

IGNITECH - časté otázky.

Můj motocykl není uveden v seznamech na internetových stránkách ani v seznamech v nastavovacích softwarech. Jste schopni na něj vyrobit zapalování ?

To, že Váš motocykl není uveden v některém seznamu na našich stránkách nebo v software vůbec neznamená, že nejsme schopni na něj vyrobit zapalování. V tomto případě doporučujeme, obrátit se na nás s konkrétním dotazem.

Kolik stojí zapalování na můj motocykl ?

Nejprve je třeba určit typ zapalování vhodný pro Váš motocykl. To lze určit ze seznamů montážních návodů u jednotlivých zapalování na našich stránkách nebo konkrétním dotazem. Naše cenová politika je přehledná a cenová hladina je dlouhodobě stabilní. Ceny standardních produktů jsou uvedeny v ceníku (<http://www.ignitech.cz/cz/ceniky>). Cenu speciálních úprav zapalování je nutno dohodnout individuálně.

Jaká je cena software?

Nastavovací software je součástí dodávky jednotky ve formě CD-ROM.

Jaká je záruka?

Záruka je 2 roky. Záruka se nevztahuje na nevhodné používání výrobku (např. špatné zapojení indukčních cívek u kapacitního zapalování).

Jaké jsou potřeba podklady pro výrobu zapalování ?

Ve většině případů nám dnes již stačí název motocyklu (např. Yamaha XTZ660) a rok výroby. Jelikož se však některé motocykly vyráběly v několika modifikacích, buď dle roku výroby, nebo i souběžně, doporučujeme dodat hned s poptávkou následující podklady:

- a) název motocyklu, rok výroby*
- b) foto jednotky zapalování, foto připojovacích konektorů tak, aby bylo vidět na barvy přírodních vodičů a na to do jakých pozic v připojovacím konektoru tyto vodiče vedou.*
- c) pokud je to možné - schéma zapojení z manuálu*
- d) foto snímacího systému (snímač a pulzní rotor) v pozici horní úvrti (toto požadujeme pouze výjimečně)*
- e) další doplňující údaje - např. maximální požadované otáčky (omezovač)*

Jakým způsobem mohu zapalování koupit (zaplatit) a jaké jsou dopravní možnosti ?

- a) **Hotově** - u nás ve firmě (IGNITECH, Českobratrská 84, PŘELOUČ, Česká republika).*
 - b) **Dobírka PPL** (120,- Kč). Jiné způsoby dopravy po nás prosím nechtějte, neúměrně zatěžují naši administrativu. Toto je léty vyzkoušený spolehlivý způsob, jak k Vám Vaše zboží rychle (obvykle do 24h) dopravit.*
 - c) Na **Slovensko** posíláme též dobírkou PPL (240,- Kč). Platíte v SKK dle aktuálního kurzu.*
 - d) Do **ciziny** posíláme pomocí DHL.*
- Zboží je při dodávce do zahraničí nutno zaplatit předem. Platbu je možné učinit buď převodem na účet nebo pomocí PayPal. Podrobné propozice pro platbu budou uvedeny ve faktuře, kterou obdržíte okamžitě po objednávce. Součástí objednávky musí být fakturační a dodací adresa.*

Jakými jazyky a jakou formou je možné s firmou IGNITECH komunikovat ?

Je možné komunikovat česky, anglicky a německy. Preferovaná forma komunikace je E-mail.

Software hlásí neslučitelnost verzí.

Jednotka v tomto případě hlásí číslo své verze (např. IGN=30). Stejně tak hlásí číslo své verze ovládací software (např. EXE=36). Je nutné k číslu verze jednotky použít kompatibilní ovládací software (se stejným číslem verze). Kompatibilní ovládací software je vždy dodán spolu s jednotkou na CD-ROM. Pokud dodaný software již nemáte k dispozici, můžete si ho stáhnout z našich stránek (www.ignitech.cz/key/key.htm).

Co je to "Základní předstih" ?

Je to v podstatě předstih, který jednotka vykonává od startu až do prvního bodu křivky v nastavovacím programu. Tento "Základní předstih" je dán fyzicky tvarem a polohou pulzního rotoru vůči snímači (viz obrázek). Když jednotka realizuje "Základní předstih", tak takzvané "pálí na zadní hraně". Při startování a nízkých otáčkách se velmi dynamicky mění úhlová rychlost klikové hřídele. Pokud by zapalování nepálilo na fyzicky dané hraně pulzního rotoru, tak by předstih velmi kolísal. To by vedlo k nestabilitě při startování a na nízkých otáčkách. Ve většině případů je dokonce vhodné první bod křivky nastavit nad volnoběžné otáčky motoru a "Základní předstih", tak používat i při volnoběžných otáčkách. U řady motorů takovéto použití vede ke stabilizaci volnoběžných otáček.

Pomocí ovládacího software "Základní předstih" **nelze změnit!!!** Políčko **Základní předstih** v ovládacím software slouží pouze k popisu fyzického stavu na konkrétním motoru. Na každém motoru je tento "Základní předstih" jiný (3° až 25°, standardní hodnota bývá okolo 10°).

Lze volit dobu buzení indukční cívky u zapalování TCIP4 ?

Dobu buzení lze volit buď skokově ("krátké" nebo "dlouhé" buzení), plynule ("manual") nebo lze použít režim "Auto" ve kterém si vhodné buzení nastaví jednotka sama.

Krátké buzení je určeno pro indukční cívky s odporem primárního vinutí menším než 2 Ohmy a indukčností menší než 6 mH. Dlouhé buzení je určeno pro indukční cívky s větším odporem a indukčností. Volbou Dlouhého buzení pro cívky s malým odporem a indukčností může dojít k jejich přehřátí a následné destrukci. Volbou Krátkého buzení pro cívky s velkým odporem a indukčností dojde k redukci energie jiskry.

Lze pomocí produktů Ignitech předělat kontaktní zapalování na bezkontaktní ?

Ano, znamená to ovšem jisté mechanické a elektrické úpravy, které musíte na motoru provést. Místo přerušovacích kontaktů, vačky a kondenzátorů je nutno umístit některý vhodný snímací systém. Ten se skládá z induktivního snímače a pulzního rotoru. Pulzní rotory vyrábíme standardně s průměrem 70 nebo 50 mm. Šířka je 3-4 mm a vnitřní otvor má průměr 8 mm. Dále je nutné zapojit řídicí jednotku zapalování dle návodu. Původní indukční cívky je možno použít.

Mám vadnou magnetovou cívku. Jaké je řešení ?

Většina jednoválcových motocyklů používá kapacitní zapalování, které je napájeno z magnetové cívky (zapalování typu ACCDI). Vady magnetové cívky se většinou projevují snížením nebo úplným přerušením generovaného napětí. Průvodním jevem bývá snížení nebo zvýšení odporu magnetové cívky a snížení její indukčnosti. Řešením je použití jednotky kapacitního zapalování napájené z palubní sítě 12V (zapalování typu DCCDI).

Bude zapalování vyrobeno s originálními konektory ?

Ve většině případů ano. Naše firma má přístup k většině konektorů používaných pro zapalovací jednotky na motocyklech. V těch případech, kdy tyto konektory nemáme, vyrábíme jejich funkční repliku. A v případech, kdy je konektor nesehnatelný i nevyrobitelný, musí zákazník originální konektor odstříhnout a použít nový dodaný s naší jednotkou.

Je možné Vámi nabízené induktivní snímače použít "do oleje" ?

V minulosti jsme disponovali pouze snímači které nebyly vhodné pro použití v olejové lázni. V současné době jsou všechny nabízené snímače použitelné do oleje.

Jak se jednotka chová mezi jednotlivými body křivky (mapy) ?

Jednotka mezi jednotlivými body lineárně interpoluje. Příklad:

*Dva body křivky 2000 ot. předstih 10°
 3000 ot. předstih 20°*

- na 2400 ot. bude předstih 14°.

Jednotka má výpadky chodu.

Výpadky mohou být způsobeny mnoha příčinami. Zde jsou některé z nich:

a) špatný signál ze snímacího systému - např. radiální vůle na klikové hřídeli může u snímacích systémů s dlouhým výstupkem způsobit deformaci signálu. Následkem mohou být výpadky zapalování.

b) výpadky napájení - jednotka musí mít stabilní napájení bez poklesů napětí. I malé výpadky způsobené např. vadným vypínačem mohou způsobit výpadky zapalování.

b) rušení - doporučujeme používat odrušené komponenty vysokonapěťového systému. Alespoň jeden z těchto komponentů (např. koncovka nebo svíčka) by měl být s odrušovacím odporem.

Jednotka nekomunikuje s počítačem.

To, že jednotka nekomunikuje s počítačem, může mít mnoho příčin. Zde jsou některé z nich:

a) jednotka není napájena - při komunikaci přes sériový port je nutné jednotku napájet (zapnout klíčky a zapnout vypínač na říditku).

b) software a jednotka nejsou kompatibilní.

c) v software je navolený jiný sériový port (COM), než do kterého máte jednotku fyzicky připojenou - u počítačů se sériovým portem to bývá COM1 nebo COM2.

Při použití redukce z USB na COM se v počítači zřídí nový sériový port, jehož číslo musíte znát a zvolit ho v software (číslo nového portu lze zjistit ve Správci zařízení nebo zkusmo volbou jednoho portu za druhým). Pozor !!! - v každé USB zdírce většinou dojde ke zřízení jiného sériového portu.

Novější verze našich nastavovacích software obsahuje volbu Auto. Při jejím použití najde software sériový port, ke kterému je připojena jednotka automaticky.

d) v počítači není nainstalovaný ovladač pro vámi používanou redukci USB -> COM. Pokud má naše jednotka přímo USB připojení (používáme intrface PL2303 od firmy Prolific) je v některých případech nutné nainstalovat ovladače pro tento obvod. Instalace se provede spuštěním inst. souboru. Zde je možné jej stáhnout: <http://www.ignitech.cz/cz/stahnout/usb>

Jaký je rozdíl mezi Basic a Full verzí vstříkovací jednotky ?

Full verze nemá žádná omezení, všechny deklarované funkce jsou plně funkční.

Basic verze neumožňuje zvětšit mezní otáčky motoru a neobsahuje závodní funkce (clutch master, kontrolku řazení, startovací omezovač, přepínání TACHO/LAMBDA, dávkovač N₂O).

Bude vstříkovací jednotka přednastavena přesně pro můj motocykl nebo bude nutno palivové mapy doladit ?

Pokud jsme motocykl, který požadujete, už u nás měli, je velmi pravděpodobné, že budeme mít k dispozici správné nastavení.

Základní nastavení (NEW) je v software je pouze orientační, většinu motocyklů je nutné doladit. Tato práce je poměrně složitá, vyžaduje složité technické vybavení (power tester,

měření spalín ...) a značnou dávkou zkušeností. Nedoporučujeme toto provádět v amatérských podmínkách, obraťte se na některý ze servisů které toto provádějí nebo přímo na nás.

Na motocyklech určených pro závody bývá většinou provedeno množství změn v sacím, spalovacím a výfukovém traktu. Pro takový motocykl je nutné palivové mapy doladit v každém případě.

Jaký je rozdíl mezi kapacitním a induktivním zapalováním ?

a) kapacitní zapalování - v jednotce kapacitního zapalování je kondenzátor, který se nabíjí na napětí cca. 300V a v okamžiku zápalu se toto napětí pomocí tyristoru připojí na primární vinutí indukční cívky. Primární vinutí je jedním koncem připojeno do jednotky a druhým na kostru.

b) induktivní zapalování - jednotka induktivního zapalování připne pomocí tranzistoru primární vinutí indukční cívky na 12V. V primárním vinutí indukční cívky začne vzrůstat proud a v okamžiku zápalu se tranzistor rozezne. Přerušeni proudu naindukuje na primárním vinutí indukční cívky napětí cca. 300V. Primární vinutí je jedním koncem připojeno do jednotky a druhým na 12V.

Pozor !!!

Pokud k jednotce kapacitního zapalování připojíme indukční cívku způsobem pro induktivní zapalování (proti 12V), může zapalování pravděpodobně jakýmsi způsobem chvíli fungovat, ale může dojít k poškození jednotky a indukční cívky. Poškození nastane trvalým proudem který poteče z 12V skrz primární vinutí indukční cívky a přes reverzní diodu v jednotce kapacitního zapalování do kostry.

Pokud k jednotce induktivního zapalování připojíme indukční cívku způsobem pro kapacitní zapalování (proti kostře) nebude zapalování fungovat, ale nemůže dojít k poškození.

Jaký je rozdíl mezi standardní a plnou verzí TCIP4 ?

a) standardní TCIP4 je 2 kanálové, plná verze je 4 kanálová

b) standardní TCIP4 nemá ovladač přívěry, plná verze ano

Jaký je rozdíl mezi zapalováním TCIP4 a Racing 3 ?

a) TCIP4 je primárně 2 kanálové (4 kanál je na požádání), Racing 3 je vždy 4 kanálový

b) TCIP4 má 2 vstupy na vnější funkce (příslušnou funkci je možno na vstupu volit - např. clutch master, startovací omezovač...), Racing 3 má pro každou funkci samostatný vstup)

c) TCIP4 nemá rozdíl od Racing 3 kontroler dávkování N₂O

Je můj motocykl vhodný pro montáž laditelného zapalování ?

Obecně nejsou vhodné starší motocykly které nebudou provozovány na závodech. Důvodů pro toto je víc.

a) jedním z důvodů je to, že starší systémy zapalování měly fyzicky definovaný maximální předstih. Naše laditelná zapalování tento maximální předstih musí respektovat. To znamená, že bez úpravy snímacího systému zapalování nejsou naše laditelná zapalování schopna realizovat větší předstih než původní originál. Jedná se o snímací systém "jeden výstupek". Úhlová délka tohoto výstupku udává v jakém rozmezí se může předstih pohybovat. Pokud je požadován větší předstih než umožňuje úhlová délka výstupku, je nutné tento výstupek prodloužit nebo vytvořit jiný snímací systém.

b) pro naše laditelná zapalování nejsou vhodné pro motocykly jejichž snímací systém neobsahuje vnější snímač (vnitřní snímací mají např. starší zapalování Motoplat).

c) většina našich laditelných zapalování požaduje stabilní napájení 12V