


Systém 772279900**Alternátor/elektronické zapalování pro Ardie BZ 350**

- Magneto-elektrický systém s integrovaným zapalováním a výkonem 12 V/150 W stejnosměrného proudu.
- Nahrazuje originální světelné a zapalovací systémy Ardie
- Není nutná žádná úprava bloku motoru

**Výhody oproti starému systému:**

- všechny díly jsou nové
- bezkontaktní elektronické zapalování
- dobré osvětlení
- velmi stabilní zapalování s vysokou energií jiskry
- lepší start a lepší spalování
- žádné další opotřebení přerušovače

Návod k montáži systému 772279900	23. 6. 2026
<p>- Pokud umíte namontovat a seřídít originální zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete si systém VAPE namontovat sami. Pokud jste s ním dosud neměli žádné zkušenosti, raději nechte montáž provést někým, kdo se v tom vyzná.</p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže dohlížet na dodržování těchto pokynů ani na podmínky a postupy při instalaci, provozu, používání a údržbě tohoto systému. Nesprávně provedená instalace může vést k škodám na majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost ani ručení za ztráty, škody nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu, nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhrazujeme si právo provádět bez předchozího oznámení změny týkající se produktu, technických údajů nebo montážního a provozního návodu.</p>	
<p><u>DŮLEŽITÉ</u></p>	
<p><u>Než začnete s montáží, pečlivě si nejprve přečtete celý návod</u> Mějte na paměti, že neoprávněné zásahy, včetně pokusů o opravu, do součástí mohou vést ke ztrátě záručních práv. To se týká také odřezávání kabelů, což velmi často vede ke ztrátě konektorů chráněných proti přepólování a v důsledku toho ke zkratům nebo přepólování, které mohou způsobit poškození materiálu. Dodržujte pokyny uvedené na informační stránce systému. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například motor poškodit a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz startovacího pedálu). Zvláštní opatrnost je nutná při prvním spuštění po montáži. Pokud zjistíte nesprávnou funkci, zkontrolujte a upravte nastavení zapalování! Při montáži velmi pečlivě zkontrolujte, zda rotor nebrousí o cívku statoru nebo jinde, což se může z různých důvodů stát a vést k vážným škodám.</p>	
<p><u>Určené použití</u> - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního materiálu. Součásti systému proto vypadají jinak než originální díly a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít odlišné upevňovací body, které si vyžadají úpravy z vaší strany. Tento systém je určen výhradně k nahrazení originálních světelných a zapalovacích systémů u oldtimerů a youngtimerů, u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně ovlivněny konstrukčními změnami. Nejedná se o tuningový systém, nemění původní charakteristiku motoru a nedosahuje se jím podstatně vyššího výkonu motoru, avšak díky lepšímu osvětlení, zřetelnějšímu blikání, trvale silnému klaksonu a ve srovnání se zastaralými originálními soustavami větší celkové spolehlivosti se dosahuje provozuschopnosti a bezpečnosti vozidla. Jelikož naše soustavy nezpůsobují žádnou podstatnou změnu charakteristiky motoru, nedochází ani ke zhoršení emisí výfukových plynů a hlučnosti. Ve většině případů by se emise výfukových plynů měly dokonce zlepšit, protože dochází k úplnějšímu spalování.</p>	
<p> - Společnost VAPE zaručuje homologované výrobky, které jsou v kruhu označeny znakem „E“ (speciálně pro Českou republiku E8), čímž je zajištěna trvalá shoda vlastností výrobků s příslušnými předpisy o homologaci ECE (zejména ECE R10.05). Kontrola je pravidelně prováděna příslušným orgánem</p>	
<p>- Nabíjecí systém je zásadně určen pouze pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systémů 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM a gelovými bateriemi. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.</p>	

- Systém **není určen k provozu v rámci sportovních akcí.**

V případě nesprávného použití zaniká záruka. Navíc se může stát, že systém nebude podávat vámi požadovaný výkon a my vám pak nebudeme moci pomoci prostřednictvím naší technické podpory, protože nebudeme znát danou situaci. V nejhorsím případě může nesprávné použití vést dokonce ke zrušení provozního povolení.

- **Při montáži dílů začněte bezpodmínečně s montáží dílů na straně motoru** (adaptér, stator, rotor), abyste ověřili, zda tyto díly skutečně pasují, ještě předtím, než namontujete díly, které se připevňují mimo motor. Bohužel se většinou stává, že se začíná právě montáží regulátoru, zapalovací cívky a případně řídicí jednotky, přičemž tyto díly jsou velmi často (nesprávně!) upravovány, což nám znemožňuje jejich pozdější další prodej. Výměna světelných a zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako nákup v supermarketu z regálu, ale vzhledem k rozmanitosti typů a případným změnám materiálu od doby jejich výroby před mnoha lety je to vždy složitá záležitost, která bohužel může zahrnovat i chyby.

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s jinými elektronickými komponenty (jako jsou zapalovací systémy jiných výrobců, navigační zařízení, mobilní telefony, LED žárovky atd.)** a za určitých okolností mohou tyto součásti poškodit. Případné otáčkoměry nejsou tímto systémem podporovány. Nabízíme však řešení pro otáčkoměr. Rovněž nejsou podporovány případné jističe ani systémy regulace výfukových plynů řízené zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo z právních důvodů zařízení pro omezení rychlosti. Nový systém takové zařízení nemá. Před instalací si proto ověřte právní situaci.

- Pokud nemáte odborné znalosti pro montáž, nechte ji prosím provést odborným technikem nebo v příslušném specializovaném servisu. Nesprávnou montáží může dojít k poškození jak nového systému, tak motocyklu, případně dokonce ke zranění řidiče.

- Než si systém objednáte, zkontrolujte prosím, zda je v dodávce obsažen námi doporučený **stahovač rotoru**. Pokud ne, objednejte si jej nejlépe hned s ním! V případě poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů a pomůcek zaniká nárok na záruku!

- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před montáží vždy bezpodmínečně zkontrolujte, zda rotor nevykazuje případná poškození. Pokud se jedná o rotor, u kterého nejsou magnety zalité, zkontrolujte pevnost uchycení magnetů tak, že se pokusíte prsty posunout magnety do strany. V důsledku nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a drží se pouze díky své magnetické síle. To by během provozu vedlo k vážnému poškození zařízení. Zároveň prosím zkontrolujte, zda se mezi magnety rotoru nenacházejí cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

- **Pokud máte přístup k internetu, doporučujeme vám prohlédnout si tuto dokumentaci online.** Většinu obrázků si můžete kliknutím zvětšit a získáte tak více a případně i aktuálnější informací. Seznam systémů najdete na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>

Měli byste obdržet tyto součásti:



- předmontovaná statorová jednotka
- rotor
- zapalovací cívka, gumová průchodka a zapalovací kabel
- regulátor
- Kabel, modrý s relé
- Svorka na kabely
- Šrouby / drobné díly



- K demontáži nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (objednací č.: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky!**).

POZOR: Při použití drápového stahováku se uvolní magnety v rotoru!

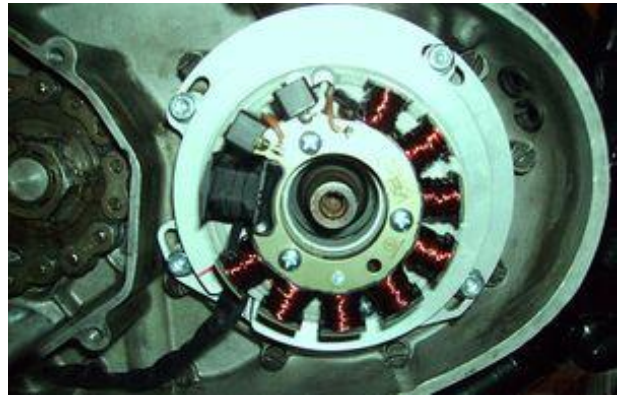
- Ujistěte se, že je váš motocykl bezpečně zaparkován, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně motoru, kde je umístěn alternátor.

- Demontujte původní alternátor/zapalování.

- Odstraňte pasovací klín z čepu klikového hřídele; již není potřebný a bránil by montáži systému. Pokud na to nyní zapomenete, budete muset později celý nový systém znovu rozebrat.



- Nasadte novou statorovou jednotku na motor a přišroubujte ji. Kabel musí směřovat k výstupu kabelu a tlustá černá cívka by měla být přibližně v poloze 9 hodin.



- Věnujte prosím pozornost malé (červené) značce na základové desce statoru mezi zapuštěnými upevňovacími otvory.

- Jedná se o značku zapalování. (Více o tom níže!)



- Prohlédněte si nový rotor. Na jeho vnějším obvodu najdete laserem vyznačenou čáru, která je rovněž značkou zapalování.

- Abychom zajistili maximální flexibilitu při nastavení zapalování, nevytvořili jsme v rotoru žádný zářez. Nemusíte se tedy obávat „ztraceného“ pasovacího klínu – ten neměl žádnou upevňovací funkci, ale sloužil pouze ke správnému nastavení zapalování. To se nyní zajišťuje pomocí značek.

- Nasadíte rotor volně na klikovou hřídel a ...

- **VELMI DŮLEŽITÉ:** zkontrolujte, zda se volně otáčí nad cívkami statoru. Je totiž možné, že se kliková hřídel v důsledku regenerace zkrátila v čepu a rotor by pak mohl narážet na cívky a poškodit je



- V okamžiku, kdy se oba právě popsané znaky ocitnou nad sebou, dojde k zapálení.

- V této poloze rotor opatrně upevněte pomocí přiloženého šroubu M8x35 a dvou podložek 8x25x2



- Zpráva zákazníka o montáži Ardie BZ 350

- Montáž dvojité zapalovací cívky na rám pod nádrží není možná, protože šířka nádrže (50 mm) je příliš malá. Zapalovací cívky se montují pod sedadlo. Na rámu jsou dvě upevňovací oka (v blízkosti nádrže), která se k tomuto účelu hodí. K tomu se vyrobí dva plechové úhelníky, které se přišroubují k zapalovací cívice a namontují na rám.

- Zapalovací kabely jsou vedeny z obou stran, oddělené rámovou trubkou, pod palivovou nádrží k zapalovacím svíčkám. Zapalovací kabel je jen nepatrně delší, protože instalace přímo v tunelu palivové nádrže by vyžadovala smyčku. Délka kabelů se oproti sériovým zapalovacím kabelům téměř snížila na polovinu.

- Regulátor – usměrňovač byl namontován a zapojen v bateriovém boxu přímo u ventilačních štěrbin. Do bateriového boxu je třeba vyvrtat další otvor pro provlečení kabelů z zapalovacího generátoru. Připojení – délky kabelů (zapalovacích kabelů) jsou dostatečné.

- Uchytení kužele rotoru (výška) ani na samotném zařízení nevyžaduje žádné úpravy, vše sedí.

Zapojte kabely podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš (standardní) regulátor stejnosměrného proudu (952269906) použijte schéma zapojení **72ir12:**

- V případě dodávky regulátoru stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (730079950) použijte navíc schéma zapojení **R_102:**

- Aby se usnadnilo nebo vůbec umožnilo provlečení kabelu úzkými otvory, nebyl konektor kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce z nového alternátoru dosud nasazen na kontaktní plošky na konci kabelu. Konektor byste měli připojit až poté, co byl kabel definitivně provlečen otvorem v motoru. K tomu ...



... vezměte samici konektoru zapalovací cívky s kabely červené a bílé barvy.

- Na tento konektor nasadíte volnou dodanou dvojitou konektorovou objímku a volné kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními vývody zasunete do zadní části konektoru. Dbejte na to, aby kontaktní vývody zapadly do pouzdra konektoru. Přitom je nutné přísně dbát na správnou polohu těchto kabelů v konektoru:

- bílá na bílou
- červený na červený

- Zaměnění, i když jen krátkodobé, vede k okamžitému zničení zapalovací cívky!

- Pokud chcete (nebo musíte) kabely znovu vyjmout z krytu konektoru, použijte nejlépe ohnutou kancelářskou sponku a tou odtlačte háčky kontaktních plošek do strany, aby se konektory daly uvolnit.

- Hnědý kabel z alternátoru s kroužkovým očkem se přišroubuje k zapalovací cívce na její zemnici (upevňovací úchyt). Bez tohoto připojení systém nefunguje! Nespoléhejte se prosím na zemnici rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje zde často brání dobrému zemnicímu kontaktu cívky.

Připojení alternátoru k napájení osvětlení:

- Oba černé kabely vycházející z alternátoru vedou napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Stejně jako regulátor nemají vůbec nic společného se zapalováním.

- Toto napětí je třeba ještě stabilizovat (regulovat) a pro většinu aplikací usměrnit, protože se zpočátku jedná o střídavý proud.

- **K tomu jsou k dispozici 2 různé varianty regulátorů:**

Upozornění: Jakékoli **záměny kladného a záporného pólu** vedou k **okamžitému zničení regulátoru, což nespadá pod záruku!** (Zničení lze jasně rozpoznat podle zápachu spáleniny!). Pozor, na trhu se vyskytují baterie, u nichž je kladný pól na místě, kde dříve byl záporný pól!

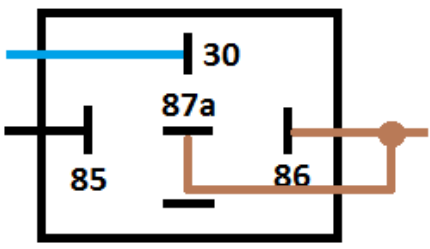

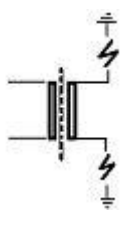
Varianta regulátoru 1: s regulátorem stejnosměrného proudu (standardní) (95 22 699 06) použijte schéma zapojení 72ir12:

	<p>- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní konektor se 6 zásuvkami, z nichž jedna je volná. K regulátoru je dodána odpovídající protikusová část, do které je třeba zasunout následující kabely a které se tam musí zacvaknout.</p>
<p>- Oba černé kabely nového alternátoru ...</p>	<p>... se připojí ke svorkám 1/4 nového usměrňovače (odtud pak vedou černé kabely do regulátoru). Je přitom jedno, který kabel se připojí ke které ze svorek (1/4), protože sem je přiváděn střídavý proud.</p>
<p>- Nový hnědý kabel s kroužkem na jedné straně ...</p>	<p>... spojuje svorku 3 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také hnědý kabel) s minusovým pólem baterie, resp. pevnou zemí. Pozor, nezaměňte polaritu!</p>
<p>Nový červený kabel s kroužkovým očkem na jedné straně ...</p>	<p>... propojte svorku 5 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také červený kabel) s kladným pólem baterie, resp. se svorkou pojistkové skříňky, ke které byl připojen napájecí kabel starého alternátoru (u německých motocyklů: svorka 51).</p>
<p>- Ujistěte se, že mezi baterií a palubní sítí je použita pojistka 15 A. Pokud se na zapalovacím spínači nachází stará, silnější pojistka (z důvodu původního 6voltového systému), vyměňte ji prosím.</p>	
<p>- Zelený/červený kabel nového regulátoru připojte ke svorce 6 ...</p>	<p>.. slouží k připojení kontrolky nabíjení. Sem se připojuje (je-li k dispozici) kontrolka. To samozřejmě funguje pouze v případě, že je v vozidle baterie. Pokud je kontrolka připojena i bez baterie, bude při běžícím motoru svítit matně, ačkoli se proud generuje. Stručně řečeno, bez baterie zůstává tento vývod volný. Totéž platí, pokud není k dispozici žádná kontrolka.</p>

Varianta regulátoru 2: s regulátorem stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (730079950) použijte navíc schéma zapojení R_102:

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ oba černé kabely se připojí k černým kabelům vedoucím z alternátoru ▪ červený kabel je výstup 12 V stejnosměrného proudu ▪ hnědý kabel je záporný pól a je uvnitř propojen s krytem regulátoru
--	--

<p>- Zbývá modrobílý kabel zapalovací cívky – vypínací kabel.</p> <p>- Pokud je připojen k zemi, zhasne zapalování!</p> <p>- Poznámka: V případě poruch zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Většinou pak lze pokračovat v jízdě</p>	<p>- Vypnutí pomocí samostatného vypínače: - Relé se nemontuje. Modro-bílý kabel zapalovací cívky se připojí k vypínači, který přerušuje obvod vůči zemi (např. tlačítko upevněné na řídítkách). Další pokyny najdete v informacích o vypínání. Alternativně můžete použít zapalovací spínač, který přerušuje obvod vůči zemi.</p> <p>- Varianta baterie: Připojte hnědý kabel relé s kroužkovým konektorem k zemi. Delší černý kabel relé připojte ke svorce hlavního vypínače (zapalování; u německých motocyklů: svorka 15 nebo 54), která v poloze „Zapnuto“ vede proud. Modrý kabel (vedoucí ze svorky 30 relé) připojte k modro-bílému kabelu zapalovací cívky. V případě poruchy baterie během jízdy je třeba tento kabel odpojit, abyste mohli pokračovat v jízdě. (Motor však pak nelze vypnout!)</p>
--	--

<p>- Zapojení relé (pokud je tato možnost využita):</p> 	<p>- Hnědý kabel s kroužkovým konektorem ze svorek 87a a 86 se připojí na zem.</p> <p>- Černý kabel ze svorky 85 se připojí ke svorce 15 zapalovacího spínače (svorka pod napětím v poloze „Zapnuto“).</p>
<p>- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p>Nepoužívejte prosím „Nology Superkabel“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují u zařízení VAPE poruchy a mohou vést k poškození elektroniky.</p>	<p>... zašroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To samozřejmě půjde snáze, pokud to provedete před montáží cívky na vozidlo. Použijte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne starý kabel neznámého původu.</p>
<p>- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi vyměníte na svém motocyklu zapalovací svíčky a konektory svíček (nejlépe s odporem 1–2, maximálně však 5 kiloohmů). Více než dost rušení lze připsat „zdánlivě dobrým“ kabelům, svíčkám a konektorům (včetně zcela nových)!</p> <p>- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem společně s odrušovanými svíčkovými konektory (dojde tak k dvojnásobnému odporu). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušování.</p>	
 	<p>- U našich dvojitých zapalovacích cívek jsou oba výstupy připojeny k zapalovacím svíčkám a teprve přes ně k zemi.</p> <p>- Typický odpor mezi oběma výstupy činí 6,2 kOhm. Oba kanály se vždy spouštějí současně (což je mimochodem u mnoha zapalovacích systémů běžné a bezpečné). Jiskry mají však na obou stranách fázový posun o 180 stupňů, což je třeba zohlednit při měřeních pomocí stroboskopu.</p>

- Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívkám připojeny obě svíčky. Nelze tedy ani jednu svíčku odpojit za účelem testování. Každý výstup se totiž uzemňuje přes svíčku druhého výstupu. Chcete-li skutečně otestovat pouze jednu stranu, je třeba druhý výstup cívky uzemnit. V takovém případě je zapojení stejné jako u zapalovací cívky s jedním výstupem (viz výše). Pokud dojde k přerušení proudu na jedné straně, buď se nic nestane, nebo si systém vezme zem z nejbližšího bodu. Často to pak vede k jiskření kolem zapalovací cívky. Kdo opravdu potřebuje dva oddělené výstupy, musí použít 2 samostatné cívky.

- Na závěr – **před instalací baterie a před prvním nastartováním** – prosím pečlivě zkontrolujte všechna upevnění a kabeláž. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 V na 12 V. Mějte také na paměti, že od nynějška budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 V.

- Pokud systém nefunguje hned napoprvé, podívejte se prosím na naši stránku pro vyhledávání poruch. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (odpojte kontakt); většina poruch se skrývá právě v této části obvodu.

- **DŮLEŽITÉ:** Vezměte prosím na vědomí, že v případě případné (dřívější) **regenerace klikového hřídele** došlo k přetočení jeho čepu alternátoru, čímž se zkrátil. V důsledku toho se rotor posune hlouběji a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejhlubším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je poškození statoru a tím i výpadek zapalování.

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – BEZ VÝJIMKY si je přečtete celé a dodržujte je!

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a předpisy předepsané výrobcem vozidla a autoservisy. Montáž vyžaduje odborné znalosti.

Značky pro zapalování nanesené na materiálu slouží pouze k orientaci při montáži. Po montáži prosím zkontrolujte správnost nastavení vhodnými metodami (stroboskopem), abyste předešli poškození motoru nebo ohrožení svého zdraví. Za montáž a správné nastavení nesete výhradní odpovědnost.

- Pozor ní zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí smrti! U našich zapalovacích cívek až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může nejen způsobit silnou bolest, ale především poškodit srdce! Osoby s kardiostimulátory by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnostní odstup od elektrody a odkrytých vysokonapěťových kabelů a při testování pevně přitlačte konektor zapalovací svíčky izolačním předmětem k zemi, aby se napětí bezpečně odvedlo. K synchronizaci karburátoru nikdy neodpojujte zapalovací svíčku! Zapalovací kabely nikdy neodpojujte ani se jich nedotýkejte při běžícím motoru nebo při otáčkách startéru. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými svíčkovými konektory (které *nemají zabudovaný odrušovací odpor*), použijte prosím (v souladu s místními předpisy týkajícími se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu) svíčky se zabudovaným odporem. Nebo vyměňte kabel(y) za standardní a použijte stíněné svíčkové konektory (v žádném případě však nesmíte současně používat svíčky s odrušením A konektory svíček s odrušením. To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace svíčky a konektoru svíčky by neměl překročit 5 kOhm.

- Mějte na paměti, že svíčky stárnou a tím se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je příčinou s velkou pravděpodobností vadná svíčka nebo vadný svíčkový konektor. Nepoužívejte tzv. kabely pro zesílení zapalování (např. Nology).

- Po montáži bezpodmínečně zkontrolujte pevnost utažení všech upevňovacích šroubů. Pokud se součásti uvolní, dojde k jejich poškození. Při předmontáži šrouby utahujeme pouze volně!

- Než začnete vše měřit a kontrolovat, dejte právě nainstalovanému zařízení nejprve šanci zapálit. Vezměte přitom na vědomí také naše pokyny, jak lze zkontrolovat přítomnost jiskry. Všechny naše díly jsou před odesláním zkontrolovány. Stejně na nich sotva něco změříte. V žádném případě neměřte elektronické součásti (včetně zapalovací cívky, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich poškození a stejně nedosáhnete použitelných výsledků!
- Mějte na paměti, že pokud motor neběží hned od začátku, může to často souviset také s karburátorem, sacím těsněním a především se zapalovacími svíčkami a konektory (bohužel i u zcela nových). Pokud systém neběží hned od začátku, zkontrolujte především uzemnění, zejména mezi masou podvozku a blokem motoru.
- Než díly hned znovu demontujete a zašlete nám je k prověření, podívejte se do naší znalostní databáze, zda tam již není odpověď na váš problém. Pokud ne, využijte náš systém servisních ticketů a požádejte o konkrétní pomoc.
- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, mějte na paměti některé zvláštnosti této cívky. Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívkám připojeny obě svíčky. Nelze tedy odpojit ani jednu svíčku za účelem testování. Každý výstup se totiž uzemňuje přes svíčku toho druhého. Chcete-li skutečně otestovat pouze jednu stranu, je nutné druhý výstup cívky uzemnit.
- Jiskra klasických přerušovačů má s přibližně 10 000 voltů pouze nízkou energii, a proto vypadá žlutě a je silná. Jiskra našich zařízení je vysokovýkonná jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře soustředěná a modrá, což zhoršuje její viditelnost. Navíc se jiskra vytváří až při otáčkách dosažených sešlápnutím startovací páčky. Pouhé stlačení páčky startéru rukou jiskru nevytvoří.
- Většina našich zařízení kombinuje zapalování a generátor elektrického proudu v jednom. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru lze měřit prakticky jen napětí, které regulátor vydává. Pokud nemáte proud, zkontrolujte především uzemnění a kabeláž mezi regulátorem a zapalovacím spínačem. Toto důležité propojení se při montáži často přeruší a přehlédne! Většina systémů PD má regulátory stejnosměrného proudu/usměrňovače. Existují však i regulátory střídavého proudu, u nichž je třeba dbát na určité zvláštnosti.
- **Nikdy neprovádějte elektrické svařování na vozidle, aniž byste předem zcela odpojili všechny elektronické součásti obsahující polovodiče (regulátory, zapalovací cívky a řídicí jednotky)**. Stator a rotor není nutné demontovat. Pájejte pouze pomocí pájecích zařízení napájených předřadnými transformátory nebo před pájením odpojte napájecí kabel pájky, abyste zabránili poškození součástí přepětím. **Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektorech nebo zapalovacích svíčkách.**
- Elektronika je citlivá na obrácení polarity. Po jakémkoli zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení kabelů. Obrácení polarity a zkraty okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku! Při zapojování se zpravidla spojují kabely stejné barvy. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Škody způsobené obrácením polarity nejsou kryty zárukou.
- Při montáži rotoru dbejte prosím na to, abyste nepoškodili magnety. Vyhněte se přímému mechanickému působení na rotor. **Pro přepravu generátoru nikdy nevkládejte stator do rotoru; dodržujte naše pokyny týkající se přepravy (balení)**.
- Rotor zvenku lehce naolejujte, jinak v agresivním prostředí rychle zrezne (což sice není škodlivé, ale nevypadá to hezky).
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte dráповý stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Používejte vždy pouze šroubový stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).
- Pokud vaše vozidlo delší dobu nepoužíváte, měli byste odpojit baterii (je-li k dispozici), abyste zabránili případnému pomalému vybíjení přes diody usměrňovače. I při odpojené baterii však po delší době zaznamenáte její vybití, což je normální.
- Prosím, řiďte se těmito pokyny, ale zároveň se nenechte znervóznit. Před vámi již tisíce zákazníků úspěšně nainstalovaly naše zařízení.

Přejeme vám hodně úspěchů a příjemnou jízdu!

Schéma zapojení 72ir12

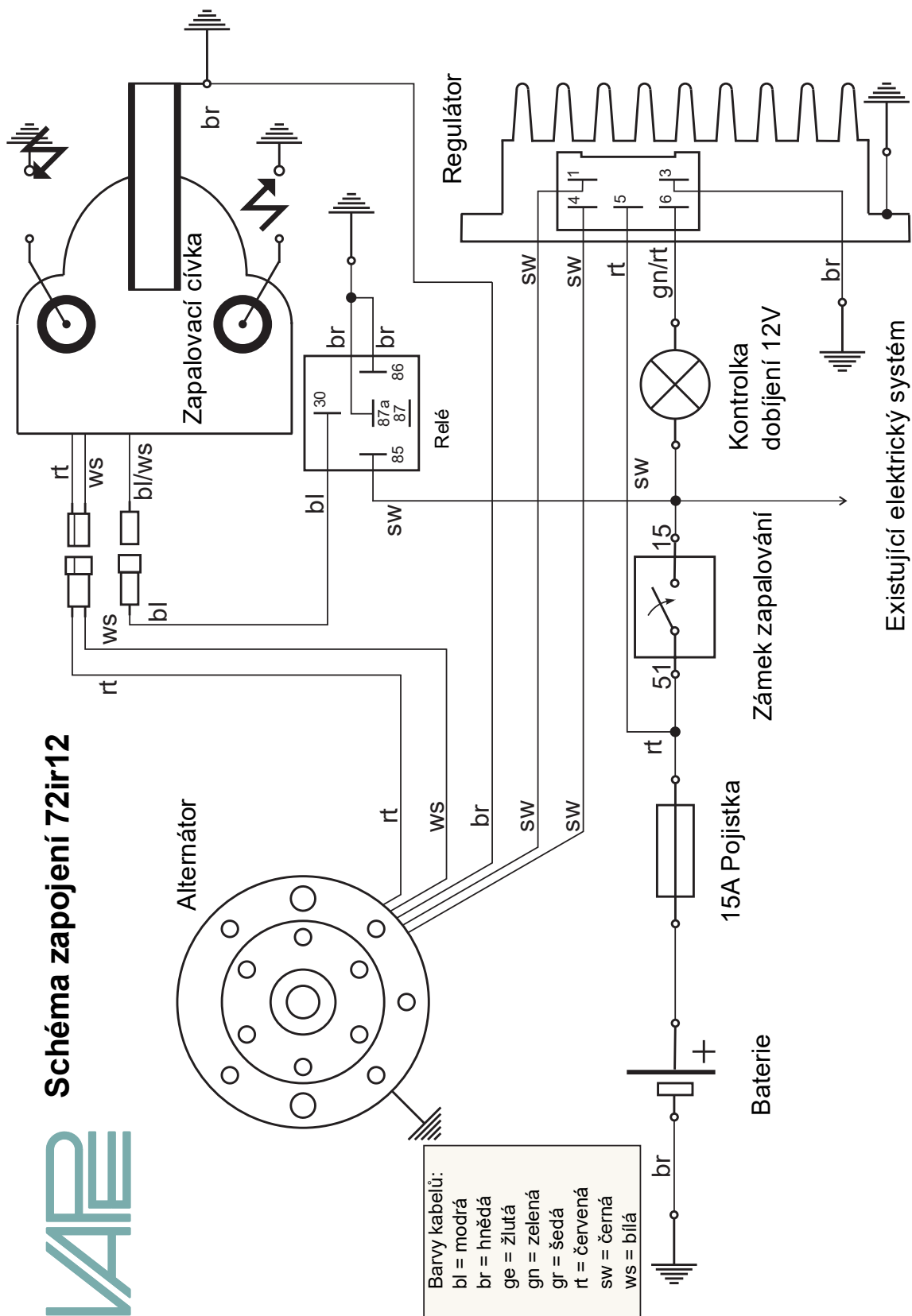


Schéma zapojení regulátor 102

