

Systém 788399900**Závodní motocykl Simson GS 125**

- Magneto s integrovaným plně elektronickým zapalováním a automatickým nastavením časování zapalování, optimalizované pro jednoválcový dvoutaktní motor Simson o objemu 125 cm³.

- Výkon světlometu: 12 V/100 W DC.

- Bezkontaktní elektronické zapalování s vlastním napájením v rámci systému. Nahrazuje starý systém osvětlení a zapalování Motoplat (včetně zapalovací cívky). Nejsou nutné žádné úpravy krytu motoru.

**Výhody oproti starému systému:**

- všechny díly jsou nové
- výrazně jasnější světlo
- velmi spolehlivé zapalování s vysoce energetickými jiskrami
- lepší startování a lepší spalování

Návod k montáži systému 788399900	19.8.2026
- Pokud jste schopni namontovat a seřadit originální zapalovací systém a máte obecné mechanické dovednosti, můžete namontovat i systém VAPE. Pokud jste s tímto systémem dosud neměli zkušenosti, je nejlepší nechat si systém namontovat někým, kdo ví, co dělá.	
- Společnost VAPE není schopna kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínek a postupů týkajících se montáže, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná montáž může vést k poškození majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřijímáme žádnou odpovědnost ani záruku za jakékoli ztráty, škody nebo náklady vyplývající z nesprávné montáže, nesprávného provozu nebo nesprávného používání a údržby, či s nimi jakýmkoli způsobem související. Vyhrazuje si právo provádět změny na výrobku, v technických specifikacích nebo v instalačních a provozních pokynech bez předchozího upozornění.	
DŮLEŽITÉ	
Před zahájením instalace si prosím pečlivě přečtete celý návod k použití Mějte prosím na paměti, že neoprávněné úpravy součástí, včetně pokusů o opravu, mohou vést ke ztrátě vašich záručních práv. To platí také pro přestřihávání kabelů, které velmi často vede ke ztrátě konektorů chráněných proti přepólování a v důsledku toho ke zkratům nebo přepólování, které mohou poškodit součásti. Věnujte prosím pozornost pokynům na stránce s informacemi o systému. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné nastavení zapalování může například bezpochyby poškodit motor a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz od startovacího pedálu). 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 cívky statoru nebo jiného místa, protože k tomu může dojít z různých důvodů a vést k vážnému poškození.	
Určení k použití - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálních součástí. Součásti systému se proto liší vzhledem od originálních dílů, a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít odlišné upevňovací body, což bude vyžadovat provedení úprav. Tento systém je určen výhradně jako náhrada za originální osvětlovací a zapalovací systémy u klasických a moderních klasických motocyklů, jejichž charakteristiky motoru nebyly dodatečně změněny konstrukčními úpravami. 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, lépe viditelným směrovkám, trvale silnému klaksonu a, ve srovnání se stárnoucími originálními systémy, vyšší celkové spolehlivosti. Jelikož naše systémy nezpůsobují žádné významné změny výkonových charakteristik motoru, nedochází ke zhoršení emisí výfukových plynů ani hladiny hluku. Ve většině případů se emise výfukových plynů pravděpodobně zlepší, protože spalování se stává dokonalejším.	
 - Společnost VAPE zaručuje, že její výrobky jsou typově schváleny a označeny písmenem „E“ (konkrétně „E8“ pro Českou republiku), čímž zajišťuje, že vlastnosti výrobků trvale odpovídají příslušným předpisům o typovém schválení ECE (zejména ECE R10.05). Příslušný orgán provádí pravidelné kontroly	
- Nabíjecí systém je určen výhradně pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systémů: 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo s uzavřenými olověnými bateriemi typu AGM a gelovými. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými ani jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.	
- Systém není vhodný pro použití na sportovních akcích. Pokud bude systém používán k jiným účelům, než pro které je určen, záruka zaniká. Kromě toho systém nemusí fungovat podle vašich požadavků a my vám nebudeme moci poskytnout pomoc prostřednictvím naší služby podpory, protože nebudeme o dané situaci informováni. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce k odebrání provozního povolení.	

- **Při montáži dílů nejprve namontujte díly na straně motoru** (adaptér, stator, rotor), abyste ověřili, zda skutečně pasují, a teprve poté namontujte díly, které se montují mimo motor. Bohužel se často stává, že lidé začínají montáží regulátoru, zapalovací cívky a případně řídicí jednotky, přičemž tyto díly jsou velmi často upraveny (aniž by byly řádně kalibrovány!), 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 komponent od doby jejich prvotní výroby před mnoha lety se vždy jedná o složitou záležitost, při které bohužel může dojít i k chybám.

- Naše systémy **NEBYLY testovány pro použití s jinými elektronickými součástmi (jako jsou zapalovací systémy jiných výrobců, navigační zařízení, mobilní telefony, LED světla atd.)** a za určitých okolností mohou tyto součásti poškodit. Systém nepodporuje žádné stávající otáčkoměry. Nabízíme však řešení pro otáčkoměr. Stejně tak nejsou podporovány žádné jističe ani systémy regulace výfuku ovládané zapalováním. Může se také stát, že z právních důvodů byl váš původní zapalovací systém vybaven zařízením pro omezení rychlosti. Nový systém takové zařízení nemá. Měli byste proto předem zkontrolovat právní situaci.

- Pokud nemáte potřebné odborné znalosti k provedení montáže, nechte ji provést kvalifikovaným technikem nebo v odborném servisu. Nesprávná montáž může poškodit jak nový systém, tak motocykl, nebo může dokonce vést ke zranění jezdce.

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

- Rotor je mimořádně citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před instalací je nutné rotor vždy zkontrolovat, zda není poškozen. Pokud má rotor magnety, které nejsou zapouzdržené, zkontrolujte, zda jsou magnety pevně na svém místě, a to tak, že se je pokusíte prsty posunout do strany. V důsledku nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a nyní jsou na svém místě drženy pouze svou magnetickou silou. To by během provozu mohlo 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 prohlížet online.** Většinu obrázků můžete zvětšit kliknutím a najdete zde další – a případně aktuálnější – informace. Seznam systémů je k dispozici na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>



Měli byste obdržet následující součásti:

- Stator, předem smontovaný na základové desce
- Rotor
- Řídicí jednotka a odpojovací kabel
- Zapalovací cívka a zapalovací kabel
- Regulátor/usměrňovač
- Drobné díly pro montáž



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

- **VAROVÁNÍ:** Pokud použijete stahovák s drápy, uvolní se magnety v rotoru!

- Ujistěte se, že je váš motocykl bezpečně postaven na stojanu, nejlépe na vyvýšené pracovní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně motoru s alternátorem.

- Odpojte baterii a z bezpečnostních důvodů ji během provádění prací z motocyklu vyjměte. Můžete také jezdit zcela bez baterie (vezměte však na vědomí naše informace k tomuto tématu, včetně právních důsledků).



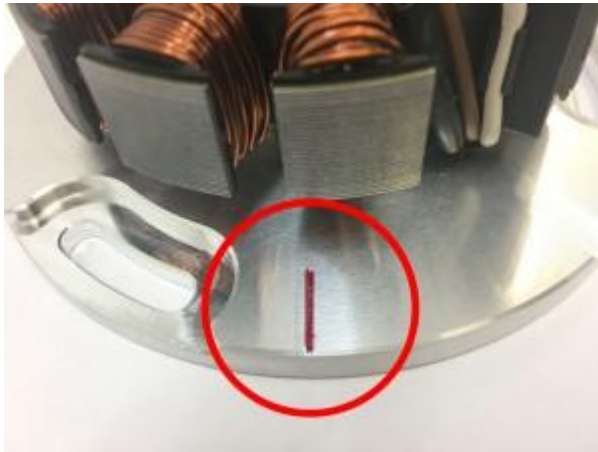
- Odpojte všechny kabely a demontujte celou jednotku Motoplat.



- Vyjměte klíč z čepu alternátoru. Nebojte se, sloužil spíše jako vodičko než jako zajištění. Pokud klíč nevyjměte, nebudete později moci namontovat nový rotor.

- Více informací k tomuto tématu najdete v článku v naší znalostní databázi [zde](#)

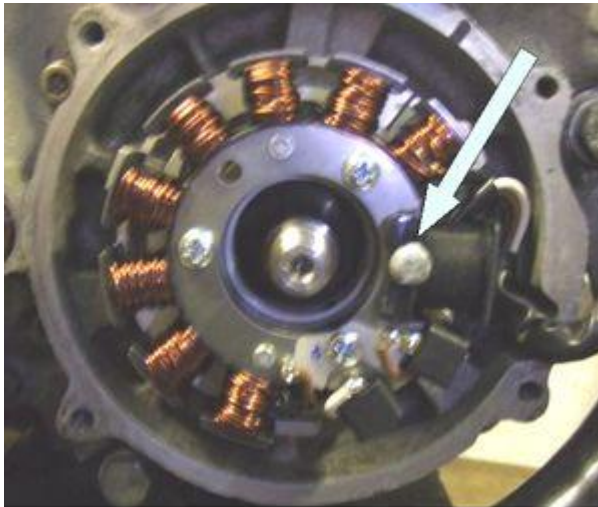
- Kužel by měl být nepoškozený a čistý.



- Podívejte se na základovou desku nového statoru. Na obvodu je červená značka (viz červený kruh). Jedná se o značku zapalování, která je nezbytná pro seřízení.

- Tuto značku zapalování je třeba později vyrovnat se značkou na rotoru.

- Nyní utáhněte držák statoru pomocí tří dodaných šroubů M5x16. Nepoužívejte prosím žádné jiné šrouby, protože by mohly poškodit stator

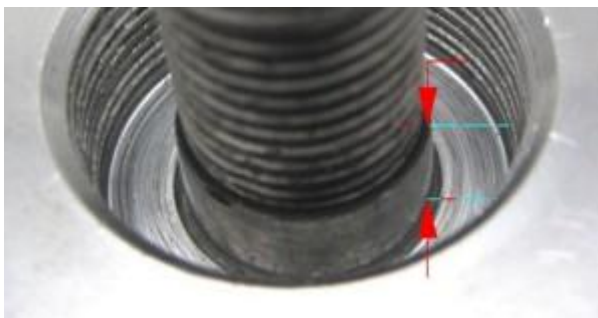


- Vůle mezi rotorem a statorem je velmi malá. V důsledku generální opravy mohlo dojít ke změnám rozměrů klikového hřídele. Je také možné, že systém montujete do motoru, pro který není vhodný. Proto důrazně doporučujeme provést následující zkoušku:

- Chcete-li zkontrolovat vůli, položte kousek plastelíny (nebo v případě potřeby žvýkačku) na nejvyšší bod statoru – tlustou černou cívkou. Poté nasuňte rotor na klikový hřídel, pevně jej rukou přitlačte a znovu jej stáhněte.

Nyní zkontrolujte tloušťku plastelíny; ta by neměla být menší než 2 mm, pokud nebyl rotor pevně utažen.

- Současně můžete v tomto okamžiku zkontrolovat, zda se rotor nedotýká kabelu statoru.



- Musíte také zkontrolovat, zda je závit na zúženém konci dostatečný k pevnému utažení rotoru maticí. U některých hřídelí může zúžená část hřídele mírně zasahovat do otvoru pro šroub (viz obrázek vlevo). V takovém případě hrozí, že rotor nebude možné dostatečně utáhnout maticí rotoru. To může způsobit prokluz rotoru, což povede k nesprávnému časování zapalování.



- Prohlédněte si rotor. Po jeho obvodu je laserem vyryta čára. Jedná se o značku zapalování. Pokud ji nevidíte jasně, měli byste ji obkreslit fixem.

- Ručně nasadíte rotor na klikový hřídel (ale nedotahujte ho), abyste mohli motorem s rotorem otočit a dostat ho do horní úvratě (ne do polohy zapalování, ale do horní úvratě). Vyjměte zapalovací svíčku, aby se motor snáze otáčel.

- Jakmile je píst v horní úvratě, opatrně rotor opět sejměte (bez otáčení motoru) pomocí stahováku. Pokud se motor během tohoto procesu otočí, budete muset postup zopakovat.

- Nyní nasadíte rotor na klikový hřídel tak, aby značka na rotoru byla zarovnána se značkou na základové desce (nebo s prodlouženou značkou na skříni motoru). Píst musí samozřejmě stále být v horní úvratě (TDC).

- V této poloze zajistíte rotor originální maticí. Dbejte na to, aby se neotočil vůči klikovému hřídeli; v opačném případě bude nutné postup seřízení opakovat!

- Upevněte zapalovací cívku, řídicí jednotku a regulátor k rámu.



- Možná budete muset zapalování mírně seřídit. Značka na rotoru označuje střední nastavení, které by mělo motor nastartovat, ale nemusí to být nutně optimální nastavení.

- Časování zapalování můžete seřídit následovně:

- zašroubováním stahováku a povolením černého rotoru (tak, aby volně seděl na klikovém hřídeli)
- a (bez změny polohy klikového hřídele!!) přemístěním rotoru do požadovaného úhlu a jeho následným upevněním. Otáčením ve směru hodinových ručiček se časování zapalování posouvá dopředu; otáčením proti směru hodinových ručiček se posouvá dozadu.

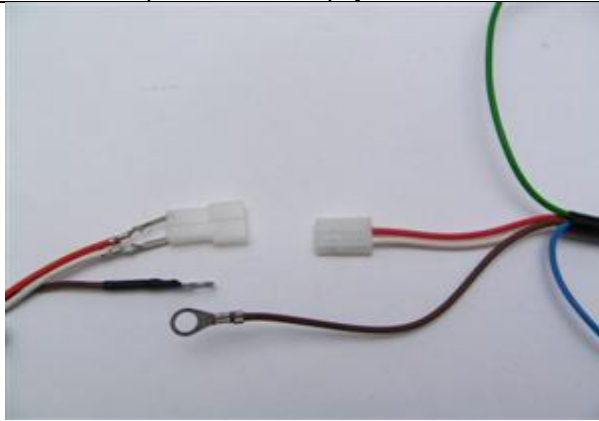


- Při montáži řídicí jednotky zkontrolujte prosím malý modrý blok spínačů na horní úzké straně černé jednotky časování zapalování. Nacházejí se zde 4 malé spínače, které volí různé křivky časování zapalování.

- Pro model Simson GS 125 potřebujete nastavení spínačů znázorněné na schématu: 1, 3 a 4 nastavené na „ON“ a 2 nastavené na „OFF“.

Připojte kabely podle příslušného schématu zapojení, schéma zapojení 91ik_102!

- Aby se kabel snáze protahoval úzkými otvory, nebo aby to vůbec bylo možné, konektor na kabelu vedoucím z nového alternátoru k nové řídicí jednotce zatím není zapojen do svorek na konci kabelu. Konektor byste měli připojit až poté, co bude kabel definitivně veden skrz otvor v motorovém prostoru. Postupujte takto...



... vezměte zásuvku z řídicí jednotky s červeným a bílým vodičem.

- Na tuto zástrčku nasadíte volnou 2kolíkovou konektorovou objímku dodanou v sadě a zasuňte volné kabely alternátoru (červený a bílý) s jejich svorkami do zadní části zástrčky. Ujistěte se, že kabelové svorky zapadly na místo uvnitř pouzdra zástrčky. Je nezbytné zajistit, aby byly tyto kabely v zástrčce správně umístěny:

- bílý k bílému
- červený k červenému

- Pokud chcete (nebo potřebujete) kabely z pouzdra konektoru opět vyjmout, je nejlepší použít narovnanou kancelářskou sponku k odsunutí výčnělků na kontaktních jazýčcích na jednu stranu, aby bylo možné konektory uvolnit.

- Hnědé kabely z alternátoru a řídicí jednotky, které mají kroužkové koncovky, se přišroubují na zemnicí svorku zapalovací cívky (upevňovací spona). Bez těchto připojení systém nebude fungovat! Nespoléhejte se prosím na zemnění rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje často brání dobrému zemnicímu spojení s cívkou.

- Modrý a bílý kabel z řídicí jednotky – vypínací kabel.

- Poznámka:

Pokud se vyskytnou problémy se zapalováním, je třeba jako první odpojit tento kabel (vytáhnout konektor). Ve většině případů pak budete moci pokračovat v jízdě

- Pokud je kabel připojen k zemi, zapalování se vypne!

- Tuto konfiguraci obvodu používáme u vozidel, která původně měla magnetické zapalování (magnetický rotor) a proto se také vypínala v důsledku zkratu na zem.

- 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 modrobílý kabel. To znamená, že zapalování se vypíná stejným způsobem jako dříve.

Alternativně lze použít samostatný zkratovací (vypínací) spínač.

- Zelený nebo šedý kabel z řídicí jednotky ...

... je připojen ke svorce nové zapalovací cívky.

VAROVÁNÍ! Pokud je to možné, NEprodlužujte zelený kabel z řídicí jednotky. Mohlo by to způsobit poruchy zapalování.

V žádném případě nesmíte vést kabely zapalování a kabely řídicí jednotky společně ve společném plášti ani je jinak vést paralelně vedle sebe na dlouhou vzdálenost. Došlo by k zpětné vazbě a následně k rušení v zapalovacím systému, což by mohlo vést dokonce k poškození řídicí jednotky.

Připojení alternátoru k osvětlovacímu obvodu:

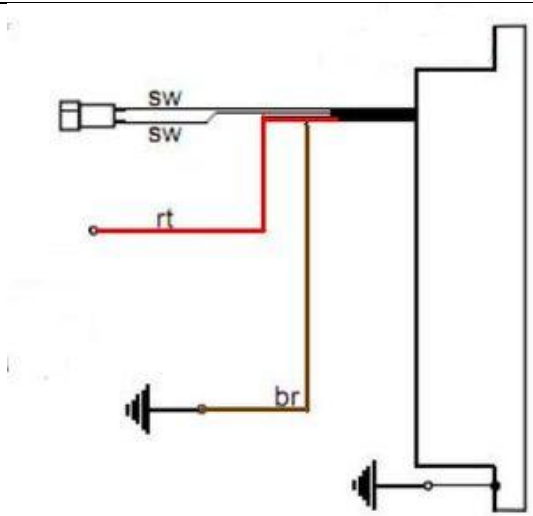


- Dva černé kabely vycházející z alternátoru napájejí světla, klakson, směrovky atd. Nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí musí být u většiny aplikací stále stabilizováno (regulováno) a usměrněno, protože se zpočátku jedná o střídavý proud.

Upozornění: Jakékoli **zaměnění kladného a záporného pólu** způsobí **okamžité zničení regulátoru, na což se nevztahuje záruka!** (Zničení poznáte podle zápachu spáleniny!)

Varianta regulátoru: pro stejnosměrný regulátor s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte schéma zapojení **91ik_102**:



- oba černé kabely se připojují k černým kabelům vedoucím z alternátoru
- červený kabel je výstup 12 V DC
- hnědý kabel je záporný pól a je vnitřně připojen k pouzdru regulátoru

- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel)
...

Nepoužívejte prosím „Nology Super Cables“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují rušení ve VAPE systémech a mohou poškodit elektroniku

... zašroubujte jej do zapalovací cívky a nasadte na něj gumovou krytku. To se samozřejmě snáze provádí před montáží cívky na vozidlo. Použijte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne starý, neidentifikovaný kabel.

- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi namontujete na svůj motocykl nové zapalovací svíčky a nové zapalovací kabely (nejlépe s odporem 1–2 kiloohmy, ale ne více než 5). Více než dost rušení lze vysledovat právě u „zdánlivě dobrých“ kabelů, zapalovacích svíček a zapalovacích kabelů (včetně zcela nových)!

- **Nepoužívejte** zapalovací svíčky s vnitřním odporem pro potlačení rušení **ve spojení** s kabely zapalovacích svíček s potlačením rušení (dojde tak ke zdvojnásobení odporu). Vždy používejte pouze jednu metodu potlačení rušení.

- Nakonec – **před nasazením baterie a před prvním nastartováním motoru** – si prosím udělejte čas na kontrolu všech upevnění a kabeláže. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 voltů. Mějte také na paměti, že od nynějška budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 voltech.

- Pokud systém nefunguje hned, podívejte se prosím na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (odpojte konektor); většina poruch se skrývá v vypínacím obvodu.

- **DŮLEŽITÉ:** Vezměte prosím na vědomí, že pokud **byl klikový hřídel** (v minulosti) **repasován**, byl jeho čep alternátoru nadměrně obroben a je proto kratší. V důsledku toho je rotor umístěn níže a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejnižším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. To povede k poškození statoru a následně ke ztrátě zapalování.

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – MUSÍTE si je v plném znění přečíst a dodržovat!

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky stanovené výrobcem vozidla a automobilovým průmyslem. Montáž vyžaduje odborné znalosti.

Značky zapalování vyznačené na materiálu slouží pouze jako orientační pomůcka při montáži. Po montáži prosím zkontrolujte správnost nastavení pomocí vhodných metod (např. stroboskopu), abyste předešli poškození motoru nebo ohrožení zdraví. Za montáž a správné seřízení nesete výhradní odpovědnost.

- **Upozornění:** Zapalovací systémy generují vysoké napětí – hrozí nebezpečí smrtelného úrazu! Naše zapalovací cívky mohou dosahovat napětí až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může způsobit nejen silnou bolest, ale především poškodit srdce! Osoby s kardiostimulátorem by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a odkrytých vysokonapěťových kabelů a při testování pevně přitlačte krytku zapalovací svíčky k zemi pomocí izolačního předmětu, aby se napětí bezpečně vybilo.

Nikdy neodpojujte krytku zapalovací svíčky za účelem synchronizace karburátoru! Nikdy neodpojujte ani se nedotýkejte zapalovacích kabelů, když motor běží nebo je na startovacích otáčkách. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými konektory zapalovacích svíček (*kteřé nemají zabudovaný odpor pro potlačení rušení*), použijte prosím zapalovací svíčky se zabudovaným odporem (*aby byly splněny místní předpisy týkající se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu*). Alternativně vyměňte kabel(y) za standardní a použijte stíněné koncovky zapalovacích svíček (*v žádném případě však nepoužívejte současně zapalovací svíčky s potlačením rušení A stíněné koncovky zapalovacích svíček. To by vedlo k rušení, zejména k potížím se startováním motoru*). Celkový odpor kombinace zapalovací svíčky a koncovky zapalovací svíčky by neměl překročit 5 kOhm.

- Mějte na paměti, že krytky zapalovacích svíček stárnou a v důsledku toho se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, příčinou je téměř jistě vadná kryтка zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte tzv. „zesilovací“ kabely (např. Nology).

- Po montáži se prosím 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 namontovanému systému šanci se rozběhnout. Vezměte prosím na vědomí také naše pokyny, jak zkontrolovat jiskru. Všechny naše díly jsou před odesláním testovány. V každém případě na nich téměř nic nemůžete měřit. V žádném případě se nepokoušejte měřit elektronické součástky (včetně zapalovací cívký, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich poškození a stejně nezískáte žádné užitečné výsledky!

Mějte na paměti, že pokud motor hned nenaběhne, může být příčinou poruchy často karburátor, sací guma a především krytky zapalovacích svíček a samotné zapalovací svíčky (bohužel i zcela nové); zpravidla je po montáži nutné také seřídít alternátor Lima. Pokud systém hned nefunguje, zkontrolujte nejprve a především uzemnění, zejména mezi uzemněním podvozku a blokem motoru. Než díly hned znovu demontujete a zašlete nám je k prohlídce, podívejte se prosím do naší znalostní databáze, zda tam již není odpověď na váš problém. Pokud ne, využijte prosím náš systém servisních ticketů a požádejte o konkrétní pomoc.

- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, mějte prosím na paměti několik specifických vlastností této cívký. Zapalování bude fungovat správně pouze tehdy, jsou-li k cívce připojeny obě zapalovací svíčky. To znamená, že nemůžete vyjmout ani jednu zapalovací svíčku za účelem jejího otestování, protože každý výstup je uzemněn prostřednictvím druhé zapalovací svíčky. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, musí být výstup druhé cívký uzemněn.

- Jiskra vytvářená tradičními přerušovacími systémy má nízkou energetickou úroveň kolem 10 000 voltů, a proto se jeví jako žlutá a hustá. Jiskra vytvářená našimi systémy je vysokoenergetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře zaostřená a modrá, což ji činí méně viditelnou. Navíc se jiskra generuje teprve poté, co motor dosáhne otáček, kterých se dosáhne stlačením startovací páky. Pouhé ruční stisknutí páčky startéru jiskru nevytvoří.

- Většina našich systémů kombinuje funkce zapalování a alternátoru. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Kromě výstupního napětí regulátoru na něm téměř nic jiného nemůžete změřit. Pokud nedochází k dodávce energie, zkontrolujte v první řadě uzemnění a kabeláž vedoucí od regulátoru ke spínači zapalování. Toto důležité propojení je při montáži často přerušeno a přehlédnuto! Většina systémů PD má stejnosměrné regulátory/usměrňovače. Existují však i střídavé regulátory, které mají specifické vlastnosti, které je třeba zohlednit.

- Nikdy neprovádějte elektrické svařování na vozidle, aniž byste nejprve zcela odpojili všechny elektronické součásti obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívký a řídicí jednotku). Stator a rotor není nutné demontovat. Pájejte pouze pomocí pájecího zařízení napájeného izolačními transformátory, nebo před pájení odpojte páječku ze sítě, abyste zabránili poškození součástek způsobenému přepětím. Nikdy nenanášejte měděnou pastu na konektory nebo zapalovací svíčky.

- Elektronické součástky jsou citlivé na obrácenou polaritu. Po provedení jakýchkoli prací na systému vždy zkontrolujte, zda je baterie správně připojena a zda je zapojení správné. Obrácená polarita a zkratý okamžitě zničí řídicí jednotku a zapalovací cívký! Obecně platí, že vodiče by měly být vždy připojovány podle barev. Případné výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Škody způsobené obrácenou polaritou nejsou kryty zárukou.

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

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

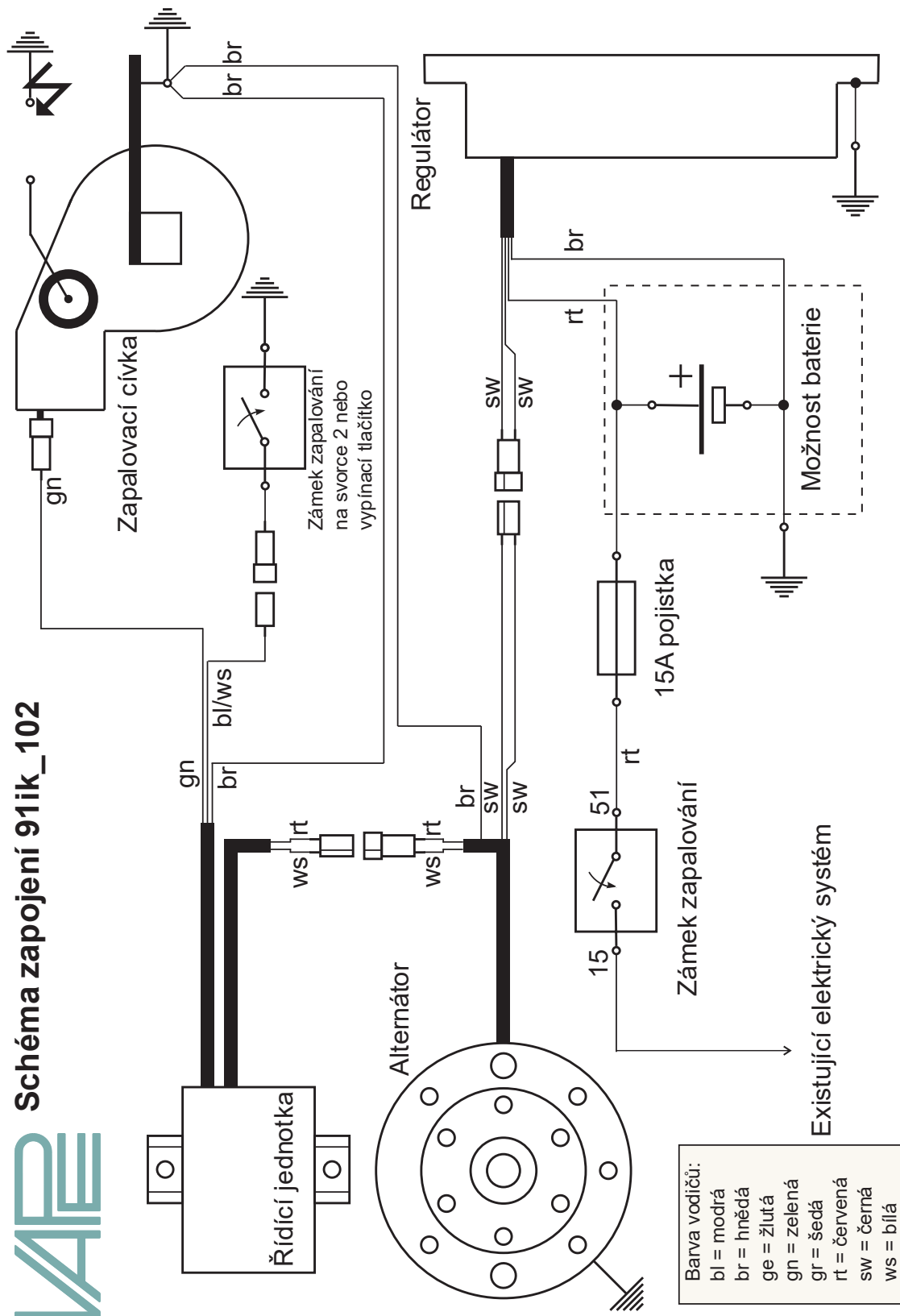
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte dráповý stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Vždy používejte pouze šroubový stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

- Pokud nebudete vozidlo delší dobu používat, měli byste odpojit baterii (je-li ve vozidle nainstalována), abyste zabránili pomalému vybíjení přes diody usměrňovače. I při odpojené baterii však po delší době zjistíte, že se vybije; to je normální.

- Mějte prosím tyto body na paměti, ale zároveň se jimi nenechte znepokojovat. Tisíce zákazníků před vámi již naše systémy úspěšně nainstalovaly.

Hodně štěstí a příjemnou jízdu!

Schéma zapojení 91ik_102



Barva vodičů:
bl = modrá
br = hnědá
ge = žlutá
gn = zelená
gr = šedá
rt = červená
sw = černá
ws = bílá