

Systém 72 32 799 DC  
Systém 72 32 799 AC  
Systém 77 34 799 DC  
Systém 77 34 799 AC  
Systém 77 35 799 DC  
Systém 77 35 799 AC

Magneto a zapalovací systém pro Montesa (pravá strana, upevňovací matice rotoru M14)  
Systém zapalování a osvětlení (může fungovat s baterií i bez ní)  
- Systémy jsou k dispozici s rotory o 3 různých hmotnostech

- 72 32 799 s rotorem 1 kg
- 77 34 799 s rotorem 1,4 kg, POZOR: nevejde se pod všechny kryty!
- 77 35 799 s rotorem 2 kg, POZOR: nevejde se pod všechny kryty!

**POZNÁMKA:** Existují různé verze motocyklu Montesa. Hlavní rozdíl, pokud jde o zapalovací systém, spočívá v tom, na které straně motoru je zapalování namontováno, a v tloušťce čepu klikového hřídele na straně magneto (odlišná velikost upevňovací matice rotoru).

- Tento systém by měl být kompatibilní s: Montesa H6.




**výhoda oproti původnímu systému:**

- Polovodičové zapalování na bázi magnetu.  
Nahrazuje původní magneto i všechny součásti zapalování. Nevyžaduje úpravy na klikové skříni.

- Verze DC 12 V, 180 W
- Verze AC 12 V, 70 W. Podrobnosti o systémech AC
- systém zcela bez podpory osvětlení viz 72 32 599 00
- všechny díly jsou nové
- polovodičové zapalování
- velmi stabilní zapalování s pevnou jiskrou
- lepší startování, lepší spalování paliva



Návod k montáži pro systémy 7190 / 7232 / 7664 / 7732 / 7733 / 7734 / 7735 / 7736 / 7737	6.5.2026
<p>- Pokud umíte namontovat a nastavit sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete namontovat i VAPE! Pokud jste nikdy na zapalování nepracovali, raději to nechte udělat někomu, kdo se v tom vyzná.</p>	
<p>- 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. Vyhrazujeme si právo provádět změny na výrobku, v technických údajích nebo v montážních a provozních pokynech bez předchozího upozornění</p>	
<p><b>DŮLEŽITÉ</b></p>	
<p>- <b>Před zahájením prací na motocyklu si prosím pečlivě a celé přečtete tyto pokyny</b> 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 tohoto systému. Zkontrolujte, zda to, co jste zakoupili, skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Nesprávné nastavení zapalování může poškodit motor a při startování kopnutím dokonce způsobit zranění (silné zpětné rázy). Během prvních zkušebních jízd buďte opatrní. V případě potřeby změňte nastavení na bezpečnější hodnoty (menší předstih). Během montáže pečlivě zkontrolujte, zda se rotor (setrvačnick) nedotýká cívek statoru nebo čehokoli jiného, k čemuž může dojít v důsledku různých okolností a vést k vážnému poškození.</p>	
<p><b>Určené použití</b> - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynam a zapalovacích systémů u veteránů a klasických motocyklů, <b>u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně upraveny</b>. Nejedná se o tuningový systém a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zlepšuje provozuschopnost a komfort díky lepšímu osvětlení, lepší funkci bočních blinkrů 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 hluchost. 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 v 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.</p>	
<p> - 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.</p>	
<p>- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými bateriemi s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými bateriemi, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jakýmkoli jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- 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.</p>	
<p>- Při montáži je bezpodmínečně nutné začít s montáží dílů souvisejících s motorem, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než přistoupíte k montáži vnějších dílů. V mnoha případech zákazníci montují nejprve tyto díly a často je přitom upravují, čímž porušují záruční podmínky a znemožňují jejich další prodej. 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 značné riziko chyby.</p>	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními jiných výrobců (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, svěřte ji odborníkovi nebo odbornému servisu. Nesprávná montáž může poškodit nový systém i váš motocykl a případně dokonce způsobit 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. Na poškození rotoru způsobené použitím jiných nástrojů nebo metod se záruka nevztahuje.

- Rotor je citlivý na nárazy (včetně nárazů během přepravy). Před montáží prosím vždy zkontrolujte, zda není poškozen (u rotoru bez magnetického potahu zkuste prsty posunout magnety stranou). Po nárazu se mohly přilepené magnety uvolnit a držet na rotoru pouze magnetickou silou, takže to není na první pohled patrné. Během chodu motoru by mohlo dojít k značnému poškození. Před nasazením rotoru na motor se prosím ujistěte, že se na jeho magnetech nenacházejí žádné kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. To by rovněž 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 aktuální informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>



**System DC 1 kg (38 oz):  
Měli byste obdržet tyto díly:**

- statorová jednotka
- rotor
- zapalovací cívka (CDI) a vysokonapěťový kabel
- regulátor/usměřovač
- vypínací vodič
- 2 svorky
- 3 šrouby M5



**System AC 1 kg (38 oz):  
Měli byste obdržet tyto díly:**

- jednotka statoru
- rotor
- zapalovací cívka (CDI) a vysokonapěťový kabel
- regulátor střídavého proudu
- vypínací vodič
- 2 svorky
- 3 šrouby M5



- v závislosti na verzi jeden z těchto rotorů

- 1 kg (38 oz)
- 1,4 kg (51 oz)
- 2 kg (70 oz)



- v závislosti na verzi jedna z těchto statorových jednotek

- pro montáž na levou stranu (na obrázku vlevo)
- pro montáž na pravou stranu (na obrázku vpravo)

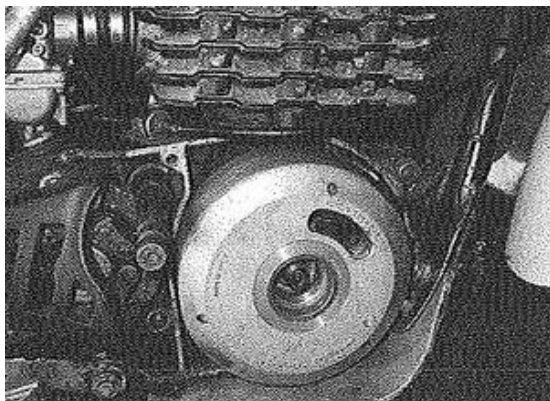


K opětovnému uvolnění nového rotoru použijte pouze stahovák M27x1,25, KTERÝ **NENÍ SOUČÁSTÍ DODÁVKY** (díl 99 99 799 00).

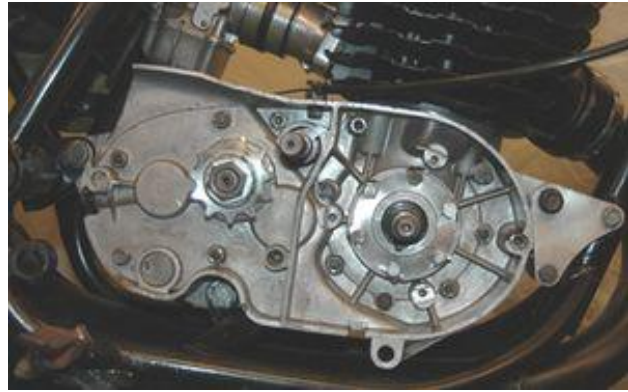
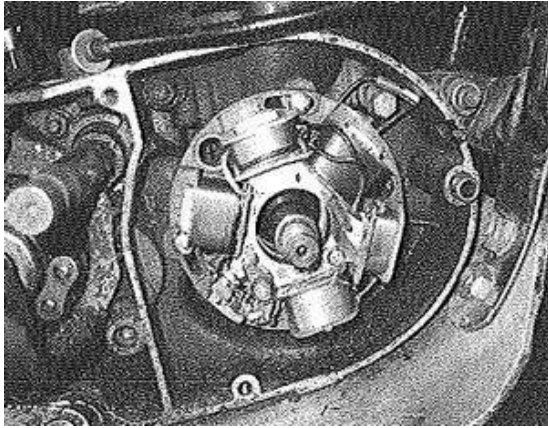
**Poznámka:** Nikdy nepoužívejte stahovák s drápy, kladivo ani žádné jiné zařízení, které by mohlo magnety setřást.

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

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Upozorňujeme, že budete instalovat 12voltový systém, takže budete potřebovat buď 12voltovou baterii, nebo budete muset využít možnost jízdy bez baterie. V takovém případě prosím dodržujte naše pokyny pro jízdu bez baterie. Budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 voltech.



- Vytáhněte sériový rotor z klikového hřídele (k tomu budete potřebovat stahovák), odšroubujte starý stator a sejměte jej z motoru.



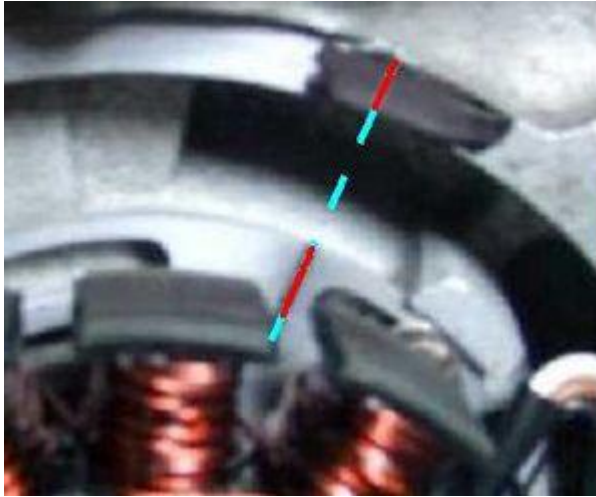
- Vyměňte klín z klikového hřídele. Už ho nebudete potřebovat. Nezapomeňte na to, jinak budete mít později při montáži potíže.

**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 jednotku statoru. Zjistíte, že po větší černé cívce tam zůstala malá červená značka. Jedná se o značku pro nastavení časování zapalování.

**Upozornění:** Není důvod stator z montážní desky demontovat. Pokud jej však demontujete, ujistěte se, že jej namontujete zpět stejně jako předtím, jinak značka přestane platit a časování zapalování bude nesprávné.



- Jelikož značka pro zapalování na základové desce nebude po nasazení rotoru viditelná, budete ji muset přesunout na místo, které je dále od středu.

na obrázku je jiný motor, ale stejný problém



- Umístěte novou jednotku statoru na motor, na stejné místo, kde byla umístěna stará deska statoru.



- Prohlédněte si nový rotor. Na jeho obvodu najdete laserem vyznačenou (u starších rotorů vtlačenou) čáru. Jedná se rovněž o značku zapalování. Je sice odolná, ale není dobře viditelná, proto ji raději zvýrazněte fixem.

- Zkontrolujte vnitřní stranu (magnety) rotoru, zda se tam nenacházejí cizí předměty (šrouby, podložky atd.). Mohly by tam způsobit poškození.

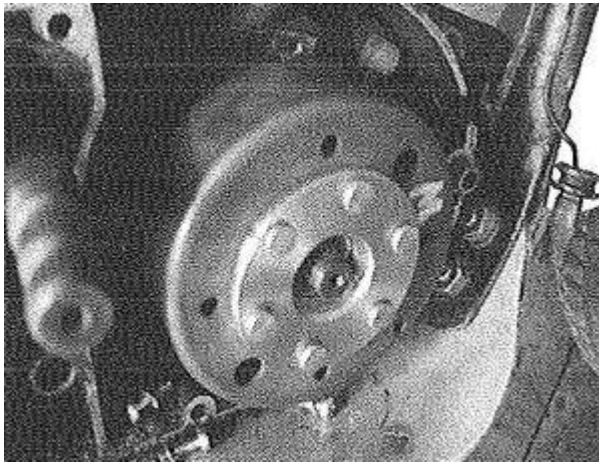
- Vyjměte zapalovací svíčku. Volně nasuňte rotor na klikovou hřídel a zkontrolujte, zda se může volně pohybovat nad základnou statoru.



- Nastavte píst do polohy pro zapalování. Ta se nachází krátce před horní úvratí (BTDC). Hodnota se udává buď v milimetrech, nebo ve stupních BTDC. Pokud žádnou hodnotu nenajdete, zkuste 2,5 mm a hodnotu později upravte na základě výsledků měření.

- Opatrně sejměte rotor, aniž byste změnili polohu klikového hřídele, a nasadte jej zpět tak, aby se značka na rotoru zarovнала se značkou na statoru.

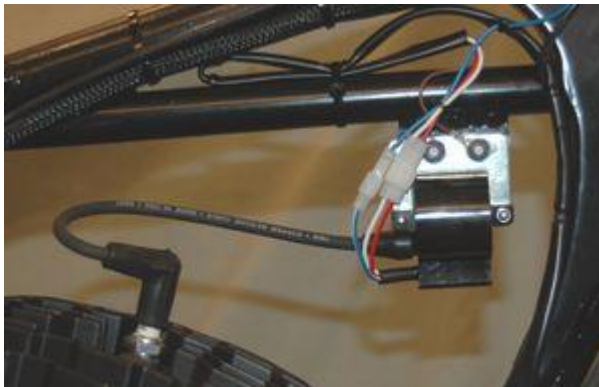
Obrázek ukazuje jiný motor, ale stejnou situaci



- V této poloze opatrně utáhněte rotor originální maticí.

- Zkontrolujte, zda se rotor může volně otáčet nad cívkami.

- Upevněte zapalovací cívku a regulátor na rám motocyklu, nejlépe na místo, kde byla původní cívka.



(na obrázku je regulátor střídavého proudu)

**Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (přes regulátor):**

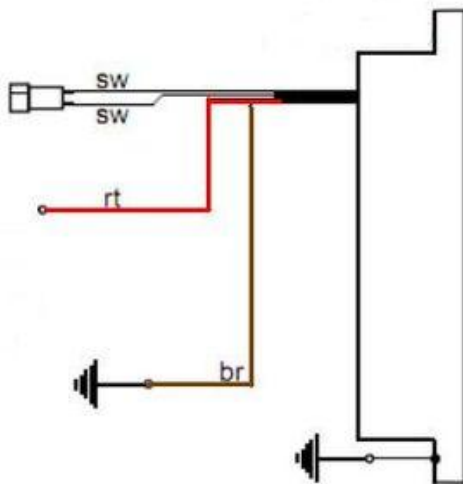
- Dva černé vodiče vedoucí z cívky statoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.

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

**- K tomuto účelu nabízíme různé regulátory:**

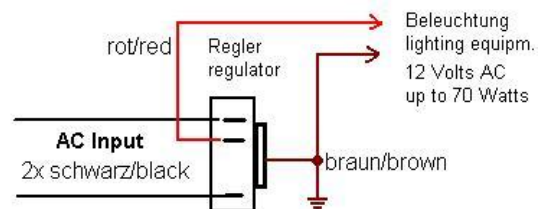
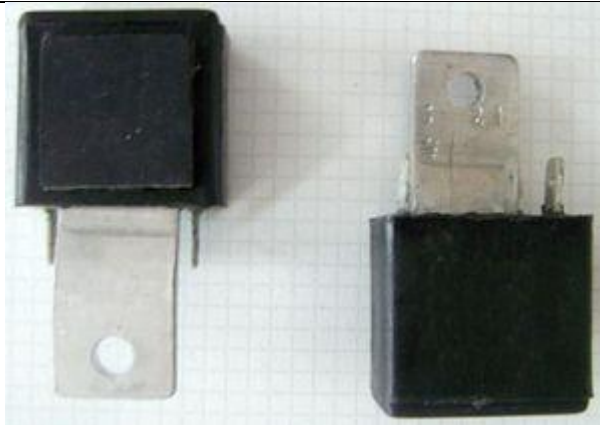
**Upozornění:** Jakékoli **zaměnění plusu a minus** (u verzí pro stejnosměrný proud) vede k **okamžitému zničení regulátoru. To nepředstavuje záruční případ, jelikož se jedná o nedbalost!** Spálený regulátor lze většinou poznat podle pronikavého zápachu.

**Regulátor DC:** Regulátor DC 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)
- červený (rt) vodič je 12V DC výstup plus
- hnědý (br) vodič je zem, vnitřně připojený k pouzdru

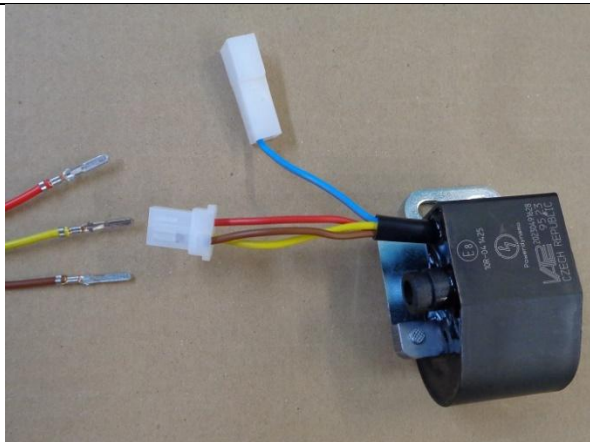
**Regulátor střídavého proudu:** Regulátor střídavého proudu (70 36 799 50)



- 2 černé (sw) vodiče jsou vstup střídavého proudu z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý vodič se připojí ke kterému) – používají se vnější piny
- od středového pinu a uzemnění, které připojíte, máte regulované střídavé napětí, napájející [spotřebiče](#) střídavého proudu
- Řízení nabíjení není možné (už jen proto, že zde není žádná baterie).

**Připojte součásti podle schématu zapojení 73ik\_102:**

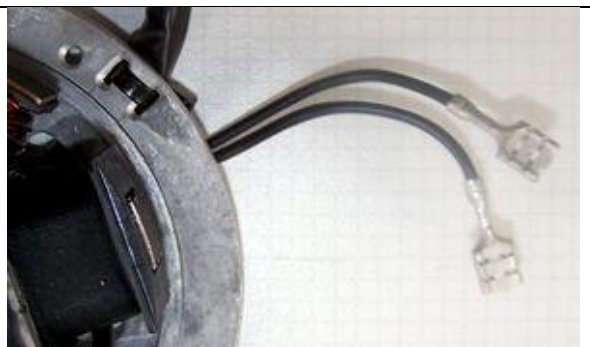
- Aby se usnadnil průchod vodičů často malými otvory v krytu motoru, nebyla na koncovku vodiče nasazena plastová zástrčka kabeláže generátoru, která vede k zapalovací cívce. Zástrčku byste měli nasadit až poté, co bude vše na straně motoru správně nainstalováno.



- Najděte zapalovací cívku s konektorem a třemi vodiči (červený, hnědý a žlutý).  
 - Dočasně nasadíte na tuto zástrčku dodaný 4pólový konektor a zapojte do něj tři vodiče (červený, hnědý a bílý) z alternátoru. Ujistěte se, že svorky jsou v konektoru pevně zasunuty a že jste propojili:

- červený k červenému
- hnědý k hnědému
- žlutý k žlutému

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

**Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (přes regulátor):**


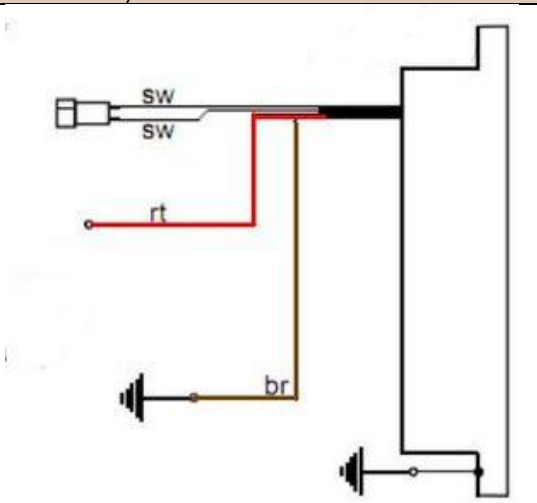
- Dva černé vodiče vedoucí ze statorové cívků přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.

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

- **K tomuto účelu nabízíme 2 různé regulátory:**

**Upozornění:** Jakékoli **zaměnění plusu a minus** (u verzí na stejnosměrný proud) vede k **okamžitému zničení regulátoru. To nepředstavuje záruční případ, jelikož se jedná o nedbalost!** Spálený regulátor lze rozpoznat většinou podle jeho pronikavého zápachu.

**Regulátor:** s regulátorem stejnosměrného proudu 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)
- červený (rt) vodič je 12V DC výstup plus
- hnědý (br) vodič je uzemnění, vnitřně připojené k krytu

Dva černé kabely vedoucí z generátoru ...	... by měl být kabel s konektorem typu „ “ zasunut do dodaného dvojitého plastového konektorového pouzdra. Toto pouzdro se připojuje k plastovému konektoru na konci dvou černých vodičů na regulátoru. Nezáleží na tom, který černý vodič je na které straně, protože se jedná o střídavý proud.
Hnědý kabel z regulátoru ...	... by měl být připojen buď k zápornému pólu baterie, nebo k dobrému uzemnění, pokud není k dispozici baterie.
Červený kabel z regulátoru ... <b>Pozor:</b> Nesprávná polarita poškodí elektroniku!	... by se mělo připojit buď k <b>kladnému pólu 12V</b> baterie, nebo, pokud baterie není k dispozici, k vedení vedoucímu k odběrným místům (obvykle ke vstupnímu kolíku hlavního vypínače).
- Pokud používáte baterii, ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla <b>10A pojistku</b> .	
- Bez baterie <b>NENÍ</b> k dispozici kontrolka nabíjení, která by stejně nefungovala. Regulátor má zabudovaný vysoce výkonný kondenzátor pro vyrovnání napětí. Tím je zajištěno, že vaše boční směrovky (blinkry) a klakson budou fungovat správně i bez baterie.	
- Zbývá modrý (někdy modrobílý) vodič u zapalovací cívk. Jedná se o vodič pro odpojení napájení.  <b>Poznámka:</b>  Pokud dojde k poruchám zapalování, odpojte jako první opatření tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu vyjet	<b>Připojený k zemi – zastaví zapalování!</b>  - Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které původně již měly magnetické zapalování a proto se vypínaly zkratem na zem.  - Tato vozidla jsou z konstrukčního hlediska vybavena hlavním zámkem (některá mají také nouzový vypínač), který v poloze OFF spojuje kolík se zemí (německé motocykly: kolík 2). Sem se připojí modrý (nebo bílý) vodič zapalovací cívk. Tímto způsobem bude vypínání fungovat <b>stejně jako dříve</b> .
Přišroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ...  <b>Nepoužívejte</b> prosím žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou „Nology supercables“ nebo „hot wire“. To by narušilo systém a mohlo by dojít k jeho poškození.	... do zapalovací cívk a před montáží cívk ji natáhněte přes gumové těsnění (bude to snazší). Použijte prosím kabel dodaný s balíčkem a ne jakýkoli starý kabel.
- Uděláte si laskavost, když svému motocyklu pořídíte nové zapalovací svíčky a svíčkové koncovky (nejlépe s odporem v rozmezí 0–2 kΩ). Mnoho problémů lze vysledovat až k „zdánlivě dobrým“ (dokonce i zcela „zbrusu novým“) zapalovacím svíčkám, koncovkám a kabelům. - <b>Nepoužívejte</b> zapalovací svíčky s vestavěným potlačovacím odporem. Společnost NGK (např.) nabízelá takové zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro odpor).	
- Nakonec – <b>ještě před vložením baterie a prvním nastartováním</b> – prosím pečlivě zkontrolujte všechna připojení a montáž 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 cívk a proveďte nový test.	
- <b>DŮLEŽITÉ:</b> Při <b>opravě klikového hřídele</b> se často obrábí hřídel alternátoru, čímž se zkracuje. V důsledku toho se rotor posune níže a může se nyní svými nýty dotýkat cívk 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 vodítko při první montáži. Po montáži prosím vhodnými prostředky (stroboskopem) zkontrolujte, zda jsou nastavení správná, abyste předešli poškození motoru nebo dokonce ohrožení svého zdraví. Za montáž a správnost nastavení nesete odpovědnost výhradně 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 odhalených vysokonapěťových kabelů. Pokud potřebujete zkontrolovat jiskření, pevně uchopte nástrčný klíč na zapalovací svíčku pomocí dobře izolačního materiálu a přitlačte jej pevně k pevné části motorového bloku.

Nikdy netahat za krytky zapalovacích svíček, když motor běží. Umyjte vozidlo pouze při vypnutém motoru a vypnutém zapalování.

- Součástí sady by měl být kabel HT s pevnou gumovou krytkou (*kteřá neobsahuje odpor*); v souladu s místními předpisy (*požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu*) byste měli používat zapalovací svíčku s vestavěným odporem (*nebo vyměnit krytku za takovou, která odpor obsahuje*).

- Nepoužívejte současně zapalovací svíčky s odporem a svíčky s odporem. Mohlo by to způsobit potíže, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor svíčky a zapalovacího víčka dohromady by neměl překročit 5 kΩ.

- Pamatujte, 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, i těch předem namontovaných. Pokud se během provozu uvolní některé díly, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předem montujeme pouze volně.

- Nechte nově nainstalovaný systém chvíli běžet, než začnete kontrolovat a měřit hodnoty, nebo – což je ještě horší – provádět na něm úpravy.

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 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 svíčkové objímky (i když jsou zcela nové). Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutné znovu nastavit na nižší hodnoty. Pokud systém po montáži nenastartuje, 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 nejprve nahlédněte do naší znalostní databáze, než nám materiál zašlete k prověření.

- Jiskra klasických kontaktních zapalovacích systémů má s napětím kolem 10 000 voltů relativně 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 tenké jehly a modrou barvu, což ji činí méně viditelnou. Navíc jiskru získáte pouze při otáčkách při startu pomocí kickstartu, a nikoli pomalým stlačením kickstartu rukou (jak by tomu mohlo být u zapalování na baterii).

- Systémy využívající zapalovací cívky s dvojitým výstupem mají několik zvláštností. Pamatujte, 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 cívku, regulátor, předstih). Stator a rotor není nutné demontovat. Totéž platí i 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 vede k poškození regulátoru, zapalovací cívky a jednotky předstihu. Zásadně platí, že vodiče se vždy připojují 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 svíčkové kleště s odporem vyšším než 5 kΩ. Lepší je použít kleště 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 velmi pravděpodobnou příčinou vadná svíčková zástrčka a/nebo zapalovací svíčka. V případě problémů 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. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. K opětovné demontáži nového rotoru nabízíme speciální stahovák (viz montážní návod)!
- Pokud motocykl nebude delší dobu používán, odpojte prosím baterii (pokud je nainstalována), aby se zabránilo úniku proudu přes diody regulátoru. I odpojená baterie se však po určité době vybije.
- Prosím, řiďte se těmito pokyny, ale zároveň se instalace nemusíte obávat. Pamatujte, že před vámi již tisíce dalších zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.  
***Užijte si jízdu na svém motocyklu s novým elektrickým srdcem!***

