

Systém 710379900



Výhoda oproti původnímu systému

Systém generátoru a zapalování pro
Yamaha AS1/2/3**– není určen pro novější modely AS3 s
membránovým ventilem**

- Magnetický generátor s integrovaným zapalováním. Výstup 12 V/150 W DC. Polovodičové zapalování s vlastním napájením ze systému. Nahrazuje starý dynamo, regulátor a zapalovací cívky. Není třeba provádět žádné změny na krytu motoru. Systém je technicky schopen provozu bez baterie.

- všechny díly jsou nové
- velmi stabilní zapalování s vysokou energií jiskry
- lepší startování a spalování paliva, zvyšuje výkon motoru
- pevný světelný výkon (150 W) umožňující halogenové osvětlení
- už žádné problémy s body



Montážní návod pro systém 710379900	9.2.2026
- Pokud umíte nainstalovat a seřadit sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete nainstalovat systém VAPE! Pokud jste nikdy nepracovali na zapalování, raději to nechte na někom, kdo se v tom vyzná.	
- Společnost VAPE nemůže 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 (setrvačnický) nedotýká cívek statoru nebo jiných částí, k čemuž může dojít za různých okolností a může to vést k vážnému poškození.	
Určené použití - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynam/alternátorů a zapalovacích systémů ve veteránských a klasických motocyklech, jejichž charakteristiky motoru nebyly upraveny na trhu s náhradními díly. Tento systém není tuningovým systémem a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zvyšuje provozuschopnost a komfort tím, že nabízí lepší osvětlení, lepší funkci bočních směrovek a klaksonu a ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy také vyšší spolehlivost. Jelikož náš systém neovlivňuje vlastnosti motoru, nezvyšuje emise plyných znečišťujících látek a hlučnost. Ve většině případů by emise znečišťujících látek měly být dokonce sníženy díky lepšímu spalování. Při použití podle určení tedy systém obvykle neporušuje stávající právní status motocyklu. (Zkontrolujte prosím místní právní předpisy!) Tento systém není vhodný pro použití v soutěžních akcích. Pokud bude použit jinak než určeným způsobem, vaše záruka bude neplatná a 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 kompatibilitě (zejména zapalovací cívka a regulátor), což může vyžadovat určité úpravy z vaší strany.	
- Při montáži je nutné začít s montáží součástí motoru, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než začnete montovat vnější součásti. V mnoha případech zákazníci montují nejprve tyto součásti a tím je často upravují v rozporu se zárukou, což je činí nevhodnými pro další prodej. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou zakoupení něčeho z regálu v supermarketu, protože existuje mnoho typů, verzí a možná i neznámých úprav na trhu s náhradními díly, které skýtají velký prostor pro chyby.	

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

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

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

- Rotor je citlivý na nárazy (včetně nárazů během přepravy). Před montáží vždy zkontrolujte, zda není poškozený (u rotoru bez plastového krytu magnetů zkuste magnety odsunout prsty). Po nárazu se mohou přilepené magnety uvolnit a držet na rotoru pouze díky magnetické síle, což není na první pohled patrné. Během provozu motoru by mohlo dojít k značnému poškození. Před umístěním rotoru na motor se ujistěte, že se na jeho magnetech neusadily žádné kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. To by rovněž vedlo k vážnému poškození.

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



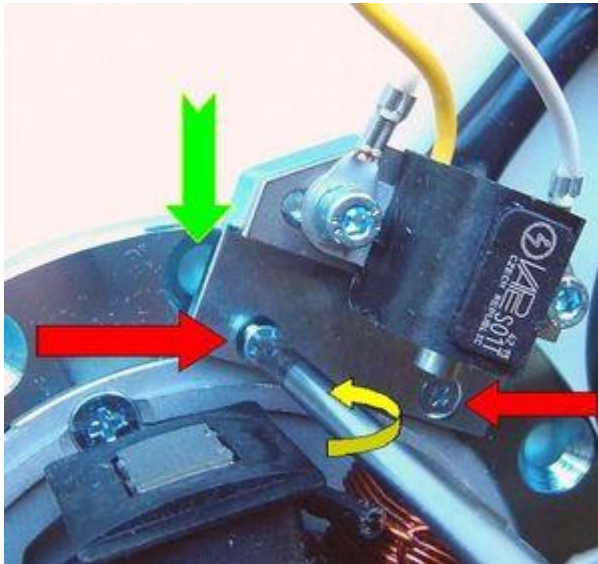
Měli byste obdržet tyto díly:

- statorová jednotka (předem smontovaná)
- rotor
- regulátor/usměrňovač
- dvojitou zapalovací cívku a vysokonapěťové kabely
- relé
- upevňovací šrouby a kabelová spona



- K opětovnému uvolnění nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (díl 99 99 799 00 – není součástí dodávky!).

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



- Upozorňujeme, že držák modulu snímače je k základní desce připevněn pouze volně pomocí 2 malých zápusťných šroubů M3, protože budete muset odšroubovat levý šroub a posunout desku trochu do strany, abyste získali přístup k otvoru pro šroub pro montáž. Protože tento malý šroub je nestabilní, buďte při utahování opatrní (přidáváme 2 náhradní).
- Dále si uvědomte, že senzor 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 k dynamu na 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 ní. Budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat 6voltový. Pokud budete jezdit bez baterie, dodržujte prosím naše pokyny pro jízdu bez baterie.



- Odpojte všechny vodiče od starého dynama, kontaktů, regulátoru a zapalovacích cívek a tyto díly demontujte.
- Obrázek ukazuje jeden typ originálního dynama, můžete mít i jiné uspořádání.



- Vyměňte klín z klikového čepu. Nebude již potřebný a brání montáži. Pokud na to hned na začátku zapomenete, budete muset celou novou jednotku znovu demontovat, abyste se k klínu dostali.

- Ztrátou klínu se nemusíte trápit.



- **Zkontrolujte, zda je** na obvodu sedla dynamu **stále malý kolík**. Jedná se o součást starého uspořádání dynamu, které brání zákazníkovi v nesprávné instalaci původní jednotky.

- Pokud kolík stále existuje, **je nutné jej odstranit** (lze jej vytáhnout kleštěmi).

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



- Sestava statoru se skládá ze 2 po sobě jdoucích vrstev přizpůsobovacích desek a boční desky držáku snímače

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

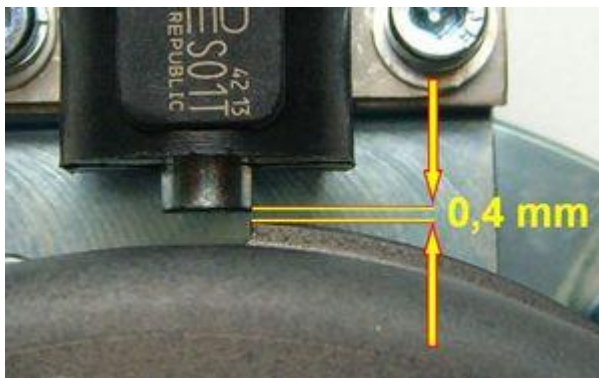
- Poloha cívky statoru není relevantní, pokud černá cívka nesedí přímo pod snímačem (tomuto je třeba se vyhnout).



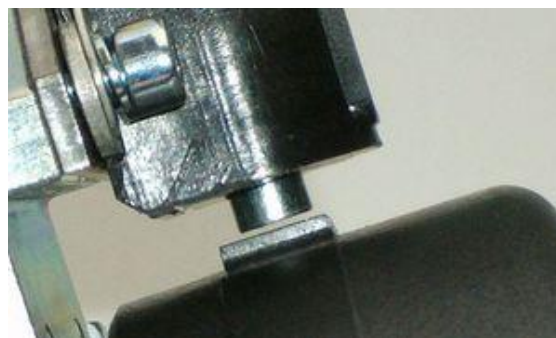
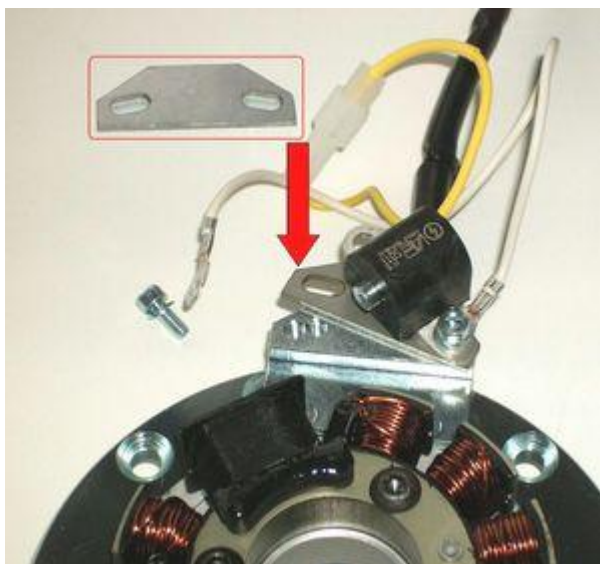
- Umístěte základnu na motor a volně ji upevněte pomocí 2 spodních šroubů se zápustnou hlavou.
- Odšroubujte levý zapuštěný šroub M3 držáku snímače, posuňte jej mírně ve směru hodinových ručiček, abyste získali přístup k otvoru pod ním, a nasadte třetí šroub držáku základny.
- Utáhněte všechny 3 šrouby. Vraťte držák senzoru zpět na místo a velmi opatrně utáhněte oba šrouby M3 s drážkou.



- Podívejte se na nový rotor.
- Na jeho obvodu najdete 2 šikmé výčnělky (nosy). Slouží k impulsu. V okamžiku, kdy výška dosáhne senzoru, spustí jiskru. Nezapomeňte, že motor Yamaha se otáčí proti směru hodinových ručiček (při pohledu na čelo rotoru).



- Nasadte rotor, ale zatím jej neutahujte. Poté rotor pomalu otáčejte rukou a zkontrolujte vůli mezi snímačem a jedním z nosů rotoru. Ta musí být přibližně 0,4–0,5 mm.
- Mezeru můžete upravit povolením 2 upevňovacích šroubů snímače a jeho mírným posunutím.
- Nezapomeňte pečlivě utáhnout 2 upevňovací šrouby snímače. Pokud budou uvolněné, snímač se dostane do kontaktu s rotorem a dojde k jeho zničení.



- Zkontrolujte, zda kovový kolík snímače běží přibližně uprostřed spouštěcí značky na rotoru. Čím více je mimo, tím těžší je startování.

- Vzhledem k tomu, že se při opravě motoru hřídele zkracují, umístíme pod snímač 2mm podložku, aby se snímač posunul zpět na požadovanou úroveň. Pokud je snímač příliš vysoko, podložku odstraňte.



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

- Ve většině případů stačí jednoduše ohnout 2 očkové svorky bílých vodičů směrem dolů (viz obrázek, který lze zvětšit kliknutím). Ve výjimečných případech může být nutné odebrat trochu materiálu z vnitřní strany krytu.

Vyjměte zapalovací svíčky a nastavte píst (kterýkoli z nich, systém zapaluje – stejně jako sériový systém – oba válce současně, což při každém otočení vyprodukuje neškodnou zbytečnou jiskru) do polohy zapalování (viz sériový manuál). U standardního modelu RD by to mělo být 2 mm BTDC (před horní úvratí). K otočení kliky můžete použít nový rotor jako otočný knoflík.



- **S klikou v poloze zapalování** opatrně znovu sejměte rotor – ujistěte se, že tímto úkonem nezměníte polohu kliky – a rotor znovu nasadte na kliku tak, aby levý okraj jednoho (libovolného) z jeho výstupků byl zarovnán s pravým okrajem čipu snímače (tj. když výstupek právě dosáhne čipu snímače).

- Upozorňujeme, že RD se otáčí proti směru hodinových ručiček, takže od horní úvratí (TDC) otočte ve směru hodinových ručiček do předstihu.



- Utáhněte rotor šroubem a nezapomeňte na dodanou podložku. K uvolnění rotoru použijte stahovák M27x1,25.

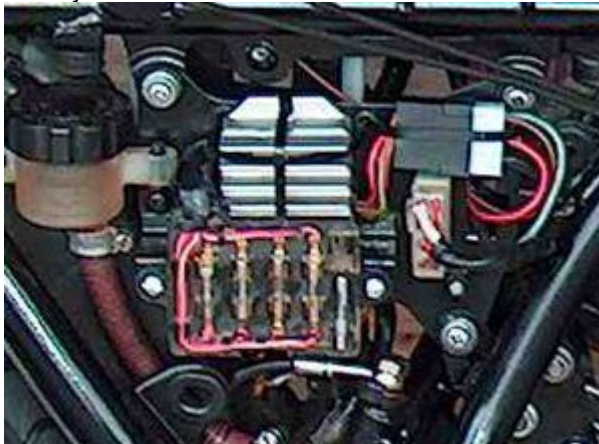
- Tím je práce na motoru dokončena. Vraťte zpět zapalovací svíčky.

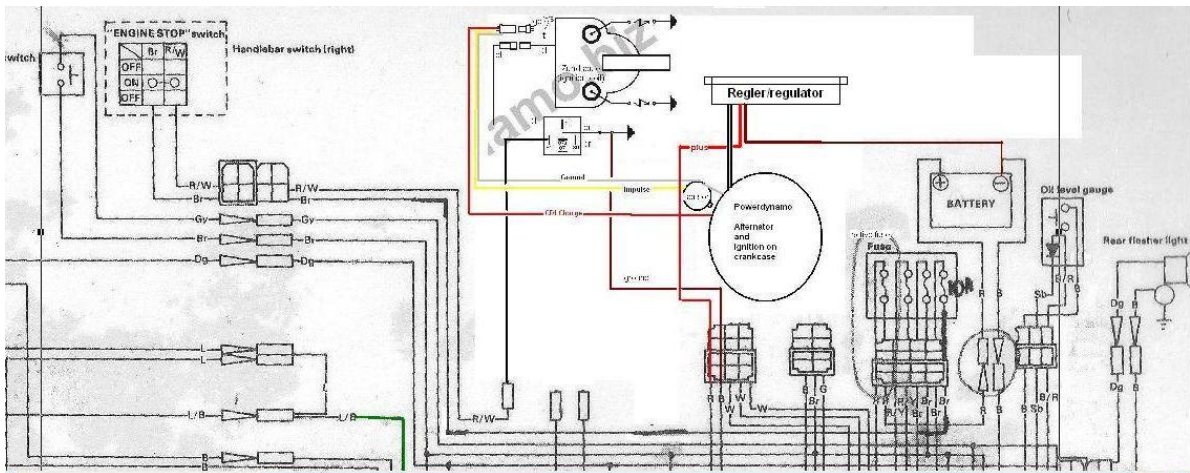
- Zbývá montáž vnějších dílů. Ta se bude u jednotlivých motocyklů lišit. Existují však základní společné body.

- Budete muset umístit:

- novou elektronickou dvojitou zapalovací cívku
- novou regulační/usměrňovací jednotku
- vypínací relé (nebude opraveno, pokud jezdíte bez baterie)

- Zde je návrh:



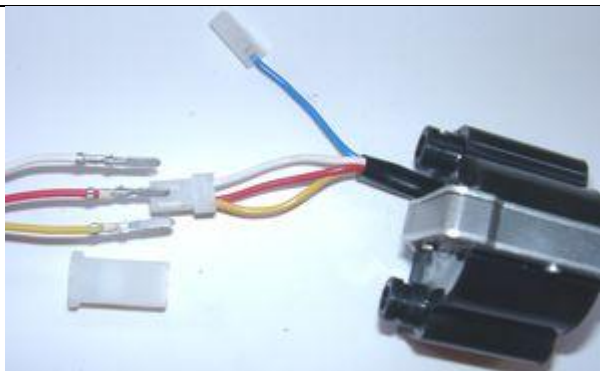


- Integrace nových dílů do starého systému se bude lišit podle verze (existovalo několik verzí sériového zapojení). Některé body jsou však vždy stejné:

- připojte červený/bílý vodič, který dříve vedl od hlavního spínače k sériovým zapalovacím cívkám, k černému vodiči na pinu 85 relé PD
- připojte červený vodič z nového regulátoru (plus 12 V) k červenému vodiči, který dříve vedl z pojistkové skříňky k původnímu regulátoru
- připojte hnědý vodič z nového regulátoru (zem) k černému vodiči vedoucímu od záporného pólu baterie k původnímu regulátoru
- 3 bílé vodiče ze sériového alternátoru lze odstranit nebo nechat izolované
- Zapojení mezi součástmi VAPE je vysvětleno níže.

Připojte díly podle schématu zapojení 72xr102.

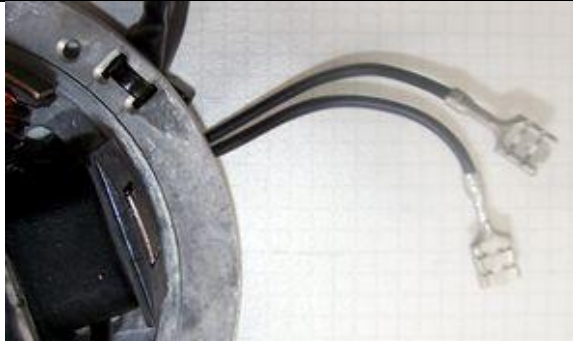
- Aby se usnadnil výstup vodičů často malými otvory v krytu motoru, plastová zástrčka kabeláže generátoru, která vede ke zapalovací cívkě, nebyla nasazena na svorku vodiče. Zástrčku byste měli nasadit až poté, co bude vše správně nainstalováno na straně motoru.



- Najděte zapalovací cívku s konektorem a třemi vodiči (červeným, žlutým a bílým).
- Nasadte na tuto zástrčku dodaný 4polový konektor a zapojte tři vodiče (červený, žlutý a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že jsou svorky pevně zasunuty do konektoru a že jste zapojili:

- červený s červeným
- žlutý na žlutý
- bílý k bílému

- Pokud potřebujete (nebo chcete) svorky znovu vyjmout z krytu konektoru, vsuňte do přední části vedle svorek kancelářskou sponku a odsuňte malý výstupek. Poté vodič vytáhněte.

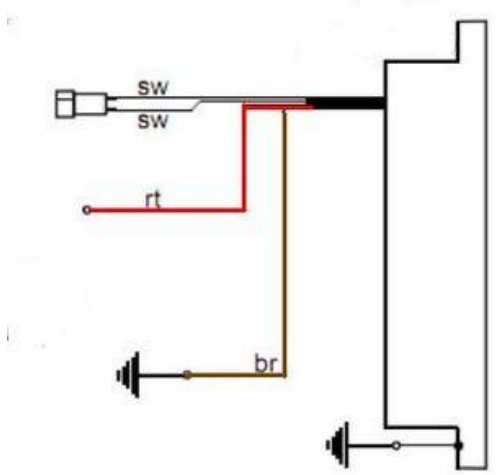
Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (prostřednictvím regulátoru):

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

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

- To se provádí pomocí regulátoru/usměrňovače.

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

Systém má stejnosměrný regulátor/usměrňovač 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 je připojen k kterému)
- červený (rt) vodič je 12V DC výstup plus
- hnědý (br) vodič je zem, vnitřně připojený k pouzdru

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

- Připojte jej k zemi – zastaví zapalování!

Poznámka:

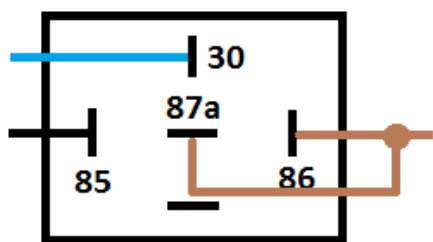
- Pokud dojde k poruše zapalování, jako první opatření odpojte tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet

- Vypněte pomocí samostatného vypínače (při jízdě bez baterie):

Relé nebude namontováno. Modrý (/bílý) kabel zapalovací cívky bude připojen k vypínači, který se uzavírá proti zemi (tlačítko na řídítkách). Nebo namontujete zámek zapalování, který má možnost připojení proti zemi, když je v poloze OFF.

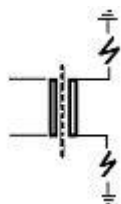
- Metoda s baterií:

Připojte hnědý vodič relé k dobrému uzemnění. Delší černý vodič z relé vedte k vodiči, který dříve vedl k pinu přivádějícímu napětí, když je spínač zapnutý (u německých motocyklů: pin 15), a připojte jej tam. Připojte modrý vodič z pinu 30 relé k modrému (/bílému) vodiči na nové zapalovací cívce. Pokud vám na silnici selže baterie, stačí odpojit tento modrý vodič a vaše kolo bude opět fungovat (nyní se však nebude dát zastavit vypnutím).

Zapojení relé (pokud se používá):

- Hnědý vodič s kroužkovou svorkou z pinů 87a a 86 je připojen k zemi.

- Černý vodič z pinu 85 je připojen k terminálu hlavního spínače, který je pod napětím, pokud je spínač zapnutý.



- V našich dvojitých výstupních cívkách jsou oba konce sekundárního vinutí připojeny ke zapalovacím svíčkám.

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

- Zapalování bude fungovat správně pouze v případě, že jsou připojeny oba terminály svíčky. Nesmíte testovat jednu stranu, když je druhá strana otevřená (není nasazena na zapalovací svíčku). Důvodem je to, že (v podstatě) každý výstup využívá uzemnění druhého výstupu. To také znamená, že obě svíčky pracují sériově, čímž se zvyšuje odpor, proto je lepší použít zásuvky zapalovacích svíček s nízkým odporem (rezistory) a ujistit se, že jsou v pořádku. V případě pochybností změřte odpor na **horké** zásuvce (před měřením ji zahřejte).

- Je-li proud z uzemnění jedné strany přes zapalovací svíčku, přes cívkou, k druhé zapalovací svíčce a jejímu uzemnění přerušen, nedojde k jiskře - na žádné straně. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, připojte HT vodič druhé strany k uzemnění (uzemněte jej) a bude to fungovat. Někdy cívka zbavená uzemnění z druhé strany hledá náhradu - s nějakými pevnými ohňostroji kolem sebe k podvozku.

Zašroubujte 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 natáhněte gumové těsnění (bude to snazší).

- Používejte kabel dodaný v balení, nikoli starý kabel.

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

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

- 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 obrábí 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 vyložení 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 dobře viditelnou). Jiskra z našeho systému je vysoce energetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto má tvar tenké jehly a modrou barvu, díky čemuž není tak viditelná. Kromě toho se jiskra objeví pouze při otáčkách spouštěných kickstartérem, a ne při pomalém stlačování kickstartéru rukou (jak tomu může být u zapalování na bázi baterie).

- Systémy využívající dvojité výstupní zapalovací cívky mají několik zvláštností. Vezměte prosím na vědomí, že během testování jedné strany musí být druhá strana připojena k namontované zapalovací svíčce nebo bezpečně uzemněna. V opačném případě nedojde k jiskření na žádné straně. Navíc při takových otevřených výstupech mohou po celé cívce létat dlouhé a nebezpečné jiskry.

- Nikdy neprovádějte elektrické obloukové svařování na motocyklu, aniž byste zcela odpojili všechny součásti obsahující polovodiče (zapalovací cívka, regulátor, předstih). Stator a rotor není nutné demontovat. Totéž platí pro pájení. Před dotykem elektroniky odpojte páječku od elektrické sítě! Nikdy nepoužívejte měděnou tmel na zapalovací svíčky.

- Elektronika je velmi citlivá na nesprávnou polaritu. Po práci na systému zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Nesprávná polarita způsobuje zkraty a zničí regulátor, zapalovací cívku a jednotku předstihu. Zpravidla se vodiče vždy spojují podle barvy. Případy, kdy se barva mezi vodiči mění, jsou výslovně uvedeny v našich pokynech.

- Při manipulaci s novým rotorem dbejte na to, abyste nepoškodili jeho magnety. Vyvarujte se přímých úderů do obvodu rotoru. **Při přepravě nikdy nepokládejte rotor na stator.** Dodržujte naše pokyny týkající se přepravy materiálu.

- Nepoužívejte svíčky s odporem vyšším než 5 kOhm. Lepší je použít svíčky s odporem 1 nebo 2 kOhm. Mějte na paměti, že svíčkové koncovky stárnou, čímž se zvyšuje jejich vnitřní odpor. Pokud motor startuje pouze za studena, je velmi pravděpodobné, že příčinou je vadná svíčková koncovka a/nebo svíčka. V případě problémů zkontrolujte také vysokonapěťové kabely. Nikdy nepoužívejte uhlíkové HT kabely, nikdy nepoužívejte takzvané „horké dráty“, které slibují zvýšení jiskry.

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

- Nikdy nepoužívejte kleště nebo kladivo k uvolnění rotoru. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. K dispozici je speciální stahovák pro opětovné uvolnění nového rotoru (viz montážní návod)!

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

