

Systém 784879900**Výhody oproti starému systému:****Alternátor/elektronické zapalování pro Maico M151 (1952)**

- Magneto-elektrický zapalovací systém s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výkon osvětlení 12 V/100 W stejnosměrného proudu.
- Nahrazuje originální 6voltový magnetický zapalovací systém Noris MLZ (resp. také MLZU nebo MLZn).

- Montuje se na původní držák alternátoru bez nutnosti úpravy skříně motoru. Zapalovací impulsy jsou generovány plně elektronicky a bezkontaktně.

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



M784879900

Návod k montáži pro systém 784879900	1.10.2026
- 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 provést někým, kdo se v tom vyzná.	
- 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.	
DŮLEŽITÉ	
Než začnete s montáží, pečlivě si nejprve přečtete celý návod Mějte na paměti, že neoprávněné zásahy, včetně pokusů o opravu, do součástí mohou vést ke ztrátě záručních práv. To se týká i 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 cívkou statoru nebo jinde, což se může z různých důvodů stát a vést k vážným škodám.	
Určené použití - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního materiálu. Součásti systému se proto liší od originálních dílů 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.	
 - 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	
- 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 ani jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.	
- 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 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, 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 žádná poškození. Pokud se jedná o rotor, u kterého nejsou magnety zalité, zkontrolujte pevnost uchycení magnetů tak, že se pokusíte prsty posunout magnety do strany. 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. 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: <http://www.powerdynamo.biz>



Měli byste obdržet tyto díly:

- předmontovaná statorová jednotka
- rotor
- zapalovací cívka a zapalovací kabel
- regulátor/usměrňovač
- relé s kabely

- Nenechte se zmást směrovou šipkou na rotoru, která ukazuje ve směru hodinových ručiček. Systém je navržen pro chod proti směru hodinových ručiček.



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

POZOR: při použití drápkového stahováku se uvolní magnety v rotoru!



- Ujistěte se, že je váš Maico stabilně umístěn, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně motoru s alternátorem.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. V této chvíli se prosím s touto baterií rozlučte, protože od nynějška budete mít 12voltovou palubní síť a – pokud budete chtít nainstalovat baterii – budete potřebovat 12voltovou baterii. Z technického hlediska je systém schopen fungovat i bez baterie. Starou houkačku můžete nechat na místě.



- Nyní odpojte všechny kabely od starého alternátoru a demontujte jej. Kleštěmi sejměte pasovací klín z kužele klikového hřídele. Ten již není potřeba! Nezapomeňte na to, jinak budete muset alternátor později znovu vyjmout. Nebojte se, odstraněný pasovací klín nesloužil k zajištění rotoru, ale pouze k tomu, aby se zabránilo jeho nesprávnému nasazení.



- Prohlédněte si novou základovou desku alternátoru. Najdete na ní červenou značku pro zapalování.

- Sejměte předem smontovanou upevňovací desku krytu z nového alternátoru, nasuňte statorovou jednotku na úchyt pro alternátor na klikové skříni a přišroubujte ji pomocí dvou šroubů M8x25. Nezapomeňte prosím na podložky.

- Šrouby byste měli umístit do středu podélných otvorů, abyste měli možnost nastavení na obě strany.

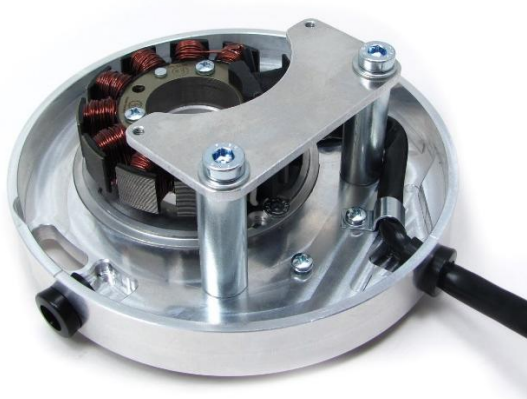


- Prohlédněte si nový rotor. Na jeho vnějším obvodu najdete malou vtlačenou čárkovou značku zapalování.
- Vyměňte zapalovací svíčku. Nasuňte nový rotor na klikový hřídel tak, aby byl utažen rukou, a abyste s ním mohli otáčet hřídel. Nastavte píst do polohy zapalovacího úhlu. Optimálně se jedná o 2–2,5 mm před horní úvratí. Nezapomeňte, že motor Maico se otáčí proti směru hodinových ručiček!

- Nyní rotor lehce stáhněte z klikového hřídele a poté jej na něj znovu nasadte tak, aby čárková značka na rotoru odpovídala tečkové značce na základové desce. Během tohoto postupu dbejte na to, aby se klikový hřídel neotočil (magnety mají tendenci táhnout do stran). Pokud dojde k otočení, začněte prosím znovu. V této poloze rotor pevně přišroubujte pomocí šroubu M8x50 (nezapomeňte na podložku!).

- Nebojte se, odstraněná příruba neměla za úkol zajistit rotor, ale pouze zabránit jeho nesprávnému nasazení.

- Zapalování je nyní nastaveno. V případě potřeby lze toto nastavení teoreticky libovolně měnit sejmutím rotoru a jeho nasazením pod úhlem k tomuto základnímu nastavení. Pro jemné doladění se, jako obvykle, otáčí celá alternátorová jednotka na bloku motoru v podélných otvorech.



- Nasaďte zpět upevňovací desku víka, kterou jste na začátku prací demontovali. Ta spočívá na 2 distančních trubičkách a je připevněna ke základní desce pomocí 2 šroubů M8x60.

- Šrouby nejprve provlečte shora skrz desku a poté distanční vložky a celé to přišroubujte k základní desce.

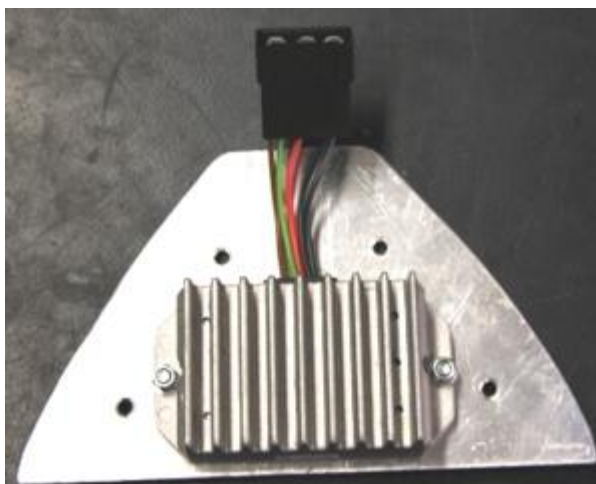


- Nakonec nasadte originální kryt na statorovou jednotku a přišroubujte jej.

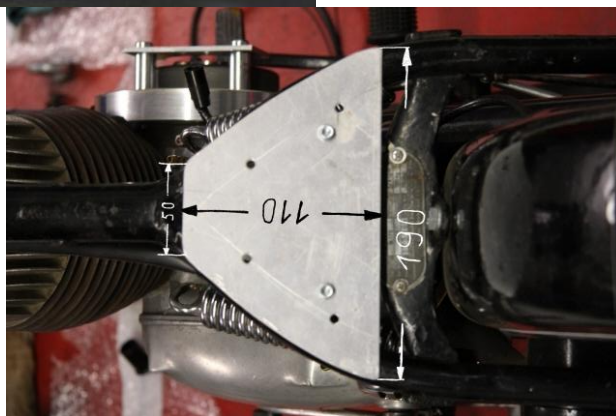
- Pozor, mějte prosím na paměti, že zapalovací kolík již nefunguje. Jednotku zapalovacího kolíku lze však i bez funkce přišroubovat na novou adaptérovou desku. Zapalovací kolík tak můžete použít k zachování původního vzhledu.

- Funkce původní kontrolky již není možná

- Elektronický usměrňovač/regulátor případně připevněte pomocí vlastní držákové desky



... na zadní část rámu nad blatníkem.



- Zapalovací cívku nejlépe skryjte pomocí dvou svorek na rámu pod nádrží.



- Součásti však můžete umístit i na jakékoli jiné místo, včetně prázdného pouzdra baterie.



Propojte kabely podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš (standardní) regulátor stejnosměrného proudu (952269906) použijte schéma zapojení **71ir12:**

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

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



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

- Nasadíte na tento konektor volně dodanou dvojistou zásuvku a zasunete volné kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními vývody do zadní části konektoru. Dbejte na to, aby kontaktní vývody zapadly do pouzdra konektoru. Přitom je nutné přísně dbát na správné umístění těchto kabelů v konektoru:

- bílý na bílý
- červený na červený

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

- Hnědý kabel z alternátoru s kroužkovým očkem se přišroubuje k zapalovací cívce na její zem (upevňovací úchyt).

- Pozor, nedodržení tohoto pokynu je nejčastější příčinou problémů se zapalováním! Bez tohoto přímého spojení systém nefunguje nebo nefunguje dlouhodobě bez poruch, pokud se spoléháte pouze na rám jako vodič.

- Nespoléhejte se prosím na zemnicí kontakt rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje zde často brání dobrému zemnicímu kontaktu cívky.

Připojení alternátoru k napájení osvětlení:

- 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:**

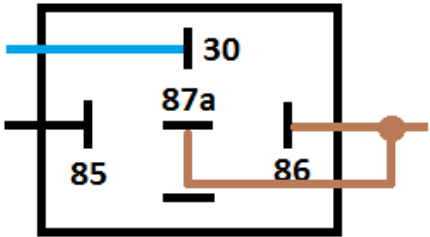
Upozornění: Jakékoli **záměny kladného a záporného pólu** vedou k **okamžitému zničení regulátoru, což nespadá do záručních podmínek!** (Zničení lze jasně rozpoznat podle zápachu spáleniny!). Pozor, na trhu se vyskytují baterie, u nichž je kladný pól na místě, kde dříve byl záporný pól!

Varianta regulátoru 1: s regulátorem stejnosměrného proudu (standardní) (95 22 699 06) použijte schéma zapojení 71ir12:

	- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní konektor se 6 zásuvkami, z nichž <u>jedna</u> je volná. K regulátoru je dodávána odpovídající protikusová část, do které je třeba zasunout následující kabely a které se tam musí zacvaknout.
- Oba černé kabely nového alternátoru ...	... 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.
- Nový hnědý kabel s kroužkem na jedné straně ...	... spojuje svorku 3 regulátoru/usměrňovače (odtud vede také hnědý kabel do regulátoru) s minusovým pólem baterie, resp. pevnou masou. Pozor, nezaměňte polaritu!
Nový červený kabel s kroužkovým očkem na jedné straně ...	... 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).
- 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.	
- 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:

	- 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
--	--

- Zbývá modrobílý kabel zapalovací cívky – vypínací kabel. - Pokud je připojen k zemi, zhasne zapalování! - Poznámka: V případě poruch zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Většinou pak lze pokračovat v jízdě	- 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. - Vypnutí pomocí polohy 5 (poloha pro rozjezd na zapalovacím spínači, je-li k dispozici): - Modro-bílý vypínací kabel zapalovací cívky se připojí ke svorce 61 (svorka běžně sloužící pro kontrolu nabíjení). Všechny kabely, které dříve vedly k této svorce, včetně kabelu k kontrolce nabíjení, je třeba odpojit (nebo kontrolku odstranit). Zapalování se vypne přepnutím do polohy 5, dokud motor nezastaví. V poloze 5 dojde k propojení svorky 61 se svorkou 15, na které jsou připojeny spotřebiče vůči zemi (alespoň kontrolka volnoběhu), přes které zapalovací cívka získá zemní spoj potřebný k vypnutí.
- Připojení relé (pokud je tato možnost použita): 	- Varianta s baterií: - Připojte hnědý kabel relé s kroužkovým konektorem k zemi. Delší černý kabel relé připojte ke svorce hlavního vypínače, která v poloze „Zapnuto“ vede proud (zapalovací zámek, u německých motocyklů: svorka 15 nebo 54). Modrý kabel (vedoucí ze svorky 30 relé) připojte k modro-bílému kabelu zapalovací cívky. V případě selhání baterie během jízdy je třeba tento kabel odpojit, abyste mohli pokračovat v jízdě. (Motor však pak nelze vypnout!) - Hnědý kabel s kroužkovým konektorem ze svorek 87a a 86 se připojí na zem. - Černý kabel ze svorky 85 se připojí ke svorce 15 zapalovacího spínače (svorka pod napětím v poloze „Zapnuto“).
- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ... Nepoužívejte prosím „Nology Superkabel“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují u zařízení VAPE poruchy a mohou vést k poškození elektroniky.	... 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.
- 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 „zdanlivě dobrým“ kabelům, svíčkám a konektorům (včetně zcela nových)! - Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem společně s odrušovanými svíčkovými konektory (dojde tak k dvojnásobnému odporu). Vždy používejte pouze jeden způsob odrušení.	
- Na závěr – před instalací baterie a před prvním nastartováním – prosím pečlivě zkontrolujte všechny 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, podívejte se prosím na naši stránku pro vyhledávání poruch. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívku (odpojte kontakt) – většina poruch se skrývá právě v této části systému.	

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

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a předpisy stanovené 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 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 svíčku zapalování 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 při startování. 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 konektor svíčky. Nepoužívejte tzv. kabely pro zesílení zapalování (např. Nology).

- Po montáži bezpodmínečně zkontrolujte pevné 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 součástky (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 cívce 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 systémů je vysokoenergetická 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 vedoucí od regulátoru ke spínači zapalování. Toto důležité spojení 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 předtím 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 obrácení polarity. Po jakémkoli zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení kabelů. Obrácení polarity a zkratby 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 nekládejte 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 zapalování 71ir12

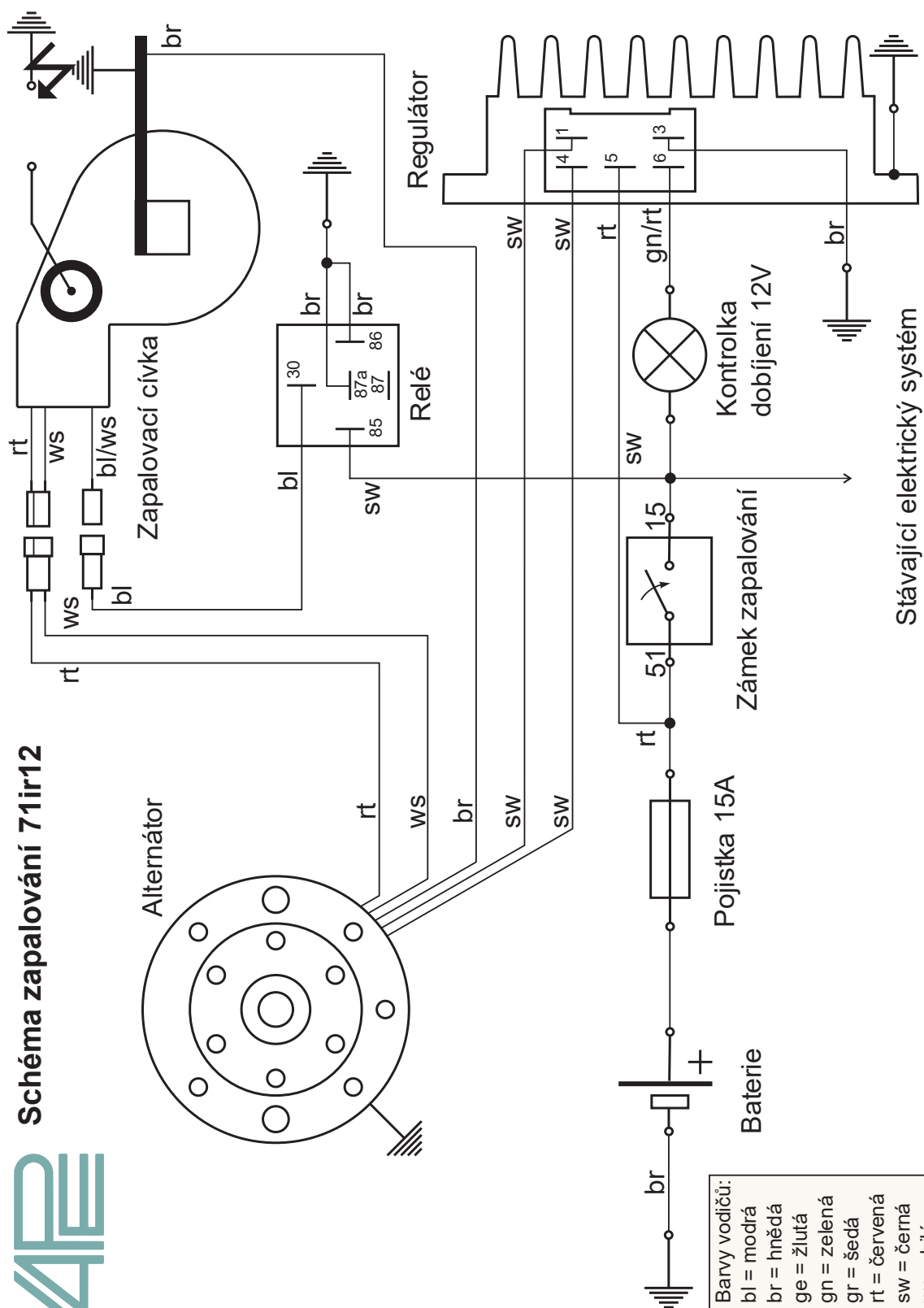


Schéma zapojení regulátor 102

