 12 V) k červenému vodiči vedoucímu z pojistkové skříňky, který dříve směřoval k sériovému regulátoru
- Připojte hnědý vodič z nového regulátoru (zem) ke svorce s černým vodičem, ke které byl připojen původní regulátor černým vodičem
- Růžový vodič vedoucí ke svorce původního regulátoru zůstává nepoužitý. Nepoužitý. To je správně.
- Tři bílé vodiče vedoucí k původnímu regulátoru z původního alternátoru lze odstranit nebo nechat izolované a volné
- Zapojení mezi součástmi VAPE je vysvětleno níže

Připojte součásti podle schématu zapojení 72xk102

- Aby se usnadnil průchod kabelu často malými otvory ve skříni motoru, nebyla na kabelovou svorku generátoru, která vede k zapalovací cívce, nasazena plastová zástrčka. Tuto zástrčku byste měli nasadit až poté, co bude vše na straně motoru správně nainstalováno.



- Vyhledejte zapalovací cívku s její zásuvkou a třemi vodiči (červený, žlutý a bílý).

- Nasadte na tuto zástrčku dodané 4pólové pouzdro a zasuňte do něj tři vodiče (červený, žlutý a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky pevně zapadly do pouzdra a že jste připojili:

- červený k červenému
- žlutý k žlutému
- bílý k bílému

- Pokud potřebujete (nebo chcete) svorky z krytu zástrčky opět vyjmout, vsuňte zepředu vedle svorek kancelářskou sponku a odsuňte malý výčnělek stranou. Poté vodič vytáhněte.

Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (přes regulátor):



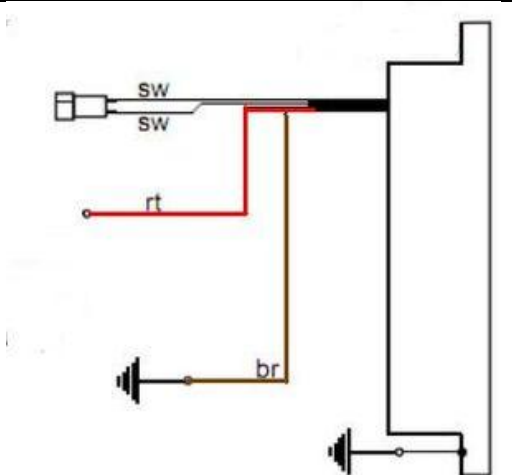
- Dva černé vodiče vedoucí ze statorové cívky přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí (v rozmezí 10 až 50 voltů střídavého proudu) je však nutné stabilizovat (regulovat) a pro většinu použití usměrnit na stejnosměrný proud (DC), jelikož se jedná především o střídavý proud (AC).

- To zajišťuje regulátor/usměrňovač:

Upozornění: Jakékoli **záměny mezi plusem a mínusem** (u stejnosměrných verzí) vedou k okamžitému zničení regulátoru. V takovém případě se nejedná o záruční případ, jelikož jde o nedbalost! Spálený regulátor lze rozpoznat především podle pronikavého zápachu.

Systém je vybaven stejnosměrným regulátorem/usměrňovačem s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50)



- 2 černé (sw) vodiče představují střídavý vstup z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý vodič se připojí ke kterému černému)
- červený (rt) vodič je 12V stejnosměrný výstup plus
- hnědý (br) vodič je zem, vnitřně propojený s krytem

- Zbývá modrý (někdy modro-bílý) vodič u zapalovací cívky. Jedná se o vodič pro vypnutí zapalování.

- Pokud jej připojíte k zemi, zablokuje to zapalování!

Poznámka:

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

- Tento vodič je třeba připojit k sériovému vodiči, který vede od hlavního spínače a/nebo nouzového spínače k místu, kde byla původně umístěna sériová jednotka CDI. Ten při vypnutém stavu propojuje jednotku CDI se zemí a zastaví ji.

Funkce zapnutí/vypnutí proto zůstane stejná jako dříve.

		- U našich cívek se dvěma vývody vedou oba konce sekundárního vinutí ke zapalovacím svíčkám. - Typický odpor mezi oběma výstupy činí 6,2 kOhm. Oba výstupy se aktivují současně (jak je tomu u mnoha dvojitého systému). Jiskry však budou polarizovány s fázovým posunem 180 stupňů, což se může projevit při použití stroboskopu.
- Zapalování bude fungovat správně pouze tehdy, jsou-li připojeny obě svorky svíčky. Nesmíte testovat jednu stranu, zatímco druhá je přerušena (není nasazena na namontovanou zapalovací svíčku). Důvodem je, že (v podstatě) každý výstup využívá uzemnění z druhého. To také znamená, že obě svíčky pracují v sériovém zapojení, čímž se sčítají odpory, proto je lepší používat zásuvky pro zapalovací svíčky (rezistory) s nízkým odporem a ujistit se, že jsou v pořádku. V případě pochybností změřte odpor na zahřáté zásuvce (před měřením ji zahřejte). - Pokud je přerušen proud vedoucí z uzemnění jedné strany přes zapalovací svíčku, přes cívku k druhé zapalovací svíčce a jejímu uzemnění, nevznikne jiskra – na žádné straně. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, připojte vysokonapěťový vodič druhé strany k uzemnění (uzemněte jej), pak to bude fungovat. Někdy si cívka, která je na druhé straně odpojena od uzemnění, hledá náhradní cestu – což se projeví pořádným ohňostrojem v okolí směrem k podvozku.		

Připojte vysokonapěťový (zapalovací) kabel... - Nepoužívejte prosím žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou například „Nology supercables“ nebo „hot wire“. Mohlo by to narušit fungování systému a případně jej poškodit.	... do zapalovací cívky a před montáží cívky natáhněte gumové těsnění (bude to snazší). - Používejte prosím kabel dodaný v balení a ne jakýkoli starý kabel.
- Uděláte si laskavost, když svému motocyklu pořídíte nové zapalovací svíčky a kleště na zapalovací svíčky (nejlépe s odporem v rozmezí 0–2 kΩ). Mnoho problémů lze vysledovat až k „zdánlivě dobrým“ (dokonce i zcela „zbrusu novým“) zapalovacím svíčkám, svorkám a kabelům. - Nepoužívejte zapalovací svíčky s vestavěným potlačovacím rezistorem. Společnost NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (od rezistoru).	
- Nakonec – ještě před vložením baterie a před prvním nastartováním – prosím pečlivě zkontrolujte všechna připojení a montážní prvky podle schématu zapojení. Zkontrolujte také, zda baterie a žárovky mají správné napětí (12 V).	
- Pokud něco nefunguje, podívejte se prosím do našeho průvodce řešením problémů na naší domovské stránce. Jako první krok odpojte modrý vodič od cívky a proveďte nový test.	
- DŮLEŽITÉ: Při opravě klikového hřídele se často obrábí hřídel dynamu, čímž se zkracuje. V důsledku toho se rotor posune níže a může se nyní svými nýty dotýkat cívky statoru. Následkem je poškození statoru a porucha zapalování.	

Důležité bezpečnostní a provozní informace

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

Značky časování na materiálu slouží pouze jako obecný orientační bod při první montáži. Po montáži prosím vhodným způsobem (stroboskopem) zkontrolujte, zda jsou nastavení správná, abyste předešli poškození motoru nebo případně ohrožení svého zdraví. Za montáž a správnost nastavení nesete výhradní odpovědnost vy.

- 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 nástrčkový klíč na zapalovací svíčku pomocí dobře izolačního materiálu a přitlačte jej pevně k pevné zemi na bloku motoru. Nikdy neodstraňujte krytky zapalovacích svíček, když je motor v chodu. Umyjte své vozidlo pouze při vypnutém motoru a vypnutém zapalování.

- Součástí sady by měl být kabel HT s pevnou gumovou krytkou (*kteřá neobsahuje odpor*); abyste splnili místní předpisy (*požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu*), měli byste použít zapalovací svíčku s vestavěným odporem (*nebo vyměnit krytku za takovou, která odpor obsahuje*).
- Nepoužívejte současně krytky zapalovacích svíček obsahující rezistor **spolu** se zapalovacími svíčkami obsahujícími rezistor. Mohlo by to způsobit problémy, zejména obtížné nastartování motoru. Celkový odpor krytky a zapalovací svíčky dohromady by neměl překročit 5 kOhm.
- Mějte na paměti, že zapalovací svíčky stárnou, čímž se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je velmi pravděpodobné, že příčinou je vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).

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

- Nechte nově nainstalovaný systém chvíli běžet, než začnete kontrolovat a testovat hodnoty, nebo – což je ještě horší – provádět na něm změny.
Naše díly byly před dodáním k vám zkontrolovány. Stejně toho moc zkontrolovat nebudete moci. **V každém případě se zdržte měření elektronických součástek (jako jsou zapalovací cívka, regulátor a jednotka předstihu). Riskujete tím vážné poškození vnitřní elektroniky. Z této operace stejně nezískáte žádné hmatatelné výsledky.** Mějte na paměti, že příčinou poruchy může být také váš karburátor, zapalovací svíčky a objímky zapalovacích svíček (i když jsou zcela nové). Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutné znovu seřadit na nižší hodnoty. Pokud systém po montáži nenastartuje, nejprve odpojte modrý (nebo modro-bílý) vypínací vodič přímo u zapalovací cívky (nebo v některých případech u jednotky předstihu), abyste vyloučili případnou poruchu ve vypínacím obvodu. Pečlivě zkontrolujte uzemnění a ujistěte se, že je zajištěno dobré elektrické spojení mezi rámem a blokem motoru.
V případě potíží prosím nejprve nahlédněte do naší znalostní databáze, než nám materiál zašlete k prověření.

- Jiskra klasických bodových zapalovacích systémů má s napětím přibližně 10 000 voltů poměrně malou energii, a proto vypadá žlutě a je tlustá (což ji však činí velmi dobře viditelnou). Jiskra z našeho systému je vysoce energetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto má tvar soustředěný do tenké jehly a modrou barvu, díky čemuž není tak dobře viditelná. Navíc k jiskře dojde pouze při otáčkách potřebných pro startování pomocí kickstartu, nikoli při pomalém stlačování kickstartovací páky rukou (jak by tomu mohlo být u zapalování napájeného z baterie).

- Systémy využívající zapalovací cívky s dvojítmým výstupem mají několik zvláštností. Vezměte prosím na vědomí, 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. Navíc u takových otevřených výstupů mohou po celé cívce létat dlouhé a nebezpečné jiskry.

- Nikdy neprovádějte 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 manipulací s elektronikou odpojte páječku od elektrické sítě! Na zapalovací svíčky nikdy nepoužívejte měděný tmel.

- Elektronika je velmi citlivá na nesprávnou polaritu. Po provedení prací na systému vždy zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Nesprávná polarita způsobuje zkrat a vede k poškození regulátoru, zapalovací cívky a jednotky předstihu. Zapojení se zpravidla provádí vždy podle barev. Případy, kdy se barvy vodičů liší, jsou v našich pokynech výslovně uvedeny.

- Při manipulaci s novým rotorem dbejte na to, abyste nepoškodili jeho magnety. Vyhněte se přímým nárazům do obvodu rotoru. **Při přepravě nikdy neukládejte rotor na stator.** Dodržujte naše pokyny týkající se přepravy materiálu.

- Nepoužívejte zástrčky zapalovacích svíček s odporem vyšším než 5 kΩ. Lepší je použít zástrčky s odporem 1 nebo 2 kΩ. Mějte na paměti, že svíčkové zástrčky stárnou, čímž se zvyšuje jejich vnitřní odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je příčinou s velkou pravděpodobností vadná svíčková zástrčka a/nebo zapalovací svíčka. V případě potíží zkontrolujte také vysokonapěťové kabely. Nikdy nepoužívejte vysokonapěťové kabely z uhlíkových vláken, nikdy nepoužívejte tzv. „horké dráty“, které slibují zvýšení jiskry.

- Je vhodné potřít rotor tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.

- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák s drápy ani kladivo. V takovém případě by se mohly uvolnit jeho magnety. K opětovné demontáži nového rotoru nabízíme speciální stahovák (viz montážní návod)!

- Pokud motocykl nebude delší dobu v provozu, odpojte prosím baterii (pokud je nainstalována), abyste zabránili úniku proudu přes diody regulátoru. I odpojená baterie se však po určité době sama vybije.

- Prosím, řiďte se těmito pokyny, ale zároveň se instalace nemusíte obávat. Nezapomeňte, že před vámi již tisíce dalších zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.

Užijte si jízdu na svém motocyklu s novým elektrickým srdcem!

