

Sada 776079900



Výhody oproti starému systému:

- Všechny díly jsou nové
- výrazně jasnější světlo
- velmi stabilní zapalování s vysokou energií jiskry
- lepší start a lepší spalování
- žádné opotřebení přerušovače

Systém alternátoru/elektronického zapalování pro NSU ZD 201 Pony (bez bloku) a Victoria KR20ZB

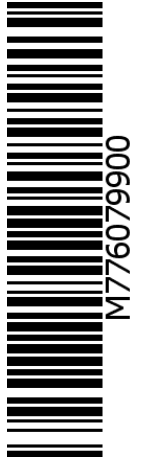
– prosím věnujte pozornost, protože hrozí záměna:

- pro klikovou hřídel otáčející se ve směru hodinových ručiček a průměr soustavy **210 mm**
- upevnění alternátoru **pomocí 3 šroubů**
- Nahrazuje originální alternátor se zapalováním Noris SDZ 6/30, přebudovává na 12 V/180 W a bezkontaktní elektronické zapalování. Úhel zapalování je statický, moderní paliva činí seřizování zbytečným. Hmotnost nového rotoru činí 2,7 kg

Systém je schopen fungovat bez baterie.

- Poznámka: Původní vypínání systému pomocí zapalovacího kolíku není podporováno.

- **POZOR:** pro alternátor s **vnějším průměrem 210 mm**. (Pozor, existovaly velmi podobné s průměrem 190 mm!)



Návod k montáži pro systém 776079900 - Systém pro NSU s klikovým hřídelem otáčejícím se ve směru hodinových ručiček	4.6.2026
<p>- Pokud umíte namontovat a seřadit originální zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete si systém VAPE namontovat sami. Pokud jste s ním dosud neměli žádné zkušenosti, raději nechte montáž na někom, kdo se v tom vyzná.</p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínek a postupů při instalaci, provozu, používání a údržbě tohoto systému. Nesprávně provedená instalace může vést k poškození majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost ani ručení za ztráty, škody nebo náklady, které vzniknou v důsledku nesprávné instalace, nesprávného provozu, nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhraujeme si právo provádět bez předchozího oznámení změny týkající se produktu, technických údajů nebo montážních a provozních pokynů.</p>	
<p style="text-align: center;"><u>DŮLEŽITÉ</u></p>	
<p>Než začnete s montáží, pečlivě si nejprve přečtete celý návod</p> <p>Mějte na paměti, že nekoordinované změny, včetně pokusů o opravu, na součástech 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 ničí materiál.</p> <p>Dodržujte pokyny 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 startéru). Zvláštní opatrnost je nutná při prvním startu po montáži. Pokud zjistíte nesprávné chování, zkontrolujte a změňte nastavení zapalování! Při montáži velmi pečlivě zkontrolujte, zda rotor nebrousí o cívkou statoru nebo jinde, což se může z různých důvodů stát a vést k vážným škodám.</p>	
<p>Určení k použití</p> <p>- 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 jiné upevňovací body, které si vyžádají úpravy z vaší strany. Tento systém je určen výhradně k nahrazení originálních světelných a zapalovacích systémů u oldtimerů a youngtimerů, jejichž charakteristika motoru nebyla dodatečně ovlivněna konstrukčními změnami. Nejedná se o tuningový systém, nemění původní charakteristiku motoru a nedosahuje se s ním podstatně vyššího výkonu motoru, ale díky lepšímu osvětlení, zřetelnějšímu blikání, vždy silné houkačce a ve srovnání se starými originálními systémy větší obecné spolehlivosti se dosahuje provozuschopnosti a bezpečnosti vozidla. Jelikož naše systémy nezpůsobují žádné podstatné změny charakteristiky motoru, nezhoršuje se ani chování výfukových plynů a hlučnost. Ve většině případů by se chování výfukových plynů mělo 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 (6V systémy 6V) olověnými bateriemi s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM, gelovými. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.</p>	

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

Při nesprávném 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 situaci. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce ke zrušení provozního povolení.

- Při montáži dílů začněte **bezpodmínkově s montáží dílů na straně motoru** (adaptér, stator, rotor), abyste ověřili, zda tyto díly skutečně pasují, a to ještě před montáží dílů, které se připevňují mimo motor. Bohužel se většinou stává, že se začíná právě s montáží regulátoru, zapalovací cívky, případně řídicí jednotky, a tyto díly jsou při tom 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 možným 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 osvětlení atd.)** a mohou tyto součásti za určitých okolností poškodit. Případné stávající otáčkoměry systém nepodporuje. Nabízíme však řešení pro otáčkoměr. Rovněž nejsou podporovány případné jističe nebo systémy řízení výfukových plynů ovládané zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo z právních důvodů zařízení pro omezení rychlosti. Nový systém takové zařízení nemá. Předem si proto ověřte právní situaci.

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

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

- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před montáží proto v každém případě pečlivě zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud se jedná o rotor, u kterého nejsou magnety zalité, zkontrolujte pevnost jejich uchycení tak, že se pokusíte prsty posunout magnety do stran. Po 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. Současně prosím zkontrolujte, zda na magnetech rotoru nejsou 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 následující díly:



- předmontovanou statorovou jednotku (talíř o průměru 210 mm)
- upevňovací podložka pro víko
- rotor
- Regulátor/usměřovač
- elektronická zapalovací cívka
- Zapalovací kabel
- Relé s kabely
- různé šrouby a matice
- stahovák



- Nový rotor můžete demontovat pomocí stahováku (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 s alternátorem.

- Nyní odpojte všechny kabely od staré alternátoru a tyto díly demontujte. K demontáži rotoru budete potřebovat vhodný stahovák. (viz servisní příručka k modelu Ardie.)



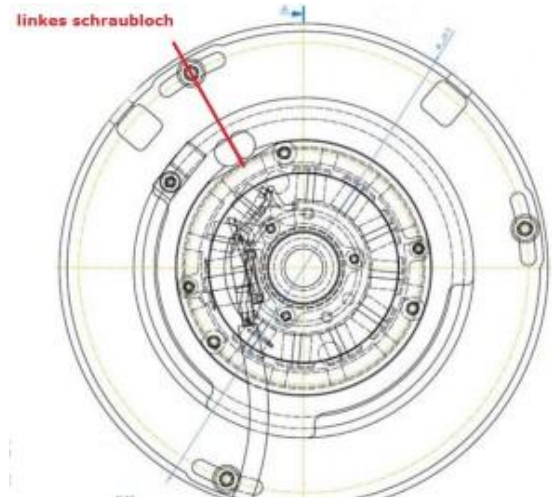
- Vyměňte zajišťovací kolík na klikové hřídeli, který zapadal do drážky starého rotoru. Nebojte se, nemá žádnou zajišťovací funkci, slouží pouze k nastavení zapalování. Pokud tento kolík vyjmout zapomenete, rotor později nepůjde nasadit na hřídel a budete muset znovu demontovat stator, abyste se k němu dostali.

- Demontujte zapalovací svíčku a nastavte píst do polohy pro nastavení zapalování. U modelu ZDB201 by to podle návodu mělo být 4,5 mm, ale vzhledem k dnešním karburátorovým palivům a tomuto zapalování je lepší nastavit 3,5 mm – 4 mm před horní úvratí.

- Abyste mohli hřídel lépe otáčet, nasuňte na ni volně nový rotor a použijte jej jako otočnou rukojeť (nešroubujte jej). Jakmile najdete správnou polohu, rotor opatrně sejměte.

- Nasaďte rotor zpět na klikovou hřídel tak, aby červená zářez (značka zapalování) směřovala přibližně na **závitový otvor vlevo nahoře** v bloku motoru (viz obrázek). V této poloze rotor pevně přišroubujte originálním šroubem rotoru.

- Obrázky lze zvětšit kliknutím



- Nyní se na motor nasadí předem smontovaná deska statoru. Otvor pro nastavení zapalování (viz obrázek) musí směřovat stejně jako otvor pro šroub v levém horním rohu.

- Vývod kabelu by nyní měl být přibližně v poloze 2 hodiny.

- Desku volně přišroubujte pomocí 3 dodaných šroubů M6 a podložek.



- Nejprve zkontrolujte, zda je motor stále v poloze zapalování.

- Nyní otočte desku statoru v podélných otvorech tak, aby červená zářezka na rotoru přesně odpovídala špičkám v otvoru pro nastavení zapalování.

- Nyní pevně přišroubujte desku statoru k tělesu motoru. Tím je nastavení zapalování dokončeno.

(Obrázky ukazují podobný motor s odlišnou polohou desky!)



- Na závěr namontujte originální kryt. Deska je udržována v odstupu pomocí 2 distančních pouzder a lze ji upevnit pomocí dodaných šroubů M4.

- Na desce je vyraženo písmeno K, které směřuje k výstupu kabelu.

- Pozor, mějte na paměti, že zapalovací čep již nefunguje. Jednotku zapalovacího čepu lze i bez funkce přišroubovat na novou adaptérní desku. Zapalovací čep tak můžete použít pro zachování původního vzhledu.

- POZNÁMKA:

V závislosti na krytu může být nutné zkrátit 2 čepy o 1,5 mm, aby kryt přiléhal rovně.

- Tím jsou práce na motoru dokončeny. Znovu zašroubujte zapalovací svíčku.

- Namontujte nový elektronický usměrňovač/regulátor a novou zapalovací cívku na vhodné místo. Může to být například i prázdný prostor pro baterii, protože systém může fungovat i bez baterie. U modelu KR25 to může být také schránka na nářadí a součásti by se daly bez problémů umístit i pod nádrž do tunelu.

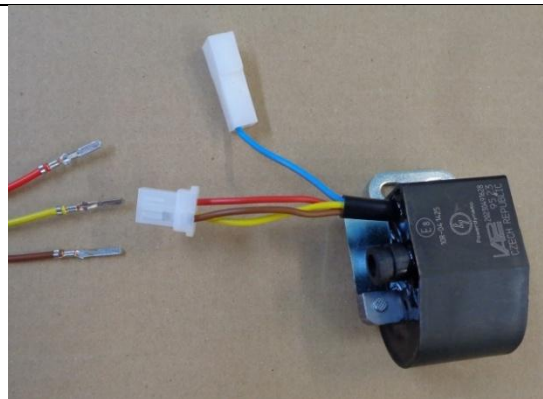
- Nejprve připojte vysokonapěťový kabel k zapalovací cívce. Nový kabel alternátoru upevněte pomocí přiložených kabelových sponek k rámu tak, aby spolu se všemi ostatními kabely končil v úrovni regulátoru/zapalovací cívky. Dbejte na to, aby se nic neatíralo.

Propojte kabely podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš regulátor stejnosměrného proudu (standardní) (952269906) použijte schéma zapojení **73ir12**:

- Při dodání 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 bude kabel definitivně provlečen otvorem v motoru. K tomu ...



... vezměte zásuvku zapalovací cívky s kabely červené, hnědé a žluté barvy.

- Nasadte na tento konektor volnou 4pólovou zásuvku z dodávky a zasuňte volné kabely alternátoru (červený, hnědý a bílý) s kontaktními vývody do zadní části konektoru. Dbejte na to, aby kontaktní vývody zapadly do pouzdra konektoru. Přitom je nutné důsledně dbát na správné umístění těchto kabelů v konektoru:

- žlutý na žlutý
- červená na červenou
- hnědý na hnědý

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

Připojení alternátoru k napájení světel:

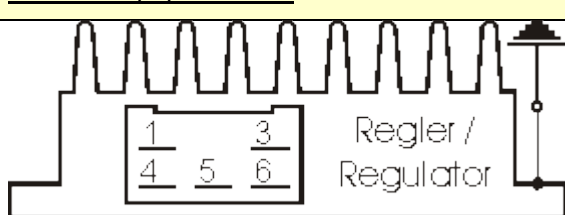
- Dva černé kabely vycházející z alternátoru vedou napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Stejně jako regulátor nemají vůbec nic společného se zapalováním.

- 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:**

Pozor: Jakékoli **zaměnění plusu a minus** vede k **okamžitému zničení regulátoru, což není důvodem pro uplatnění záruky!** (Zničení lze jasně rozpoznat podle zápachu spáleniny!). Pozor, na trhu jsou k dispozici baterie, u kterých je plus tam, kde dříve byl minus!

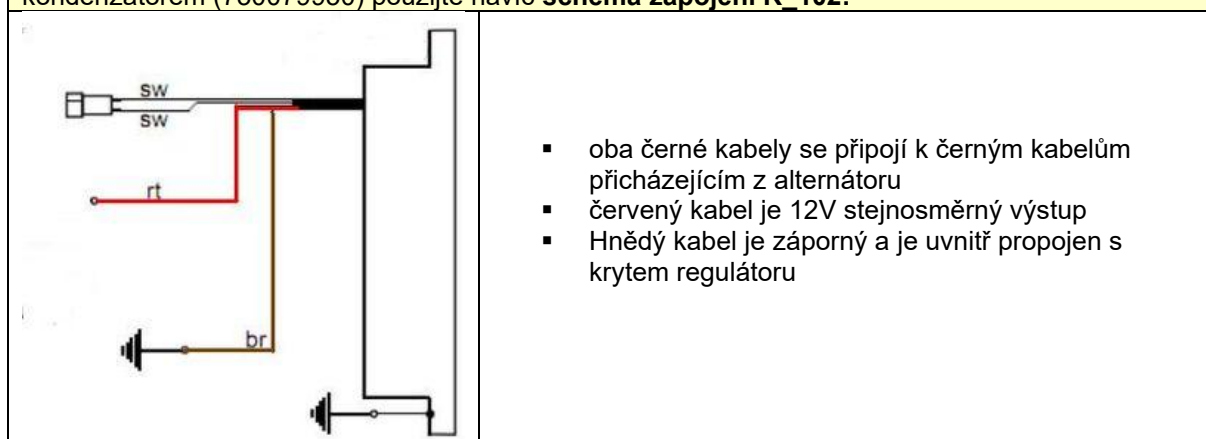
Varianta regulátoru 1: s regulátorem stejnosměrného proudu (standardní) (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **73ir12**:



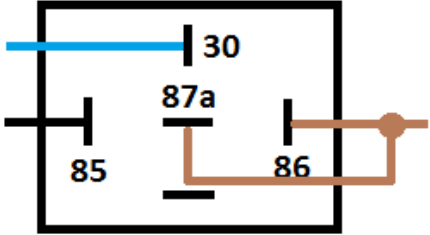
- Nový regulátor/usměrňovač je vybaven kompaktním konektorem se 6 zásuvkami, z nichž **jedna** je volná. Součástí dodávky regulátoru je odpovídající protikus, do kterého je třeba zasunout následující kabely a zajistit je v něm.

- Oba černé kabely nového alternátoru se připojí ke svorkám 1/4 nového usměrňovače (odtud pak vedou černé kabely do regulátoru). Je jedno, který kabel se připojí ke které ze svorek (1/4), protože sem je přiváděn střídavý proud.
- Nový hnědý kabel s kroužkem na jedné straně spojuje svorku 3 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také hnědý kabel) s minusovým pólem baterie nebo pevnou zem. Pozor, nezaměňte polaritu!
Nový červený kabel s očním kroužkem na jedné straně připojte svorku 5 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také červený kabel) k plusovému pólu baterie nebo ke svorce pojistkové skříňky, ke které vedl napájecí kabel starého alternátoru (u německých motocyklů: svorka 51).
- Ujistěte se, že mezi baterií a palubní sítí je použita 15A pojistka . Pokud je na zapalovacím spínači stará pojistka s vyšším proudovým zatížením (z původního 6voltového systému), vyměňte ji.	
- Zelený/červený kabel nového regulátoru připojte ke svorce 6 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 slabě, ačkoli se vyrábí proud. Stručně řečeno, bez baterie zůstává tento vývod volný. Totéž platí, pokud není k dispozici žádná kontrolka.

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



<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 můžete pokračovat v jízdě</p>	<p>- Vypínání pomocí samostatného vypínače: Relé se nemontuje. Modrý (/bílý) kabel zapalovací cívky se připojí k vypínači, který spíná na hmotu (např. tlačítko připevněné na řídítkách). Další informace najdete v pokynech k vypínání. Alternativně můžete použít zapalovací spínač, který spíná na hmotu.</p> <p>- Varianta baterie: Připojte hnědý kabel relé s očním 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 nutné tento kabel odpojit, aby bylo možné pokračovat v jízdě. (Motor však nebude možné vypnout!)</p>
---	--

<p>- Zapojení relé (pokud je tato možnost použita):</p> 	<p>- Hnědý kabel s očka z svorek 87a a 86 se připojí na zem.</p> <p>- Černý kabel ze svorky 85 se připojí ke svorce 15 zapalovacího spínače (svorku 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>... našroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To samozřejmě půjde snáze, pokud to provedete ještě před montáží cívky na motocykl. Použijte prosím 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 (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 vestavěným odrušovacím odporem společně s odrušovanými svíčkovými koncovkami (dojde tak k dvojnásobnému odporu). Vždy používejte pouze jeden způsob odrušení.</p>	
<p>- Na závěr – před instalací baterie a před prvním nastartováním – prosím pečlivě zkontrolujte všechny upevnění a kabeláž. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 voltů. Nezapomeňte také, že od této chvíle budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 voltech.</p> <p>- Pokud systém nefunguje hned, podívejte se prosím na naši stránku pro vyhledávání závad. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (odpojte konektor), většina závad se skrývá v oblasti vypínání.</p>	
<p>- DŮLEŽITÉ: Vezměte prosím na vědomí, že při případné (dřívější) regeneraci klikového hřídele se jeho čep alternátoru přetočil a tím se zkrátil. Tím se rotor posune níže a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejnižším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je zničený stator a tím selhání zapalování.</p>	

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 zapalování vyznačené na materiálu slouží pouze jako orientační pomůcka při montáži. Po montáži prosím zkontrolujte správnost nastavení vhodnými metodami (stroboskopem), abyste vyloučili poškození motoru nebo ohrožení 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 kardiostimulátorem by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a odkryté vysokonapěťové kabely a při testování pevně přitlačte svíčku na zem pomocí izolačního předmětu, aby se napětí bezpečně odvedlo.

K synchronizaci karburátoru nikdy neodpojujte svíčku! Nikdy neodpojujte ani se nedotýkejte zapalovacích kabelů při běžícím motoru nebo při otáčkách startéru. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými svíчковými 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 používat současně svíčky s odrušením A svíčkové konektory s odrušením. To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace svíčka-svíčkový konektor 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 konektor svíčky. Nepoužívejte takzvané kabely pro zesílení zapalování (např. Nology).
- Po montáži prosím bezpodmínečně zkontrolujte pevné utažení všech upevňovacích šroubů. Pokud se součásti uvolní, dojde k jejich zničení. Při předmontáži šrouby utahujeme pouze volně!
- Než se pustíte do měření a kontroly, dejte právě nainstalovanému zařízení nejprve šanci zapálit. Přitom se řiďte také našimi pokyny, jak zkontrolovat přítomnost jiskry. Všechny naše díly jsou před dodáním zkontrolovány. Stejně na nich téměř nic nemůžete změnit. V žádném případě neměřte elektronické součásti (včetně zapalovací cívky, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich zničení a stejně nedosáhnete použitelných výsledků!
Mějte na paměti, že pokud motor neběží hned (obvykle je po montáži Lima nutné změnit i jeho nastavení), může to často být způsobeno také karburátorem, sacím hadičkou a především svíчковými konektory a zapalovacími svíčkami (bohužel i zcela novými). Pokud systém neběží hned, zkontrolujte především uzemnění, zejména mezi podvozkem a blokem motoru. Než díly hned 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 cívce připojeny obě svíčky. Nelze tedy odpojit ani jednu svíčku za účelem testování. Každý výstup je totiž uzemněn 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 volty jen nízkou energii, a proto vypadá žlutě a je silná. Jiskra našich systémů je vysokovýkonná jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře soustředěná a modrá, což ji činí hůře viditelnou. 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 téměř nic kromě napětí, které regulátor vydává. Pokud nemáte proud, zkontrolujte především zemnicí spoje a kabeláž od regulátoru ke spínači zapalování. Tato důležitá spojka 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 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 pájení odpojte napájecí kabel pájky, abyste zabránili poškození součástí přepětím. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektorech nebo zapalovacích svíčkách.
- Elektronika je citlivá na přepólování. Po jakémkoli zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení kabelů. Přepólování a zkraty okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku! Při zapojování se zpravidla vždy spojují kabely stejné barvy. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Škody způsobené přepólováním nejsou kryty zárukou.
- Při montáži rotoru dbejte prosím na to, abyste nepoškodili magnety. Vyhnete se přímému mechanickému působení na rotor. **Pro přepravu generátoru nikdy nevkládejte stator do rotoru; dodržujte naše pokyny pro přepravu (balení)**.
- Rotor zvenku lehce naolejujte, jinak v agresivním prostředí rychle zrezne (což není škodlivé, ale nevypadá to hezky).
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte drapákový stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Používejte vždy pouze šroubový stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

- Pokud 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 vybíjení, což je normální.

- Prosím, dodržujte tyto pokyny, ale zároveň se nenechte znervóznit. Před vámi již tisíce zákazníků úspěšně nainstalovaly naše zařízení.

Přejeme vám hodně úspěchů a příjemnou jízdu!

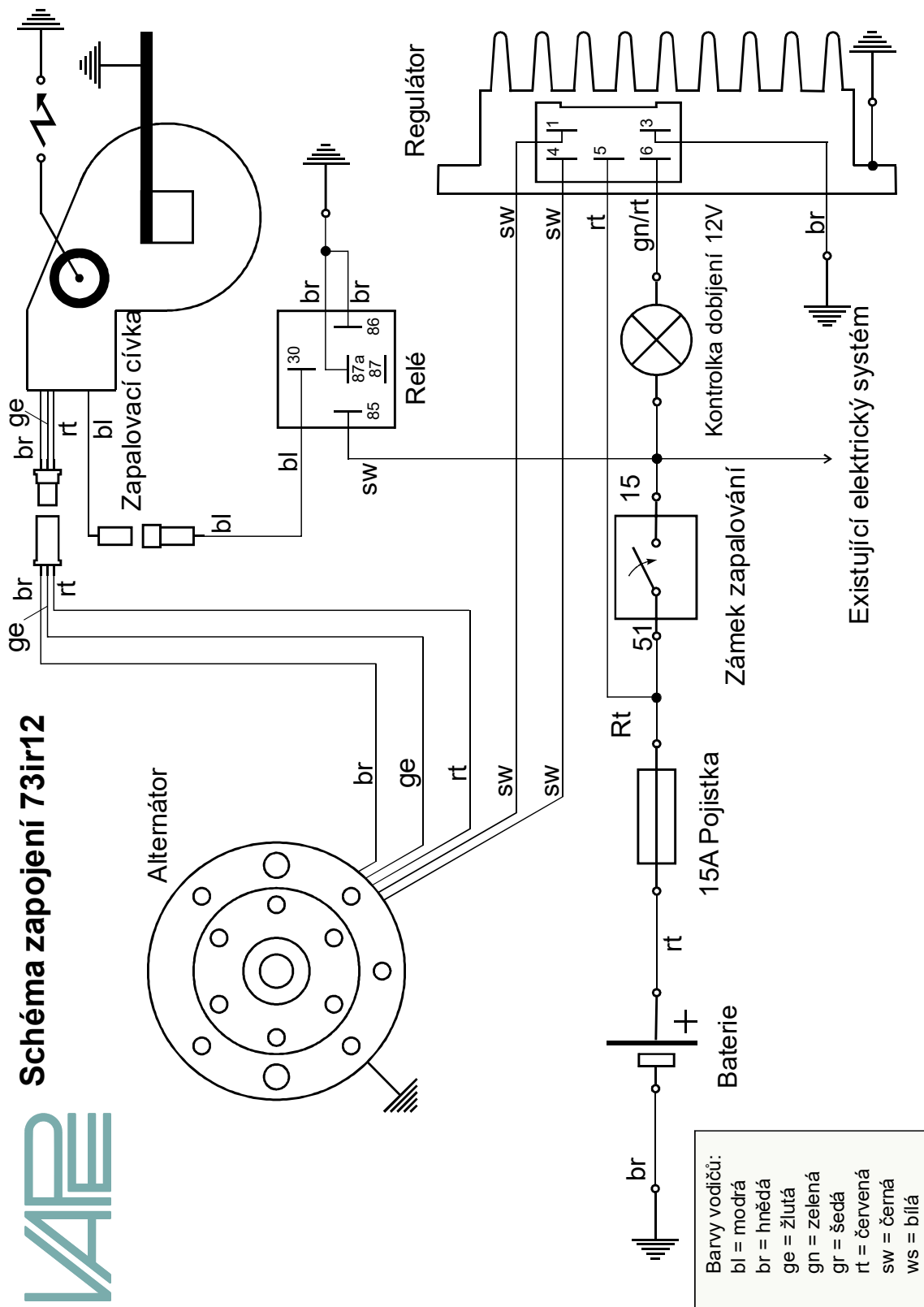


Schéma zapojení regulátor 102

