

Systém 777599900**Výhody oproti starému systému:****Alternátor / elektronické zapalování Honda CB 125 T**


- Systém magnetického zapalování s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výkon světla 12 V/150 W DC (stejnoseměrný proud). Elektronické zapalování s vlastním napájením uvnitř systému. Nahrazuje starý alternátor, přerušovač (resp. dosavadní elektronické zapalování) a zapalovací cívku.

- Je nutné provést malou úpravu na krytu. Je třeba vyvrtat otvor o průměru 12 mm, aby bylo možné vyvést kabel ven.

- Systém můžete provozovat zcela bez baterie

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



Návod k montáži systému 777599900	15.5.2026
<p>- Pokud umíte namontovat a seřídít originální zapalování a máte obecné mechanické dovednosti, můžete namontovat i systém VAPE. Pokud jste s tím ještě nikdy neměli co do činění, nechte systém raději namontovat někým, 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. Vyhradujeme si právo provádět bez předchozího oznámení změny týkající se produktu, technických údajů nebo montážních a provozních pokynů.</p>	
<p>DŮLEŽITÉ</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) olovenými bateriemi s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olovenými akumulátory, AGM, gelovými. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.</p>	
<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.</p>	
<p>- 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.</p>	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s jinými elektronickými komponenty (jako jsou zapalovací systémy jiných výrobců, navigační zařízení, mobilní telefony, LED osvětlení atd.)** a v některých případech mohou tyto součásti 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: <http://www.powerdynamo.biz>



Měli byste mít k dispozici tento teleskop:

- Rotor
- předmontovaná statorová jednotka
- Regulátor / usměrňovač
- Dvojitá zapalovací cívka
- Řídicí jednotka
- Zapalovací kabel
- Šroub rotoru / drobné díly
- Vypínací kabel modrý
- Stahovák rotoru



- Nový rotor můžete demontovat pomocí stahováku M27x1,25 (objednací č.: 72 98 799 99).

- - **Součástí dodávky!!!**

Je důležité, abyste předem nasadili na hřídel dodaný šroub M6x65, jinak by došlo k jeho poškození. Nižle naleznete podrobný popis

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

- Ujistěte se, že je váš motocykl dobře a pevně zaparkován a že máte dobrý přístup k alternátoru.



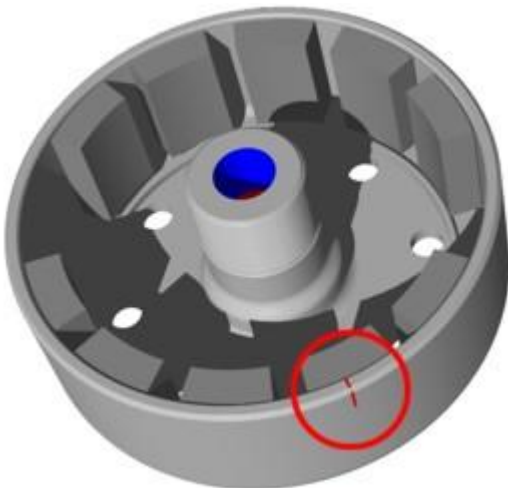
- Demontujte starý alternátor. Odšroubujte starý rotor.

- Odpojte kabely starého alternátoru. Už je nebudete potřebovat. Vyjměte všechny části starého alternátoru z krytu motoru.



- Vyjměte z klikového hřídele pasovací kolík, který zapadal do drážky starého rotoru. Nebojte se, nemá žádnou upevňovací funkci, slouží pouze k nastavení zapalování. Pokud zapomenete pasovací kolík vyjmout, rotor později nepůjde nasadit na hřídel a budete muset znovu demontovat stator, abyste se k kolíku dostali.

- **Nebojte se:** Pokud je kužel správný, nehrozí žádné nebezpečí nechtěného uvolnění nebo otočení rotoru, který je ostatně vždy upevněn pouze kuželem a nikdy upínacím kolíkem.



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete laserem vyznačenou čáru, která pokračuje na horní straně v červené barvě. Jedná se o značku pro zapalování.

- Zkontrolujte vnitřek rotoru, zda neobsahuje cizí předměty (šrouby nebo jiné kovové části), které by mohly během provozu poškodit rotor a stator!

- **Poznámka:** ty dva chybějící magnety slouží k zapalování!



- Vyměňte zapalovací svíčky a nastavte jeden (libovolný) z pístů do horní úvrati (OT). Jelikož je nastavení pomocí startovacího pedálu obtížné, nasuňte nový rotor na klikovou hřídel (neupevňujte jej šrouby) a použijte jej jako rukojeť k otočení klikové hřídele.

- Poté nasadte kryt zpět na motor a lehce jej přišroubujte. Nyní otočte rotor tak, aby značka zapalování byla přibližně uprostřed otvoru v krytu. Dbejte přitom na to, aby píst zůstal v horní úvrati!

- Nyní musíte kryt opět sejmut a rotor upevnit pomocí dodaného šroubu M8 a podložky.



- Nyní musíte bohužel kryt opět sejmut z motoru, abyste mohli namontovat nový stator. K tomu povolte tři šrouby na předem smontované statorové jednotce a sejměte stator z nosné desky.

- Stator tak můžete provléknout skrz skříň motoru, jak je vidět na obrázku vlevo. Poté můžete upevnit nosnou desku šrouby z druhé strany.

- Podívejte se také na další tři obrázky!

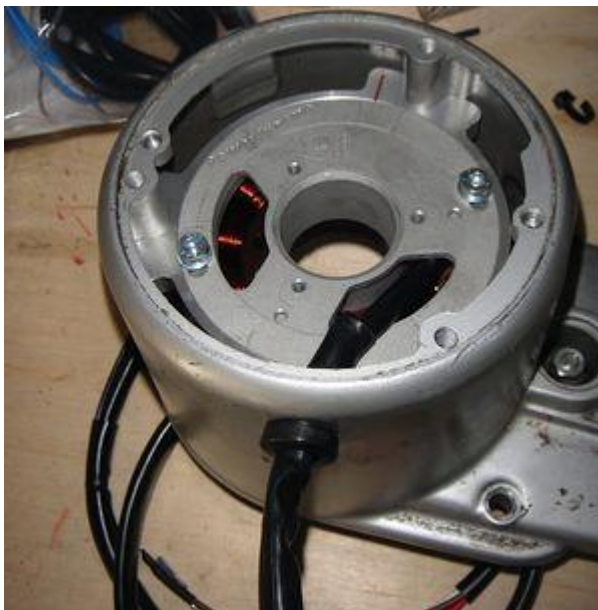


- Při opětovném přišroubování statoru na nosnou desku dbejte na to, aby se mezi státorem a jeho sedlem nezachytily žádné kabely!

- Dbejte také na to, abyste stator přišroubovali na nosnou desku ve stejné poloze (jinak by se úhel předstihu posunul o 120 stupňů!).



- Upevněte nosnou desku k krytu motoru pomocí 3 dodaných šroubů M5x10, ale zatím je nedotahujte. Poté kryt znovu připevněte k motoru.
- Otočením desky můžete nyní přesně vyrovnat špičatý výčnělek na desce (sloužící také jako značka zapalování) se značkou na rotoru. V této poloze nosnou desku pevně přišroubujte.
- Na závěr prosím ještě jednou zkontrolujte, zda je píst v horní úvratí a zda se značky shodují!
- Tím je základní nastavení zapalování dokončeno.



- Existuje pouze jeden způsob, jak vyvést kabel ze statoru ven.
- Jedná se o jedinou mechanickou úpravu, kterou musíte provést. Nejlepší je provést ji před montáží statorové jednotky.
- Doporučujeme vyvrtat na spodní straně otvor o průměru 12 mm a kabel vyvést ven pomocí dodané kabelové průchodky. Otvor vyvrtejte co nejbližší k vnější straně. Tím zabráníte tomu, aby se kabel statoru dostal do kontaktu s rotorem.



- K demontáži nového rotoru použijte prosím dodaný stahovák (č. výrobku 72 98 799 99).
- Je důležité, abyste před nasazením stahováku nasadili na hřídel šroub M6x65.
- **Bez ní byste poškodili závit v hřídeli!**

- Před instalací řídicí jednotky si prosím prohlédněte čtyři malé přepínače. Slouží k nastavení různých zapalovacích křivek. Pro model CB125 jsou vhodné následující zapalovací křivky:



- doporučená křivka:

- od startu do 1 200 ot./min 9 stupňů předčasného zapalování, poté lineárně až na 38 stupňů při 3 000 ot./min

alternativní křivka:

- od startu do 1 200 ot./min 8 stupňů předčasného zapalování, poté lineárně až na 34 stupňů při 3 000 ot./min



- Takto vypadá motor s tímto systémem.

- Dobře je vidět vedení kabelů!

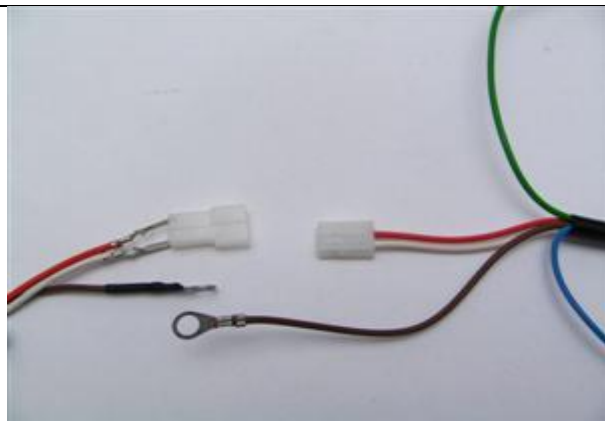


- Nyní upevněte novou zapalovací cívku a nový regulátor na vhodné místo. Nejvhodnější je připevnit je k upevňovací sponě zapalovací cívky. Jeden z upevňovacích šroubů zapalovací cívky zatím nutašte, bude se k němu připojovat zemnicí kabel. Nový kabel alternátoru upevněte pomocí přiložených kabelových sponek k rámu tak, aby spolu se všemi kabely končil ve výšce regulátoru/zapalovací cívky. Dbejte na to, aby se nic neotíralo.

Propojte kabely podle schématu zapojení 92ik102!

- Vezměte prosím na vědomí, že délky kabelů na jednotlivých součástech nemusí být nutně přesně přizpůsobeny tomuto systému. To je v praxi také nemožné, protože neznáme vaše konkrétní montážní podmínky a zároveň si (v zájmu zachování rozumné ceny systému) nemůžeme dovolit skladovat stovky variant statorů, zapalovacích jednotek atd. (které se liší pouze délkou kabelů).

- Aby se usnadnilo nebo vůbec umožnilo provlečení kabelu úzkými otvory, nebyl konektor kabelu vedoucího k nové řídicí jednotce 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 konektoru řídicí jednotky s kabely červené a bílé barvy.

- Nasadíte na tento konektor volnou dvojitou zásuvku z dodávky a zasuňte 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 důsledně dbát na správné umístění těchto kabelů v konektoru:

- bílá na bílou
- červený na červený

- 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.

- Hnědé kabely z alternátoru a řídicí jednotky s kroužkovými koncovkami se přišroubují k zapalovací cívkě na její zem (upevňovací úchyt). Bez těchto připojení systém nefunguje! Nespoléhejte se prosím na zem rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje zde často brání dobrému zemnímu kontaktu cívkou.

- Modro-bílý kabel řídicí jednotky – 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 byla původně vybavena magnetickým zapalováním (magnetickým rotorem) a která se proto 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 modrobílý kabel. Vypnutí zapalování tak probíhá stejně jako dříve.

Alternativně lze použít samostatný zkratovací (kill) spínač.

- Zelený resp. šedý kabel řídicí jednotky ...

... se připojí k zástrčkovému konektoru nové zapalovací cívkou.

- **POZOR!** Pokud je to možné, NEprodlužujte zelený kabel řídicí jednotky. Mohlo by to vést k poruchám zapalování.

V žádném případě nevedte zapalovací kabely a kabely řídicí jednotky společně v jednom společném plášti nebo jinak paralelně vedle sebe na delší vzdálenost. To vede ke zpětné vazbě a tím k poruchám zapalování, v některých případech dokonce k poškození řídicí jednotky.

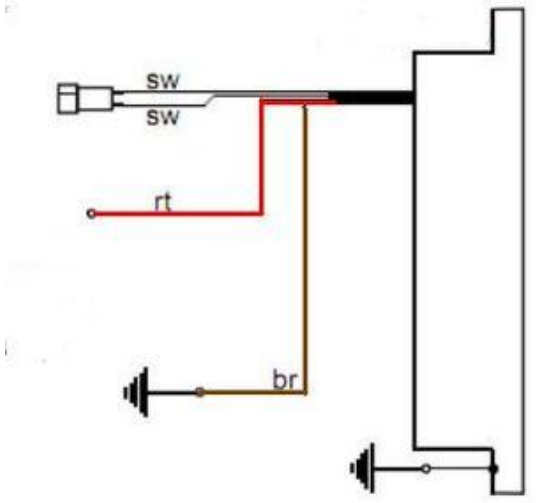
Připojení alternátoru k napájení světel:


- Dva černé kabely vycházející z alternátoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí musí být ještě stabilizováno (regulováno) a pro většinu aplikací usměrněno, protože se zpočátku jedná o střídavý proud.

Pozor: Jakékoli **zaměnění plusu a minus** vede k **okamžitému zničení regulátoru, což není důvodem pro uplatnění záruky!** (Zničení lze jasně rozpoznat podle zápachu spáleniny!)

Regulátor: Regulátor stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50):



- **Regulátor tohoto systému:** je vybaven vestavěným vyrovnávacím kondenzátorem, který zajišťuje plnou funkčnost blinkrů a klaksonu bez ohledu na to, zda je v systému přítomna baterie:

- oba černé kabely se připojí k černým kabelům vedoucím od alternátoru
- červený kabel je výstup 12V stejnosměrného proudu
- hnědý kabel je záporný pól a je vnitřně propojen s krytem regulátoru




- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...

Nepoužívejte prosím „Nology Superkabel“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují u systémů 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 ještě před montáží cívky na motocykl. Použijte prosím dodaný zapalovací kabel a ne starý kabel neznámého původu.

- 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)!

- **Nepoužívejte** zapalovací svíčky s vestavěným odrušovacím odporem **společně** s odrušovanými svíčkovými koncovkami (dojde tak k dvojnásobnému odporu). Vždy používejte pouze jeden způsob odrušení.

		<ul style="list-style-type: none"> - U našich dvojitých zapalovacích cívek jsou oba výstupy připojeny k zapalovacím svíčkám a teprve přes ně k zemi. - Typický odpor mezi oběma výstupy činí 6,2 kΩ. Oba kanály se vždy spouštějí současně (což je ostatně u mnoha zapalovacích systémů běžné a bezpečné). Jiskry mají však na obou stranách fázový posun o 180 stupňů, což je třeba zohlednit při měření pomocí stroboskopu.
<p>- Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívkám připojeny obě svíčky. Nelze tedy ani jednu svíčku odpojit za účelem testování. Každý výstup se totiž uzemňuje přes svíčku druhého výstupu. Chcete-li skutečně otestovat pouze jednu stranu, je nutné druhý výstup cívky uzemnit. Pak je zapojení stejné jako u zapalovací cívky s jedním výstupem (viz výše). Pokud je proud na jedné straně přerušen, buď se nic neděje, nebo si systém vezme zem z nejbližšího bodu. Často je pak výsledkem ohňostroj kolem zapalovací cívky. Kdo opravdu potřebuje dva oddělené výstupy, musí použít 2 samostatné cívky.</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> - Alternativně nabízíme 2 samostatné cívky, které se používají paralelně. S takovým uspořádáním je možné testovat vždy pouze jeden válec. Druhá cívka se jednoduše odpojí. 	
<p>- Na závěr – před instalací baterie a před prvním nastartováním – prosím pečlivě zkontrolujte všechny upevnění a zapojení. 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! 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 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 používat současně svíčky s odrušením A konektory svíček s odrušením. To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace svíčka-konektor 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 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. Při tom se řiďte také našimi pokyny, jak zkontrolovat přítomnost jiskry. Všechny naše díly jsou před dodáním zkontrolovány. Stejně na nich téměř nic nemůžete změřit. V žádném případě neměřte elektronické součásti (včetně zapalovací cívk, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich zničení a stejně nedosáhnete použitelných výsledků!

Mějte na paměti, že pokud motor neběží hned, může to často být také způsobeno karburátorem, sacím hadičkou a především svíčkovými konektory a zapalovacími svíčkami (bohužel i zcela novými) (zpravidla je po montáži Lima nutné změnit i její nastavení). Pokud zařízení neběží hned, zkontrolujte především zemní spoje, zejména mezi zemí podvozku 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 zemní 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. Vyhněte 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 vybití, 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 92ik_102

