


**Systém 718279900****Výhody oproti starému systému:****Alternátor/elektronické zapalování pro Peugeot P55C**

- Nahrazuje původní alternátor se zapalováním SAFI SSY a poskytuje upgrade na 12 V/100 W DC nebo 12 V/70 W AC a bezkontaktní elektronické zapalování.

- Časování zapalování je pevně nastaveno; díky moderním palivům není nutné provádět žádné úpravy. Nový rotor váží 2 kg, stejně jako původní rotor, ale má menší průměr (128 mm namísto 158 mm). Nejsou nutné žádné úpravy bloku motoru.

- Všechny díly jsou nové
- vyšší světelný výkon
- stabilní zapalování se silnou jiskrou
- lepší startovací vlastnosti
- plynulejší chod motoru
- Žádné další potíže s přerušovačem



<b>Návod k montáži systému 718279900</b>	<b>23.4.2026</b>
<p>- Pokud umíte namontovat a seřadit originální zapalovací systém a máte obecné mechanické dovednosti, můžete namontovat i systém VAPE. Pokud jste s ním dosud nepracovali, je lepší nechat systém namontovat někým, kdo s ním má zkušenosti.</p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínky a metody použité při instalaci, provozu, používání a údržbě tohoto systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost ani ručení za jakékoli ztráty, škody nebo náklady vyplývající z nebo jakýmkoli způsobem související s vadnou instalací, nesprávným provozem nebo nesprávným používáním a údržbou. Vyhradujeme si právo provádět změny produktu, technických specifikací nebo instalačních a provozních pokynů bez předchozího upozornění.</p>	
<p><b>DŮLEŽITÉ</b></p>	
<p><b>Před zahájením instalace si pečlivě přečtěte celý návod</b> Mějte na paměti, že neoprávněné úpravy, včetně pokusů o opravu, mohou vést ke ztrátě záruky. To platí také pro přeřezávání kabelů, které velmi často vede ke ztrátě konektorů chráněných proti přepólování a následně ke zkratům nebo přepólování, které mohou poškodit komponenty. Vezměte prosím na vědomí <b>pokyny na stránce s informacemi o systému</b>. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné nastavení zapalování může například poškodit motor a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz od startéru). Zvláštní opatrnost je nutná při prvním spuštění po instalaci. Pokud zaznamenáte jakoukoli poruchu, zkontrolujte a seřadte časování zapalování! Během instalace velmi pečlivě zkontrolujte, zda se rotor nedotýká cívký statoru nebo jiného místa, protože k tomu může dojít z různých důvodů a vést k vážnému poškození.</p>	
<p><b>Určené použití</b> - Jedná se o <b>náhradní systém, nikoli o kopii originálního vybavení</b>. Součásti systému se proto liší od originálních dílů, zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít odlišné upevňovací body, které vyžadují úpravy z vaší strany. Tento systém je určen <b>výhradně</b> k nahrazení originálních systémů osvětlení/zapalování u klasických a moderních klasických motocyklů, <b>jejichž charakteristiky motoru nebyly následně změněny konstrukčními úpravami</b>. Nejedná se o tuningový systém; nemění původní charakteristiky motoru a nevede k výrazně vyššímu výkonu motoru. Zlepšuje však provozuschopnost a bezpečnost vozidla díky lepšímu osvětlení, viditelnějším směrovkám, trvale hlasitému klaksonu a celkově vyšší spolehlivosti ve srovnání se stárnoucími originálními systémy. Jelikož naše systémy nezpůsobují žádné významné změny charakteristik motoru, výfukové emise a hlučnost se nezhoršují. Ve většině případů se výfukové emise mohou dokonce zlepšit, protože spalování je dokonalejší.</p>	
<p> - Společnost VAPE zaručuje, že její výrobky jsou typově schváleny a označeny písmenem „E“ (konkrétně „E8“ pro Českou republiku), což zajišťuje, že specifikace výrobku trvale vyhovují příslušným předpisům o typovém schválení ECE (zejména ECE R10.05). Kontroly provádí pravidelně příslušný orgán</p>	
<p>- Nabíjecí systém je určen výhradně pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo uzavřenými olověnými bateriemi, AGM a gelovými. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- Systém <b>není určen k použití při sportovních akcích</b>. Nesprávné použití vede ke ztrátě záruky. Kromě toho systém nemusí fungovat podle vašich očekávání a my vám nebudeme moci poskytnout podporu, protože nebudeme znát situaci. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce ke zrušení provozního povolení.</p>	

- Při montáži dílů začněte **nejprve s komponenty na straně motoru** (adaptér, stator, rotor), abyste ověřili, zda správně pasují, a teprve poté namontujte díly na vnější stranu motoru. Bohužel se často stává, že lidé začínají montáží regulátoru, zapalovací cívky a případně řídicí jednotky, přičemž tyto díly jsou velmi často upraveny (bez řádné kalibrace!), což nám znemožňuje jejich pozdější další prodej. Výměna osvětlovacích a zapalovacích systémů u starších motocyklů bohužel není jako výběr zboží z regálu v supermarketu; vzhledem k široké škále modelů a možným změnám dílů od doby jejich výroby před mnoha lety se vždy jedná o složitou záležitost, která bohužel může být spojena i s chybami.

- Naše systémy **nebyly testovány pro použití s jinými elektronickými komponenty (jako jsou aftermarketové zapalovací systémy, navigační zařízení, mobilní telefony, LED světla atd.)** a za určitých okolností mohou tyto komponenty poškodit. Systém nepodporuje žádné stávající otáčkoměry. Nabízíme však řešení pro otáčkoměr. Stejně tak nejsou podporovány žádné jističe ani systémy řízení výfuku ovládané zapalováním. Je také možné, že váš původní zapalovací systém měl z právních důvodů nainstalováno zařízení omezující rychlost. Nový systém takové zařízení nemá. Proto si prosím předem ověřte právní požadavky.

- Pokud nemáte potřebné odborné znalosti k instalaci systému, nechte jej nainstalovat kvalifikovaným odborníkem nebo ve specializovaném servisu. Nesprávná instalace může poškodit jak nový systém, tak motocykl, nebo dokonce způsobit zranění jezdce.

- Před objednáním systému prosím zkontrolujte, zda je v balení obsažen námi doporučený **stahovák rotoru**. Pokud ne, je nejlepší jej objednat současně! Pokud dojde k poškození rotoru použitím jiných nástrojů nebo pomůcek, záruka se stává neplatnou!

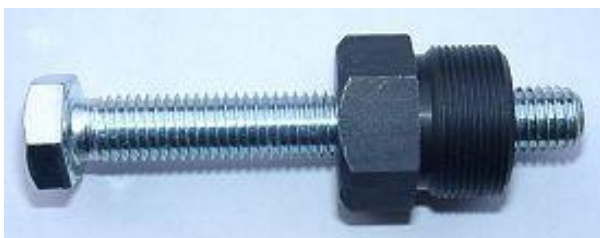
- Rotor je extrémně citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před instalací rotor pečlivě zkontrolujte, zda není poškozen. Pokud má rotor magnety, které nejsou zapouzdřené, zkontrolujte, zda jsou magnety pevně na svém místě, a to tak, že se je pokusíte posunout prsty do strany. Po nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a nyní jsou na svém místě drženy pouze magnetickou silou. To by mohlo během provozu způsobit vážné poškození systému. Zároveň prosím zkontrolujte, zda se mezi magnety rotoru nenacházejí cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

- **Pokud máte přístup k internetu, doporučujeme si tuto dokumentaci prohlédnout online.** Na většinu obrázků můžete kliknout a zvětšit je a najdete zde více – a možná i aktuálnějších – informací. Seznam systémů je k dispozici na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>



Měli byste obdržet následující díly:

- Předem smontovaná jednotka statoru
- rotor
- Regulátor/usměřovač
- elektronická zapalovací cívka
- Zapalovací kabely
- Drobné díly pro montáž



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

- **POZOR:** Použití stahováku s drápy způsobí uvolnění magnetů v rotoru!

- Ujistěte se, že je motocykl bezpečně postaven na stojanu, nejlépe na vyvýšené pracovní plošině, a že máte snadný přístup ke straně motoru s alternátorem.
- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. V tomto okamžiku se prosím rozlučte se starou baterií, protože od nynějška budete potřebovat 12voltovou baterii, nebo budete jezdit zcela bez baterie. Systém to umožňuje. V tomto okamžiku vyměňte všechny 6voltové žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 voltech.



- Povolte matici rotoru a stáhněte rotor z klikového hřídele. Odpojte všechny kabely od starého alternátoru a tyto díly demontujte.

- Vyměňte klín z klikového hřídele, který zapadal do drážky rotoru starého alternátoru. Nebojte se – neměl žádnou upevňovací funkci; sloužil pouze k usnadnění nastavení časování zapalování. Pokud zapomenete klín vyjmout, rotor později na hřídel nezapadne a budete muset znovu demontovat stator, abyste se k němu dostali.



- Jakmile je celý původní alternátor demontován, uvidíte plstěný kroužek na klikovém hřídeli.

- Sejměte jej z hřídele.



- Nyní vložte plstěný kroužek do nové, předem smontované desky statoru. Na zadní straně je k tomuto účelu speciální vybrání.



- Nyní povolte tři upevňovací šrouby na novém statoru a mírně jej nadzvedněte z základní desky. Tím získáte přístup ke dvěma šroubům, které upevňují základní desku.

- Poznamenejte si polohu statoru vůči základní desce, jinak se později neshoduje značka zapalování!

- Odstraňte dvě matice z upevňovacích šroubů. Umístěte novou sestavu statoru, přičemž stator z ní volně visí, na blok motoru. Nasadte matice zpět na šrouby zezadu a upevněte sestavu ke skříni motoru.



- Nasadte matice zpět na šrouby zezadu a upevněte jednotku k krytu motoru.



- Znovu připevněte stator k základní desce. K tomu současně jemně zatáhněte za kabel statoru. Stator musí pevně zapadnout na místo; pokud sedí volně, je pod ním určité zachycený kabel. Dbejte na to, abyste stator nemontovali šikmo a aby vnitřní otvor statoru přiléhal k zajišťovací přírubě základové desky. V opačném případě bude cívka nesprávně vyrovnaná a poškodí ji rotující rotor. Dávejte pozor, abyste nezachytili žádné kabely pod nebo mezi opěrnou deskou a statorem, a nepoškodili izolaci.

- Stator znovu připevněte pomocí 3 šroubů M4.

**Časování zapalování:** Aby byla zajištěna maximální flexibilita v časování zapalování, není rotor k klikové hřídeli připevněn pomocí drážky a klínu. Nicméně (za předpokladu, že je zúžení správné) nehrozí riziko, že by se rotor nechtěně uvolnil nebo zkroutil, protože byl vždy držěn na místě zúžením a nikdy klínem. Klín sloužil pouze jako vodítko pro nastavení správného časování zapalování.



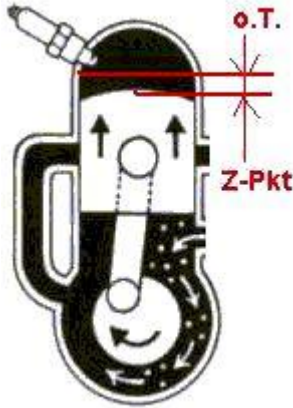
- Nyní se podívejte na nový rotor. Na jeho obvodu uvidíte čáru, která byla nanášena laserem. Jedná se o značku zapalování.



- Před montáží rotoru zkontrolujte, zda se na jeho magnetech neuchytily žádné šrouby nebo jiné malé součástky, které by mohly způsobit poškození.



- Na desce statoru, poblíž dvou malých černých cívek, je červená čára. Jedná se také o značku zapalování.



- Demontujte zapalovací svíčku a nastavte píst do horní úvratí (TDC).
- K měření polohy pístu budete potřebovat nástroj (číslicový měřidlo nebo měřicí tyč, kterou si můžete vyrobit například ze staré zapalovací svíčky. V nouzi však postačí tužka a trochu odhadu).
- Nejprve přesuňte píst do horní úvratí (zde TDC). To je nejvyšší poloha, které může píst ve válci dosáhnout.
- Vzhledem k tomu, že se v tomto systému setrvačnick otáčí doleva, musíte jej nyní mírně otočit doprava (tj. ve směru hodinových ručiček), dokud píst neklesne na požadovaný úhel předstihu. Správnou hodnotu najdete v příručce (pokud příručka není k dispozici, zkuste 4–5 mm před TDC). Nesprávné nastavení může vést k přehřátí a v extrémních případech dokonce k propálení hlavy pístu.

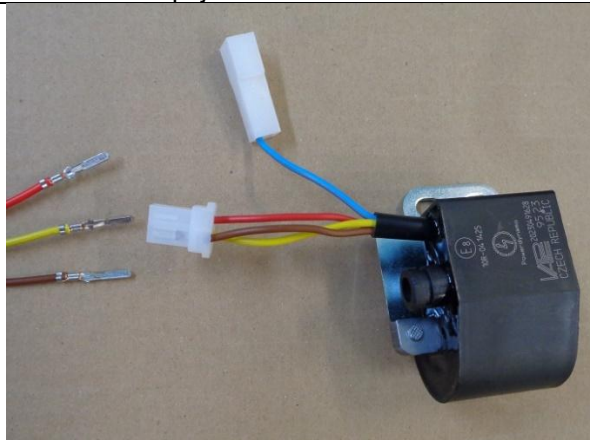


- Znovu sejměte rotor z klikového hřídele a nainstalujte jej tak, aby značka na jeho obvodu přesně odpovídala značce zapalování na adaptérové desce (která byla přenesena na blok motoru). Rotor pevně natlačte na hřídel.
- Je velmi důležité nezměnit polohu klikového hřídele (který je v poloze časování zapalování). Pokud se tato poloha změní, musíte celý proces opakovat.
- V této poloze zajistěte rotor dodanou maticí rotoru M14.
- Nový rotor demontujte výhradně pomocí stahováku M27x1,25 (objednací číslo: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky!**).

- Nyní připevněte novou zapalovací cívku a nový regulátor na vhodné místo. Nejlepší je použít montážní držák zapalovací cívky. Jeden z montážních šroubů zapalovací cívky nechte volný; zde bude připojen zemnicí kabel. Nový kabel alternátoru vedte podél rámu pomocí přiložených kabelových spon tak, aby končil ve stejné úrovni jako regulátor a zapalovací cívka, spolu se všemi ostatními kabely. Ujistěte se, že se o něj nic nemůže otírat.

### Připojte kabely podle schématu zapojení 73ik\_102, tj.:

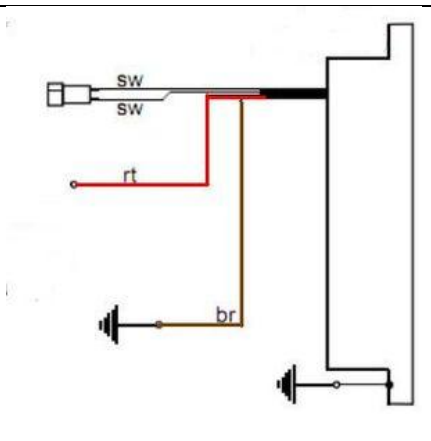
- Aby bylo snazší provléknout kabel úzkými otvory – nebo aby to bylo vůbec možné – konektor na kabelu vedoucím k nové zapalovací cívce z nového alternátoru ještě nebyl připojen ke svorkám na konci kabelu. Konektor byste neměli připojovat, dokud nebude kabel zcela provlečen otvorem v motoru. Postupujte takto...



... vezměte zásuvku zapalovací cívky se žlutým, červeným a hnědým vodičem.  
 - Vložte do této zásuvky dodanou volnou 4kolíkovou objímku konektoru a vložte do konektoru volné vodiče alternátoru (bílý, červený a hnědý) tak, aby svorky na zadní straně byly vyrovnány. Ujistěte se, že svorky zapadly na místo uvnitř pouzdra konektoru. Dbejte na správné umístění těchto vodičů v konektoru:

- žlutý k žlutému
- červená k červené
- hnědý k hnědému

- Pokud chcete (nebo potřebujete) vyjmout kabely z pouzdra konektoru, je nejlepší použít ohnutou kancelářskou sponku k odtláčení výčnělků na kontaktních jazýčcích do strany, aby bylo možné konektory odpojit.



Nový regulátor/usměrňovač má 4 kabely:

- dva černé kabely s plastovou zástrčkou jsou vstupem střídavého proudu
- červený kabel s plastovou zástrčkou slouží jako kladný pól
- hnědý kabel s plastovou zástrčkou je zemnicí vodič

Dva černé kabely z řídicí jednotky ...  
 ... jsou připojeny ke dvěma černým kabelům z alternátoru. K tomu zasuňte dva černé kabely z alternátoru do přiloženého 2kolíkového konektoru. Nezáleží na tom, který kabel je připojen ke které ze dvou svorek, protože zde je přiváděn střídavý proud.

Hnědý kabel z regulátoru ...  
 ... je připojen k **zápornému pólu** baterie, nebo k **zemi**, pokud jedete bez baterie.

Červený kabel z regulátoru ...  
**Upozornění:** Nesprávná polarita poškodí elektroniku!  
 ... je připojen buď k **kladnému pólu 12voltové baterie**, nebo při jízdě bez baterie ke kabelu vedoucímu k elektrickým spotřebičům (obvykle ke vstupnímu pólu na hlavním spínači).

- Pokud jedete s baterií, ujistěte se, že je mezi baterií a elektrickým systémem vozidla použita **15A pojistka**.

- Není možné připojit kontrolku nabíjení; při jízdě bez baterie by stejně nefungovala. Regulátor má zabudovaný kondenzátor, který vyhlazuje pulzující stejnosměrné napětí. Tím je zajištěno, že všechny směrovky a klakson budou fungovat správně i bez baterie.

<p>- Zbývá modrý (někdy modro-bílý) vodič ze zapalovací cívký – vodič pro odpojení.</p> <p><b>Poznámka:</b> Pokud máte problémy se zapalováním, nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Ve většině případů budete moci pokračovat v jízdě</p>	<p><b>- Pokud je připojen k zemi, zapalování se vypne!</b></p> <p>- Tuto konfiguraci obvodu používáme u vozidel, která původně měla magnetické zapalování (magnetický rotor) a proto se při zkratu na zem vypnou.</p> <p>- Tato vozidla mají na spínači zapalování svorku (u německých vozidel: svorka 2), která je v poloze „OFF“ připojena k zemi. K této svorce je připojen modrý (/bílý) kabel. Tím je zajištěno, že se zapalování vypne jako dříve.</p>
<p>- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p><b>Nepoužívejte</b> prosím „Nology Super Cables“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují rušení ve VAPE systémech a mohou poškodit elektroniku</p>	<p>... zašroubujte jej do zapalovací cívký a nasadte na něj gumovou krytku. To je samozřejmě snazší provést před instalací cívký na vozidlo. Použijte prosím také dodaný zapalovací kabel a nepoužívejte starý, neidentifikovaný kabel.</p>
<p>- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi vyměníte zapalovací svíčky a krytky zapalovacích svíček na svém motocyklu (nejlépe s odporem 1–2 kiloohmy, ale ne více než 5). Více než dost rušení lze vysledovat až k „zdánlivě dobrým“ kabelům, svíčkám a krytkám (včetně zcela nových)!</p> <p>- <b>Nepoužívejte</b> zapalovací svíčky s vestavěnými rezistory pro potlačení rušení <b>společně</b> s kabely zapalovacích svíček s potlačěním rušení (to má za následek zdvojnásobení odporu). Vždy používejte pouze jednu metodu potlačení rušení.</p>	
<p>- Nakonec – <b>před instalací baterie a před prvním nastartováním</b> – si prosím udělejte čas na kontrolu všech upevňovacích prvků a kabeláže. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 voltů. Pamatujte také, že nyní budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 voltech.</p> <p>- Pokud systém nefunguje hned, podívejte se na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (odpojte konektor); většina poruch se skrývá v obvodu vypínání.</p>	
<p><b>- DŮLEŽITÉ:</b> Vezměte prosím na vědomí, že pokud byl <b>klikový hřídel repasován</b> (i v minulosti), byl jeho čep alternátoru přebroušen a je proto kratší. V důsledku toho je rotor umístěn níže, což může způsobit kontakt mezi rotorem (nejnižším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. To povede k poškození statoru a následné ztrátě zapalování.</p>	

<p><b>Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – MUSÍ být přečteny a dodržovány v plném rozsahu!</b></p>
<p>- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky stanovené výrobcem vozidla a automobilovým průmyslem. Instalace vyžaduje technické znalosti. Značky zapalování na materiálu slouží pouze jako vodítko při montáži. Po montáži prosím ověřte správnost nastavení pomocí vhodných metod (např. stroboskopu), abyste předešli poškození motoru nebo ohrožení zdraví. Za montáž a správné seřízení nesete výhradní odpovědnost.</p>
<p>- <b>Upozornění</b> Zapalovací systémy generují vysoké napětí – nebezpečí pro život! Naše zapalovací cívký mohou dosahovat napětí až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může způsobit nejen silnou bolest, ale <b>především poškodit srdce!</b> Osoby s kardiostimulátorem by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a odkrytých vysokonapěťových kabelů a během testování pevně přitlačte konektor zapalovací svíčky k zemi pomocí izolačního předmětu, aby se napětí bezpečně vybil.</p> <p>Nikdy neodpojujte kabel zapalovací svíčky za účelem synchronizace karburátoru! Nikdy neodpojujte ani se nedotýkejte zapalovacích kabelů, když je motor v chodu nebo při startovacích otáčkách. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.</p>

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s gumovými konektory zapalovacích svíček ( *které nemají zabudovaný odpor pro potlačení rušení*), použijte prosím zapalovací svíčky se zabudovaným odporem ( *aby byly splněny místní zákony týkající se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu*). Alternativně vyměňte kabel(y) za standardní a použijte stíněné konektory zapalovacích svíček ( *v žádném případě byste neměli používat potlačené zapalovací svíčky a potlačené konektory zapalovacích svíček současně. To by způsobilo rušení, zejména by to ztížilo startování motoru*). Celkový odpor kombinace zapalovací svíčky a konektoru zapalovací svíčky by neměl překročit 5 kOhm.

- Mějte na paměti, že kabely zapalovacích svíček stárnou a jejich odpor se časem zvyšuje. Pokud motor nastartuje pouze za studena, příčinou je téměř jistě vadný kabel zapalovací svíčky nebo zapalovací svíčka. Nepoužívejte takzvané kabely pro zlepšení jiskry (např. Nology).

- Po instalaci se ujistěte, že jsou všechny upevňovací šrouby pevně utaženy. Pokud se součásti uvolní, dojde k jejich poškození. Během předmontáže šrouby utahujeme pouze volně!

- Než začnete vše měřit a testovat, dejte nejprve právě nainstalovanému systému šanci na nastartování. Postupujte také podle našich pokynů, jak zkontrolovat jiskru. Všechny naše díly jsou před odesláním otestovány. Stejně na nich téměř nic nemůžete změřit. V žádném případě neměřte elektronické součástky (včetně zapalovací cívky, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich zničení a stejně ne získáte použitelné výsledky!

Mějte na paměti, že pokud motor hned nenaběhne, je problém často způsoben karburátorem, sací hadicí a zejména kabely zapalovacích svíček a zapalovacími svíčkami ( *bohužel i zcela novými*). (Zpravidla je po instalaci alternátoru Lima nutné upravit také jeho nastavení.) Pokud systém hned nefunguje, zkontrolujte v první řadě uzemnění, zejména mezi uzemněním podvozku a blokem motoru.

Než okamžitě demontujete díly a zašlete je k nám na kontrolu, podívejte se do naší znalostní databáze, zda tam již není odpověď na váš problém. Pokud ne, použijte náš systém servisních ticketů a požádejte o konkrétní pomoc.

- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, mějte na paměti některé specifické vlastnosti této cívky. Zapalování bude fungovat správně pouze v případě, že jsou k cívce připojeny obě zapalovací svíčky. To znamená, že nemůžete jednoduše vyjmout jednu zapalovací svíčku, abyste ji otestovali, protože každý výstup je uzemněn přes druhou zapalovací svíčku. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, musí být výstup druhé cívky uzemněn.

- Jiskra z konvenčních systémů s přerušovačem má nízkou energetickou úroveň přibližně 10 000 voltů, a proto vypadá žlutě a je hustá. Jiskra z našich systémů je vysokoenergetická jiskra až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře zaostřená a modrá, což ji činí hůře viditelnou. Kromě toho se jiskra generuje pouze při otáčkách motoru dosažených kopnutím do startéru. Pouhé stlačení páčky startéru rukou jiskru nevytvoří.

- Většina našich systémů kombinuje zapalování a alternátor do jedné jednotky. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru nemůžete měřit téměř nic kromě napětí, které vydává. Pokud nedostáváte žádný proud, zkontrolujte nejprve uzemnění a kabeláž od regulátoru ke spínači zapalování. Toto důležité spojení je při instalaci často přerušeno a přehlédnuto! Většina systémů PD má regulátory/usměřovače stejnosměrného proudu. Existují však také regulátory střídavého proudu, u nichž je třeba vzít v úvahu specifické aspekty.

- Nikdy neprovádějte elektrické svařování na vozidle, aniž byste nejprve zcela odpojili všechny elektronické součásti obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Stator a rotor není nutné demontovat. Pájejte pouze pomocí pájecího zařízení napájeného sériovými transformátory, nebo před pájením odpojte páječku, abyste zabránili poškození součástí přepětím. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektorech nebo zapalovacích svíčkách.

- Elektronika je citlivá na přepólování. Po jakýchkoli změnách v systému vždy zkontrolujte, zda je baterie správně připojena a zda je zapojení správné. Přepólování a zkratky okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku! Obecně platí, že vodiče by měly být vždy připojeny podle barev. Jakékoli výjimky jsou výslovně uvedeny v manuálu. Poškození způsobené přepólováním není kryto zárukou.

- Při montáži rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyhněte se přímému mechanickému působení na rotor. **Při přepravě generátoru nikdy nevkládejte stator dovnitř rotoru;** řiďte se našimi pokyny pro přepravu (balení).

- Vnější povrch rotoru lehce naolejujte; jinak v drsném prostředí rychle zrezne (což není škodlivé, ale vypadá to nevzhledně).

- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák s drápy ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Používejte vždy pouze šroubovací stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).
- Pokud nebudete vozidlo delší dobu používat, odpojte baterii (je-li vozidlo vybaveno), abyste zabránili pomalému vybíjení přes usměrňovací diody. I při odpojené baterii však můžete po delší době zjistit, že se vybije; to je normální.
- Postupujte podle těchto pokynů, ale nenechte se jimi znepokojit. Tisíce zákazníků již před vámi úspěšně nainstalovaly naše systémy.

***Hodně štěstí a příjemnou jízdu!***

