

Systém 725679900**Systém 72567992K****Výhody oproti starému systému:**

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

Alternátor/elektronické zapalování pro Suzuki TS/TM 400**Speciální systém s dvojitým zapalováním!**

- Magneto-elektronický zapalovací systém s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výkon osvětlení při 12 V/100 W stejnosměrného proudu.
- Bezkontaktní, bezúdržbové elektronické zapalování, hmotnost rotoru 1,1 kg.
- Nahrazuje kompletní originální systém osvětlení a zapalování! Na skříni motoru není třeba provádět žádné úpravy.



M72567992K

Návod k montáži pro systémy 725679900 a 72567992K	17.7.2026
- Pokud umíte namontovat a seřadit originální zapalování a máte obecné 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 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 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 vyžadují 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 soustavná 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. 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 danou situaci. V nejhorším 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 informace. Seznam systémů najdete na: <http://www.powerdynamo.biz>

Obsah balení systému 725679900:



- předmontovaná statorová jednotka
- Rotor
- zapalovací cívka
- regulátor stejnosměrného proudu
- Zapalovací kabel s gumovou zástrčkou
- Modrý kabel (vypínací kabel)
- Šrouby a drobné součástky

Obsah balení 72567992K (dvojité zapalování):



- předmontovaná statorová jednotka
- Rotor
- Dvojitá zapalovací cívka
- regulátor stejnosměrného proudu
- 2 zapalovací kabely s gumovými konektory
- Modrý kabel (vypínací kabel)
- Šrouby a drobné součástky



- K demontáži nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (objednací číslo: 72 98 799 99 – součástí dodávky!).

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

- Ujistěte se, že je váš motocykl pevně zaparkován, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně alternátoru.



- Původní rotor sejměte pomocí vhodného stahováku. Demontujte starý alternátor a všechny kabely.

- Vyměňte také pasovací klín z klikového hřídele, již není potřeba a při další montáži by překážel!



- Nasadte desku na klikovou skříň na místo, kde dříve byl alternátor. Tlustá černá cívka by měla směřovat přibližně k výstupu kabelu.

- Desku upevněte pomocí 3 dodaných šroubů M8x16. Dávejte pozor, abyste kabel nezachytili!

- Poznámka: K upevnění nepoužívejte šrouby s větší hlavou – rotor by o ně později mohl třít!

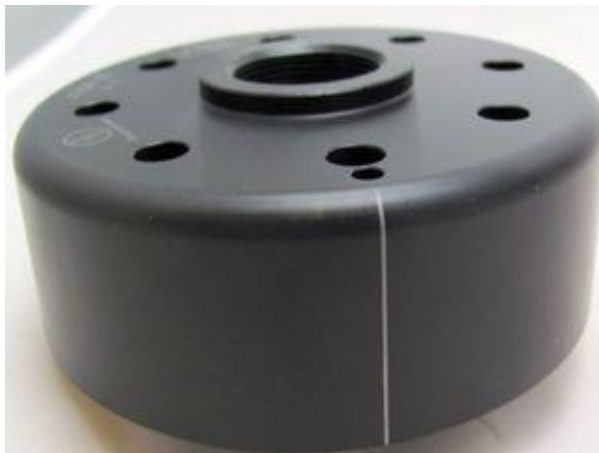


- Na kabelovém svazku nového statoru je gumová průchodka.
- Ta se přibližně vejde do kabelového vývodu motoru a stačí ji jen trochu zkrátit.

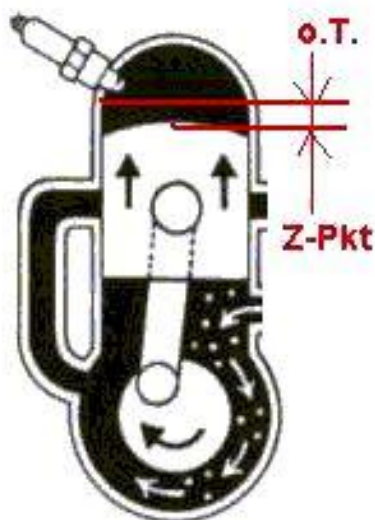


- Podívejte se na novou desku statoru. Hned vlevo vedle obou malých černých cívek je červená značka.
- Jedná se o značku zapalování.

- **Nastavení zapalování:** Pro co největší flexibilitu nastavení zapalování se upustilo od upevnění rotoru na klikové hřídeli pomocí pasovacího klínu a drážky. Přesto (pokud je kužel správný) nehrozí nebezpečí nechtěného uvolnění nebo otočení rotoru, který je v každém případě vždy držen pouze kuželem, nikdy klínem. Ten má pouze vodicí funkci pro nastavení správného okamžiku zapalování.



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete laserem vyznačenou čárkovou značku.
- Jedná se rovněž o značku zapalování.



- K měření polohy pístu budete potřebovat nástroj (měřicí úchylkoměr nebo měřidlo, které si můžete vyrobit například ze staré zapalovací svíčky (informace zde). V krajním případě však postačí i tužka a trochu odhadu).

- Vyjměte zapalovací svíčku a nastavte píst do horní úvratí (zde O.T.). To je nejvyšší poloha, které může píst ve válci dosáhnout.

- Jelikož se u tohoto systému magnetické kolo během chodu otáčí doleva, musíte jej nyní mírně otočit doprava (tj. ve směru hodinových ručiček), dokud píst neklesne na požadovanou hodnotu předčasného zapalování.

- Hodnotu pro toto nastavení najdete ve svém návodu k obsluze (pokud nejsou k dispozici žádné hodnoty, zkuste 2 mm před horní úvratí, ale poté si bezpodmínečně zjistěte správné hodnoty a nastavení odpovídajícím způsobem upravte). Nesprávné nastavení vede k přehřátí, v extrémních případech dokonce k propálení dna pístu.



- Nasadte nový rotor tak, aby se dal otáčet klikovým hřídelem, a utáhněte jej rukou. Tímto způsobem můžete klikový hřídel otáčet.

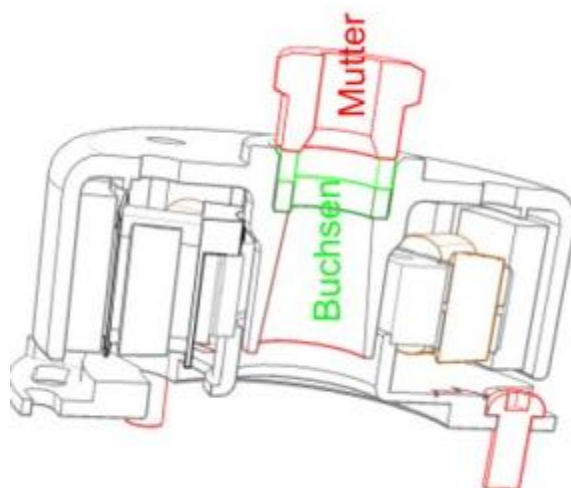
- Udržte nastavení úhlu zapalování, opatrně sejměte nový rotor a nasadte jej zpět tak, aby značka na vnější straně rotoru byla v jedné rovině se značkou na základové desce statoru.



- Rotor přišroubujte pomocí dodaných pouzder a upevňovací matice M14. Pouzdra jsou nezbytná pro bezpečné upevnění rotoru, protože závit na klikové hřídeli by jinak nebyl dostatečně dlouhý.

- Nakonec velmi pečlivě zkontrolujte, zda se rotor volně otáčí nad deskou a nad cívkou a zda se někde neotírá v důsledku změněných mechanických poměrů na motoru (úpravy skříně a/nebo hřídele). Otírání s jistotou povede k poškození zařízení.

- Před nasazením rotoru také zkontrolujte, zda se na jeho magnetech neusadily nějaké šrouby nebo jiné drobné součástky, které by mohly způsobit poškození.



- Nyní připevněte novou zapalovací cívku a nový regulátor na vhodné místo. Nejvhodněji k upevňovací sponě zapalovací cívky. Jeden z upevňovacích šroubů zapalovací cívky zatím neutažte, bude se k němu připojovat zemnicí kabel.
- Nový kabel alternátoru ved'te pomocí přiložených kabelových sponek podél rámu tak, aby spolu se všemi ostatními kabely končil ve výšce regulátoru/zapalovací cívky. Dbejte na to, aby se nic nemohlo odírat.
- **Zde je popis zapojení pro standardní systém s jednou zapalovací svíčkou** (pokud máte verzi se dvěma zapalovacími svíčkami (72 56 799 2K), podívejte se prosím níže!):

Propojte kabely podle schématu zapojení 72ik_102, tedy:

- 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 samici zapalovací cívky s kabely červené a bílé barvy.

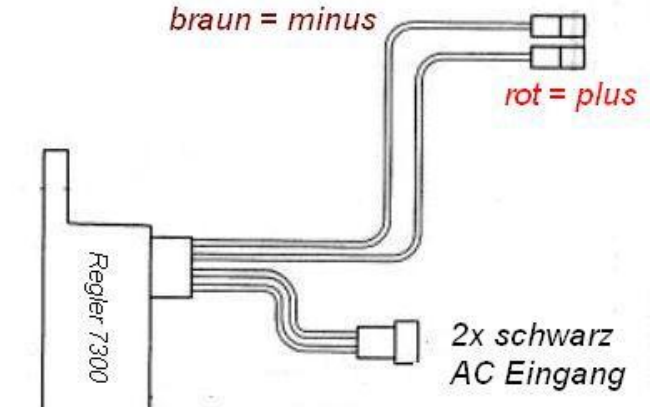
- Nasad'te na tento konektor volně dodanou dvojitou zásuvku (aby nedošlo k záměně kabelů) a zasuňte volné kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními vývody do zadní části konektoru. Dbejte na to, aby se vývody v pouzdře konektoru správně zacvakly. Přitom je nutné důsledně dbát na správné umístění těchto kabelů v konektoru:

- bílý na bílý
- 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 odtláče 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.

		Nový regulátor/usměrňovač má 4 kabely: ▪ oba černé kabely s plastovým konektorem jsou vstupem pro střídavé napětí ▪ červený kabel s plastovou zástrčkou slouží jako kladný pól ▪ hnědý kabel s plastovou zástrčkou je zemnicí kontakt
- Oba černé kabely z regulátoru ...	... se připojí k oběma černým kabelům alternátoru. K tomu zasuněte oba černé kabely alternátoru do dodaného dvojitého konektoru. Je přítom jedno, který kabel se připojí ke které ze dvou svorek, protože se zde přivádí střídavý proud.	
- Hnědý kabel z regulátoru ...	... se připojí k zápornému pólu baterie, resp. při jízdě bez baterie k zemi .	
- Červený kabel z regulátoru ... - Pozor: Nesprávná polarita poškodí elektroniku!	... se připojí buď k kladnému pólu 12voltové baterie , nebo při jízdě bez baterie ke kabelu vedoucímu k odběrným spotřebičům (obvykle ke vstupní svorce na hlavním vypínači).	
- Pokud jezdíte s baterií, ujistěte se, že mezi baterií a palubní sítí je použita 15A pojistka .		
- Není možné připojit kontrolku nabíjení; při jízdě bez baterie by stejně nefungovala. Regulátor je vybaven vestavěným kondenzátorem, který vyhlazuje pulzující stejnosměrné napětí. Tím je zajištěno, že případné směrovky a klakson budou správně fungovat i bez baterie.		
- Zbývá modrý (někdy také modro-bílý) kabel zapalovací cívky – vypínací kabel. - Poznámka: V případě poruch zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Většinou pak lze pokračovat v jízdě	- Pokud se připojí k zemi, zhasne zapalování! - Tuto variantu zapojení používáme u vozidel, která již původně měla magnetické zapalování (magnetické kolo) a která se tedy vypínala zkratem na hmotu. - Tato vozidla mají na zapalovacím spínači svorku (u německých vozidel: svorka 2), která se v poloze „VYPNUTO“ zapojí na hmotu. K této svorce se připojí modrý (/bílý) kabel. Vypnutí zapalování tak probíhá stejně jako dříve.	
- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ... Nepoužívejte prosím „Nology Superkabel“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují u zařízení VAPE poruchy a mohou vést k poškození elektroniky.	... našroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To samozřejmě půjde snáze, pokud to provedete před montáží cívky do vozidla. Používejte prosím také dodaný zapalovací kabel a nikoli starý kabel neznámého původu.	
- Uděláte si laskavost, pokud v této chvíli na svůj motocykl namontujete nové zapalovací svíčky a nové svíčkové 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)! - Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem společně s odrušovanými konektory (dojde tak k dvojnásobnému odporu). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušování.		

- 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, 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 systému.

- **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 dodržujete 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 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 odrušováním A svíčkové konektory s odrušováním. To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru*). Celkový odpor kombinace svíčky a svíčkového konektoru by neměl překročit 5 kOhm.

- Mějte na paměti, že svíčkové konektory stárnou a tím se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je příčinou s velkou pravděpodobností vadný svíčkový konektor nebo vadná svíčka. 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 téměř nic nemůžete změřit. V žádném případě neměřte elektronické součásti (včetně zapalovací cívk, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich poškození a stejně nedosáhnete použitelných výsledků!

Mějte na paměti, že pokud motor neběží hned správně, 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 správně, 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 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 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 zkrat 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 drápový 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 72ik102

