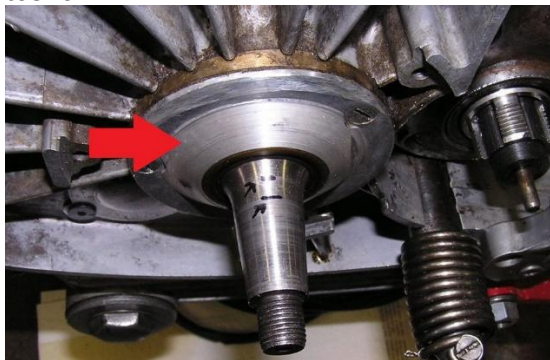


Systém 736499900



- u motorů s vysokým držákem olejového těsnění



výhoda oproti originálnímu systému:

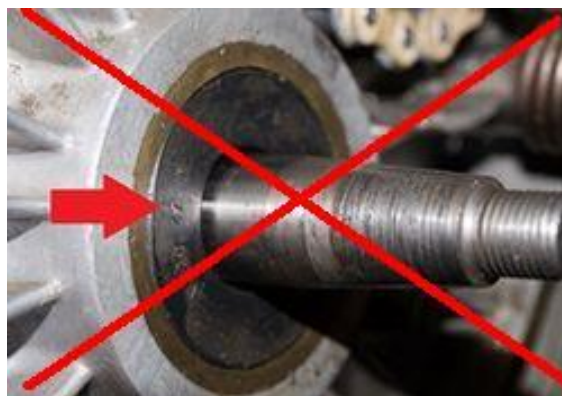
Systém generátoru/zapalování pro Motobi 125, 175 Catia/250 Sport Spezial s kuželovitostí klikového hřídele 4°17 (1:6,66) a vysokým držákem olejového těsnění

- Polovodičové zapalování s magnetovým generátorem. Výstup 12 V/180 W DC. Plně nahrazuje starý magnetový systém a kontaktní zapalování.

- Pokud chcete, můžete jezdit i bez baterie. Předstih zapalování je řízen plně elektronikou a kopíruje charakteristiku původního odstředivého regulátoru. Máte na výběr z různých charakteristik předstihu.

- Upozorňujeme, že tento systém je určen výhradně pro motory Motobi s vysokým držákem olejového těsnění.

- Naše systémy pro jiné motory Motobi nejsou pro tyto motory vhodné, stejně jako tento systém není vhodný pro ty ostatní.



- všechny díly jsou nové
- vyšší světelný výkon
- lepší startování, lepší spalování paliva



M736499900

Návod k montáži systému 736499900	21.7.2026
- Pokud umíte namontovat a seřadit sériový zapalovací systém a máte základní mechanické dovednosti, můžete si nainstalovat VAPE! Pokud jste se zapalovacím systémem ještě nikdy nepracovali, 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, či s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhrazuje 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 (setrvačnický) 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 spolehlivost. 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) olovenými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo s uzavřenými olovenými 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 ve způsobu montáže (zejména zapalovací cívka a regulátor), což si vyžádá určité úpravy z vaší strany.	
- Při montáži je bezpodmínečně nutné začít sestavováním dílů souvisejících s motorem, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než přistoupíte k montáži vnějších dílů. V mnoha případech zákazníci nejprve sestavují právě tyto díly a často je přitom upravují v rozporu se záručními podmínkami, čímž se stávají nevhodnými k dalšímu prodeji. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou pouhého sáhnutí po výrobku z regálu v supermarketu, neboť existuje velké množství 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.

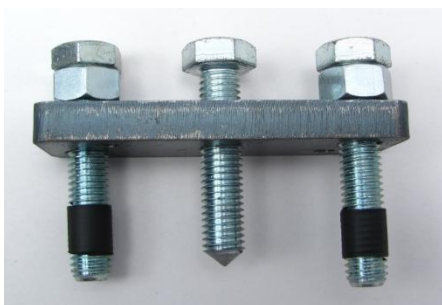
- Rotor je citlivý na nárazy (včetně nárazů během přepravy). Před montáží prosím vždy zkontrolujte, zda není poškozen (u rotoru bez plastového obalu magnetů zkuste magnety prsty odsunout stranou). Po nárazu se mohly přilepené magnety uvolnit a držet se na rotoru pouze magnetickou silou, takže si toho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

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



Měli byste obdržet tyto díly:

- statorová jednotka
- rotor
- jednotka předstihu (černá skříňka)
- zapalovací cívka a vysokonapěťový vodič
- regulátor/usměrňovač
- vodiče hnědý, červený, modrý
- stahovák

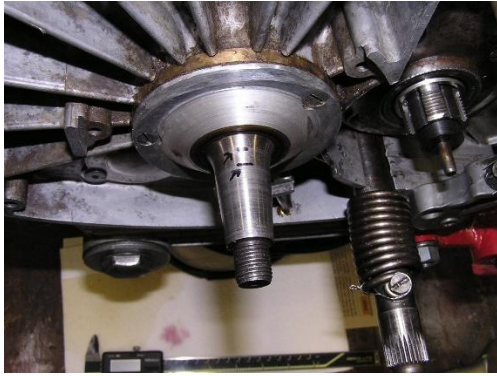


- K demontáži nového rotoru používejte výhradně dodaný stahovák (číslo dílu: 76 93 799 34)!

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

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

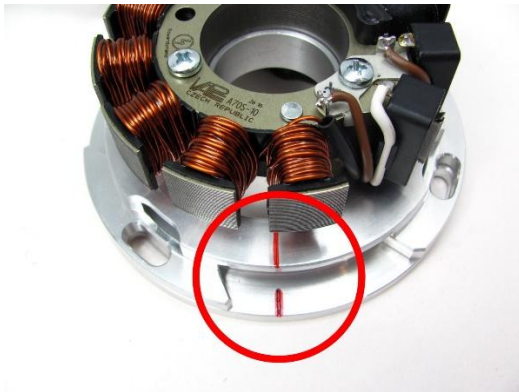
- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Mějte na paměti, že budete instalovat 12voltový systém, takže budete potřebovat buď 12voltovou baterii, nebo budete muset využít možnost jízdy bez baterie. Pokud chcete jezdit bez baterie a máte na motocyklu směrová světla, musíte namísto baterie nainstalovat elektrolytický kondenzátor (min. 20 000 mF/16 V) pro vyhlazení pulzujícího napětí. Je možné, že místní dopravní předpisy vyžadují přítomnost parkovacích světel (a tedy i baterie, prosím ověřte si to). I tak budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 voltech.



- Demontujte starý magnet a zapalovací cívku.

- Vyměňte klín z klikového hřídele. Už ho nebudete potřebovat. Nezapomeňte na to, jinak budete mít později při montáži potíže.

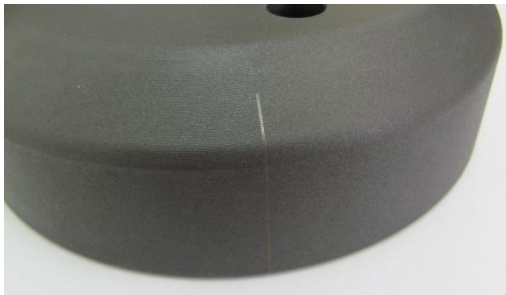
- Poznámka: Tento klín ve skutečnosti nedrží rotor na hřídeli – to zajišťuje kužel. Slouží pouze k navedení do správné polohy, která se nyní dosáhne jiným způsobem.



- Podívejte se na novou statorovou jednotku. V blízkosti menších černých cívek tam najdete malé červené označení. Jedná se o značku pro nastavení časování zapalování.

- Upozornění: Není důvod demontovat stator z montážní desky. Pokud jej však přesto demontujete, ujistěte se, že jej namontujete zpět přesně tak, jak byl původně, jinak značka ztratí platnost a nastavení časování zapalování bude nesprávné.

- Jelikož je průměr rotoru větší než průměr desky, bude značka zakryta rotorem. Před nasazením rotoru proto budete muset značku přenést na skříň motoru.

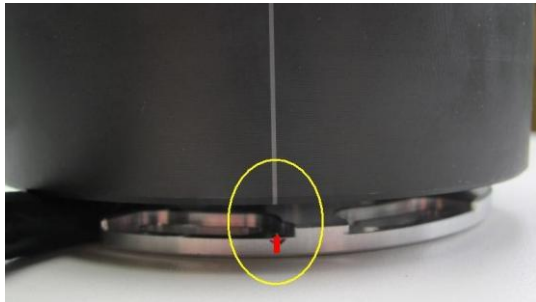


- Prohlédněte si nový rotor. Na jeho obvodu najdete laserem vyznačenou čáru. Jedná se rovněž o značku zapalování.



- Nasad'te novou jednotku statoru na motor, na stejné místo, kde byla umístěna stará deska statoru.

- Větší černá cívka a vodič budou směřovat nahoru.



- Nasaďte rotor volně na klikovou hřídel a zkontrolujte, zda se může volně pohybovat nad základnou statoru; pečlivě zkontrolujte, zda se nedotýká hlav šroubů, kterými je vnitřní deska připevněna k adaptéru. Vyjměte zapalovací svíčku a nastavte píst do polohy „TDC“ (horní úvratě). Jelikož je to pomocí startovací páky obtížné, použijte rotor jako otočný knoflík.

- Rotor opět opatrně sejměte, aniž byste změnili polohu kliky, a nasaďte jej zpět na kliku tak, aby se značka na rotoru shodovala se značkou na základové desce. V této poloze rotor opatrně upevněte původní maticí kliky. Dbejte na to, abyste během této operace nezměnili polohu kliky, jinak budete muset celý postup opakovat. K demontáži rotoru použijte stahovák M27x1,25. Tím je práce na motoru dokončena. Nasaďte zpět zapalovací svíčku.

- Rotor opět opatrně sejměte, aniž byste změnili polohu kliky, a nasaďte jej zpět na kliku tak, aby se značka na rotoru shodovala se značkou na základové desce. V této poloze rotor opatrně upevněte původní maticí kliky. Dbejte na to, abyste během této operace nezměnili polohu kliky, jinak budete muset celý postup opakovat. K demontáži rotoru použijte stahovák M27x1,25.

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

- Novou zapalovací cívku upevněte na vhodném místě, nejlépe tam, kde byla upevněna původní cívka.

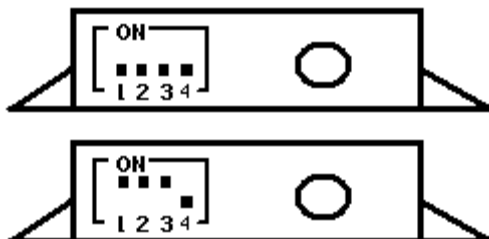
Jeden ze šroubů neutahejte, na tomto místě je třeba připojit svorku zemnicího kabelu.

- Jednotku předstihu a regulátor můžete umístit pod sedadlo (namísto baterie). K tomu si případně můžete vyrobit vlastní držák (není součástí dodávky).

Jednotka předstihu může být nahoře, regulátor dole.



- Při montáži jednotky předstihu si všimněte malého modrého spínacího bloku na horní úzké straně. Nacházejí se zde 4 přepínače pro volbu různých křivek předstihu.

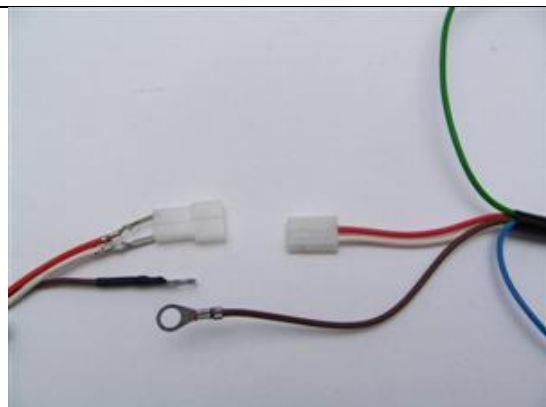


- Pokud jsou všechny přepínače v poloze OFF (opačné k ON), motor dosáhne plného předstihu 38° při 3 000 ot./min, jak má být.

- Někteří zákazníci doporučují toto nastavení: 5° při volnoběhu a plné předstihové úhel 40° při 3 000 ot./min.

Připojte součásti podle schématu zapojení 91ik_102!

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



- Vyhledejte jednotku předstihu s její zásuvkou a dvěma vodiči (červeným a bílým).

- Nasadte na tuto zástrčku dodané dvoupolohové pouzdro a zasuněte do něj dva vodiče (červený a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky jsou v pouzdře pevně zasunuty a že jste připojili:

- bílý k bílému
- červený k červenému

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

- Hnědé vodiče **z nového generátoru a jednotky předstihu** s kulatými očními koncovkami ...

... je třeba přišroubovat k držáku zapalovací cívky (zem). Toto připojení je velmi důležité. Nespoléhejte se prosím na držák jako *na* zemnicí spoj. Barva, olej a nečistoty často brání dobrému kontaktu!

- Zelený (u starších systémů šedý) kabel jednotky předstihu ...

... je výstupem směřujícím k zapalovací cívce a připojuje se tam k jediné zástrčkové svorce.

Důležité! Vyhněte se prodlužování zeleného vodiče mezi jednotkou předstihu a zapalovací cívkou. Mohlo by to vést k poruchám zapalování. Nikdy nevedte vysokonapěťový kabel a kabely z alternátoru k jednotce předstihu a/nebo šedý vodič z jednotky předstihu k zapalovací cívce těsně vedle sebe (například v jednom stínění). Dojde tak k zpětné vazbě, která naruší zapalování a může dokonce poškodit jednotku předstihu.

Modrobílý vodič na jednotce předstihu. Jedná se o vodič pro vypnutí (odpojení).

- Poznámka:

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

- Při připojení k zemi dojde k zastavení zapalování!

- Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které již původně měly magnetické zapalování a proto se vypínají zkratem na zem.

- Tato vozidla mají konstrukčně zabudovaný hlavní zámek (nebo nějaký nouzový vypínač), který v poloze OFF spojuje kolík se zemí (německé motocykly: kolík 2). Sem se připojí modrobílý vodič zapalovací cívky. Tímto způsobem funguje vypnutí stejně jako dříve.

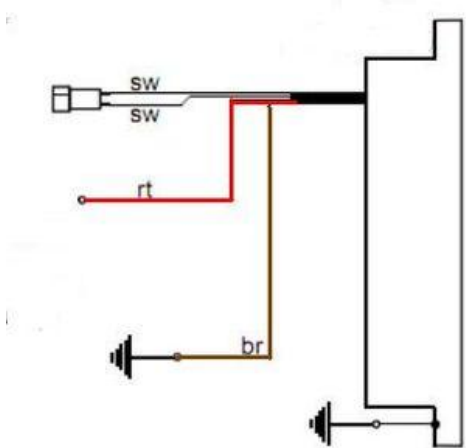
Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (přes regulátor):

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

Upozornění: Jakékoli **záměny plusu a mínusu** (u verzí na stejnosměrný proud) 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.

Regulátor tohoto systému: je vybaven vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem, který zajišťuje plnou funkčnost blinkrů a klaksonu bez ohledu na to, zda je v systému přítomna baterie:



- 2 černé (sw) vodiče představují vstup střídavého proudu z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý vodič se připojí ke kterému černému)
- červený (rt) vodič je kladný (plusový) výstup 12 V DC
- hnědý (br) vodič je záporný (minus) vodič uzemnění, vnitřně připojený k pouzdru regulátoru

- Přišroubujte 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 nikoli jakýkoli starý kabel.

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

Nepoužívejte svíčky s integrovaným odporem A svíčky s vnitřním potlačovacím odporem. Společnost NGK (např.) nabízí také takové svíčky označené písmenem „R“ (odpěr).

Na závěr – **ještě před instalací 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 dynama, čímž se zkracuje. V důsledku toho se rotor posune níže a může se nyní dotýkat cívky statoru. Výsledkem 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 vodič 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 v 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 seřídit 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 dvojitým 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 na motocyklu svařování elektrickým obloukem, 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 zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Nesprávná polarita způsobuje zkrat a může vést k poškození regulátoru, zapalovací cívk 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 přes stator.** Dodržujte naše pokyny týkající se přepravy materiálu.
- Nepoužívejte zástrčky zapalovacích svíček s odporem vyšším než 5 kΩ. Raději použijte 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 potříit 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!

Schéma zapojení 91ik_102

