

Systém 739299900



Výhoda oproti původnímu systému:

Generátor/elektronické zapalování pro MV Agusta 150RS vyrobené v 60. letech (průměr základové desky 110 mm)

- NEVHODNÉ pro novější modely 150RS „S“ (s průměrem základové desky 94 mm)!

- Magnetový generátor s integrovaným polovodičovým zapalováním. Výkon 12 V/100 W DC. Nahrazuje starý dynamo DANSI a všechny součásti zapalování.

- Není třeba provádět žádné úpravy na skříni motoru. Pokud chcete, můžete jezdit i bez baterie.

- všechny díly jsou nové
- vyšší světelný výkon
- velmi stabilní zapalování s pevnou jiskrou
- lepší startování, lepší spalování paliva
- žádné další opotřebení kontaktů
- Už se nemusíte obávat odstředivého regulátoru



Návod k montáži systému 739299900	21.7.2026
- 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) 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 tyto díly sestavují jako první, a tím je často upravují v rozporu se záručními podmínkami, což je činí 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:

- rotor
- předmontovaná jednotka statoru
- zapalovací cívka / vysokonapěťový kabel
- regulátor/usměřovač
- jednotka předstihu (černá skříňka)
- doplňky



- K demontáži 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 vytrhnout magnety.

- Ujistěte se, že váš motocykl pevně stojí na středovém stojanu, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup ke straně motoru, kde je umístěn generátor.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Mějte na paměti, že budete instalovat 12voltový systém, takže budete potřebovat buď 12voltovou baterii, nebo budete muset jezdit bez ní. Stejně budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 voltech.

- Při provozu bez baterie se prosím řiďte našimi pokyny k provozu bez baterie. Pokud máte nainstalovány blikáče typu „bullseye“, musíte baterii nahradit elektrolytickým kondenzátorem s kapacitou min. 20 000 µF/16 V, který zajistí vyhlazení pulzujícího napětí.

V prvním kroku
budou z motocyklu demontovány staré díly!



- Odšroubujte kryt generátoru a sejměte jej. Odpojte vodiče od starého dynamy. Vytáhněte všechny vodiče z krytu motoru, ale zatím žádné vodiče nepřestřihujte.

- Odšroubujte starý stator (3 šrouby) a sejměte jej z motoru. Stáhněte rotor; k tomu budete potřebovat stahovací šroub. Vyjměte klín z klikového hřídele. Ten již nebudete potřebovat. Nezapomeňte na to, jinak budete mít později při montáži potíže.

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

- Prohlédněte si novou jednotku statoru. Na její základové desce najdete červenou značku. Jedná se o časovací značku pro zapalování. Tato značka bude zakryta rotorem, proto ji prodlužte na skříni motoru.

- Umístěte předem smontovanou sestavu statoru na motor, na stejné místo, kde byl původní stator. Kabel by měl vyčnívat stejně jako u sériového systému. Desku přišroubujte pomocí 3 dodaných šroubů M5.

- Vedejte kabelový svazek ze statoru ven přes otvor pro kabely v přední části motoru.



- Pokud zcela sejmete cívku statoru z podstavce, nezapomeňte ji znovu nasadit do správné polohy. Kabel musí vést správným otvorem (viz obrázek). V opačném případě dojde ke změně časování o 120° a barevné značky již nebudou správné.



- Prohlédněte si nový rotor. Na jeho obvodu najdete malé vtažené označení. Označení je odolné, ale není dobře viditelné, zejména když je rotor upevněný. Je proto vhodné označení zvýraznit nějakou barvou (nejjednodušší je použít fixu).

- Vyjměte zapalovací svíčku a nastavte píst do horní úvratí (TDC). Jelikož je to pomocí startovací páky obtížné, nasadte nový rotor na klikový hřídel (neupevňujte jej šrouby) a použijte jej jako rukojeť k otočení kliky.



- Jakmile je horní úvrat (TDC) nalezena, opatrně opět uvolněte rotor, aniž byste posunuli polohu klikového hřídele z horní úvraty.

- Poté jej vraťte zpět tak, aby značka na rotoru byla zarovnána s **červenou značkou na základně**.

- Nový rotor upevněte pomocí původního šroubu a 4 dodaných podložek. Dbejte na to, abyste nezměnili polohu klikového hřídele. Znovu nasadte zapalovací svíčku.

- Je možné, že po několika zkušebních cyklech budete chtít nastavení časování mírně upravit. Koneckonců existuje více typů MV a naše nastavení je standardní bezpečnostní varianta.

- Časování změníte takto:

- zašroubováním táhla do rotoru a jeho vysunutím z kliky
- a (aniž byste měnili polohu klikového hřídele) nastavte rotor do požadovaného úhlu. Posunutím více ve směru hodinových ručiček dosáhnete dřívějšího zapalování, posunutím proti směru hodinových ručiček zase pozdějšího – nezapomeňte, že máte motor s pravotočivým chodem.

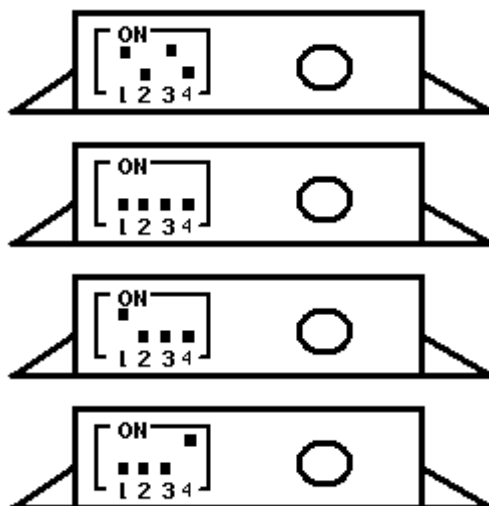
- Nyní je třeba na motocyklu najít místo pro novou zapalovací cívku, jednotku předstihu a nový regulátor/usměřovač. Regulátor má vhodné rozměry a nevyžaduje proudění vzduchu.



- Součástky můžete umístit na jakékoli vhodné místo, včetně prázdného krytu baterie.

- Jelikož systém může fungovat i bez baterie, lze jeho součásti snadno skrýt.

- Před instalací jednotky předstihu si prohlédněte malé přepínače na jednotce předstihu. Ty aktivují různé charakteristiky. K dispozici jsou 4 přepínače, které aktivují různé křivky předstihu.



- Nejvhodnější křivka pro MV (podle našeho názoru) je znázorněna zde. Od předstihu 4° při volnoběžných otáčkách stoupá až na plný předstih 40° při 3 500 ot./min.

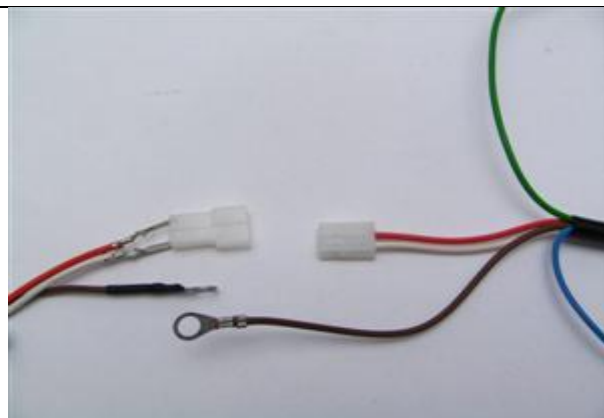
- Pokud chcete vyzkoušet jiné nastavení, použijte toto (plné předstihování je při 3 000 ot./min, ale pouze 38°).

- Nebo tato varianta, kdy se plného předstihu 38° dosáhne až při 5 000 ot./min (pravděpodobně ne nejlepší volba).

- Pokud chcete omezit výkon motoru při otáčkách vyšších než 8 500 ot./min. s počátečním předstihovým úhlem 4° při volnoběhu a maximálním předstihovým úhlem 40° při 3 000 ot./min., použijte toto nastavení.

Propojte 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 zástrčka. Tuto zástrčku 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).

Na tuto zástrčku nasadte dodané dvoupohodové pouzdro zástrčky a zasuňte 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 pouzdra 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 ...

... musí být přišroubovány 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 cívice 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 cívice 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

- **Je-li připojen k zemi, dojde k zastavení zapalování!**

- Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které 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):

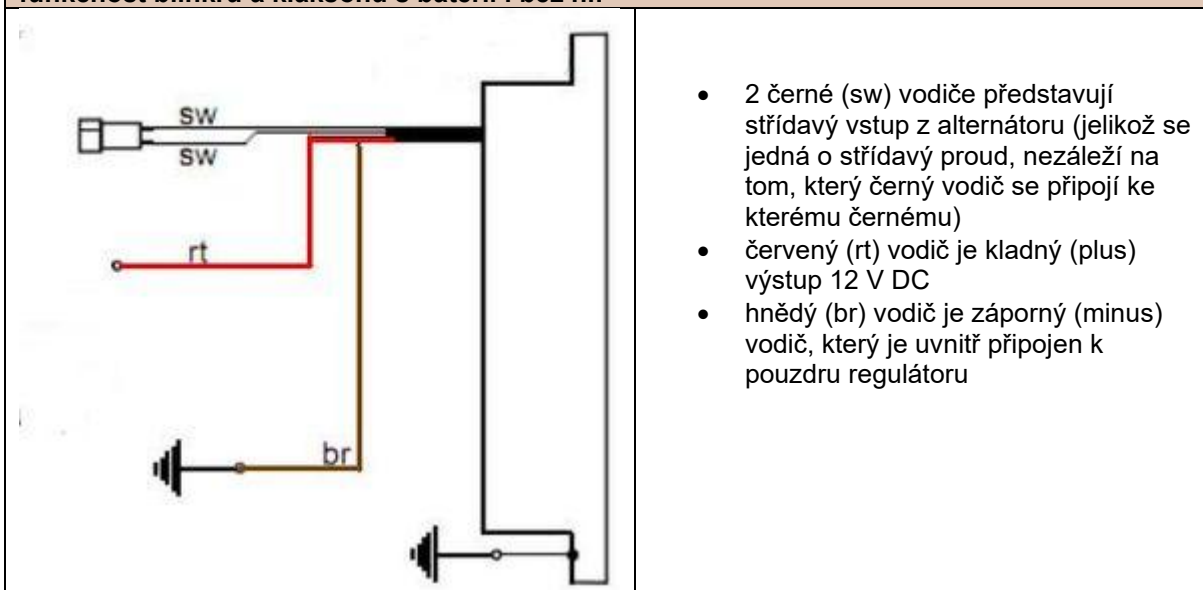


- Dva černé vodiče vedoucí ze statorové cívky přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.

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

Upozornění: Jakékoli **záměny kladného a záporného pólu** (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: má zabudovaný vyhlazovací kondenzátor, který umožňuje plnou funkčnost blinkrů a klaksonu s baterií i bez ní:



Přišroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ...

- **Nepoužívejte** prosím žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou „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).

- Použijte prosím kabel dodaný v balení a ne jakýkoli starý kabel.

- Uděláte si laskavost, když svému motocyklu pořídíte nové zapalovací svíčky a svíčkové klíče (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 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 obrátí hřídel dynamu, čímž se zkracuje. V důsledku toho se rotor posune níže a může se nyní svými nýty 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 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 našem návodu 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. 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 takzvané „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

