

**Systém 773179900****Výhody oproti starému systému:****Alternátor/elektronické zapalování pro Cardel 125 TM a podobné modely s motory Moto-TM**

- Magneto-elektronický zapalovací systém s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výkon osvětlení 12 V/100 W stejnosměrný proud a/nebo 12 V/70 W střídavý proud.


- Bezkontaktní elektronické zapalování s vlastním napájením uvnitř systému.

- Nahrazuje starý zapalovací systém Motoplat včetně zapalovací cívky. Na skříni motoru nejsou nutné žádné úpravy.

- Systém lze provozovat s baterií nebo bez ní. Regulátor má zabudovaný vyhlazovací kondenzátor.

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



<b>Návod k montáži systému 773179900/AC</b>	<b>19.5.2026</b>
<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><b>DŮLEŽITÉ</b></p>	
<p><b>Než začnete s montáží, pečlivě si nejprve přečtete celý návod</b></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 <b>pokyny na informační stránce systému</b>. 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><b>Určení k použití</b></p> <p>- Jedná se o <b>náhradní systém, nikoli o kopii originálního materiálu</b>. 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 <b>výhradně</b> k nahrazení originálních světelných a zapalovacích systémů u oldtimerů a youngtimerů, <b>jejichž charakteristika motoru nebyla dodatečně ovlivněna konstrukčními změnami</b>. 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 znkem „E“ (speciálně pro Českou republiku E8), čímž je zajištěna soulad 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 <b>není určen k provozu v rámci sportovních akcí</b>. 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 <b>bezpodmínkově s montáží dílů na straně motoru</b> (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 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 adrese: <http://www.powerdynamo.biz>



#### Měli byste mít k dispozici tyto součásti

##### - Systém DC:

- Rotor
- předmontovaná statorová jednotka / konektor
- Zapalovací cívka / zapalovací kabel
- Regulátor/usměřovač DC
- Kabel (modrý)
- Šrouby, podložky

- Vezměte na vědomí, že těleso cívky je k základní desce přišroubováno pouze volně, protože jej budete potřebovat k montáži na

- Budete muset znovu demontovat klikovou skříň. (Jinak nebudete moci namontovat upevňovací šrouby.)

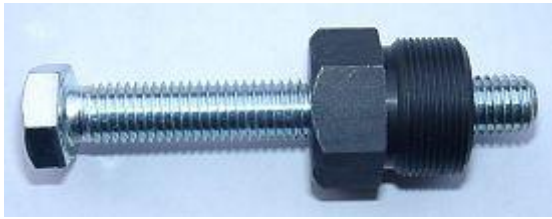
##### Tyto díly byste měli mít k dispozici Systém AC:

- Rotor
- předmontovaná statorová jednotka / konektor
- Zapalovací cívka / zapalovací kabel
- Regulátor / střídavý proud AC
- Kabel (modrý)
- Šrouby, podložky

- Vezměte na vědomí, že těleso cívky je k základní desce přišroubováno pouze volně, protože jej budete muset při montáži

- (jinak nebudete moci namontovat upevňovací šrouby).





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

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

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



- Odpojte všechny kabely od staré alternátoru, regulátoru a zapalovacích cívek a tyto díly demontujte.

- Odstraňte pasovací klín z čepu klikového hřídele; již není potřeba a bránil by montáži systému. Pokud na to nyní zapomenete, budete muset později celý nový systém znovu rozebrat.



- Povolte 3 šrouby M4 a mírně nadzvedněte stator, abyste získali přístup k upevňovacím šroubům pod ním.

- Umístěte základní desku (s volně visícím státorem) na místo starého alternátoru a upevněte ji pomocí tří dodaných šroubů M5x12 a podložek.

- Dávejte pozor, abyste nepoškodili lakovou izolaci cívek.



- Nasadte stator zpět na základovou desku, přičemž musí pevně zapadnout. Pokud zapadne „měkce“, je zaručeně zaseknutý kabel.

- Ujistěte se, že vnitřní otvor statoru správně dosedá na aretační kroužek základové desky, jinak bude cívka sedět nakřivo a bude poškozena pohybujícím se rotorem.

- Stator přišroubujte pomocí 3 šroubů M4.

### Nastavení zapalování

- Pro maximální flexibilitu nebyla do rotoru vyfrézována žádná drážka. Nemusíte se ani obávat odstranění pasovacího kolíku, ten nikdy neměl za úkol rotor upevňovat, ale sloužil pouze k nastavení úhlu předstihu. Ten se nyní nastavuje pomocí značek.



Podívejte se na svůj nový rotor – na jeho vnějším obvodu je vygravírovaná čára. Jedná se o značku pro nastavení zapalování. Je trvalá, ale po montáži není vždy dobře viditelná. Je proto vhodné ji přetáhnout fixem.



- Pokud se podíváte blíže na statorovou jednotku, najdete tam také značku zapalování (červený bod na vnějším obvodu základové desky).

- Nyní prosím prodlužte značku zapalování na skříni motoru, protože jinak bude zakryta rotorem.

- Pokud jste stator zcela demontovali z základové desky, dbejte na správnou montáž, jinak nebude zapalování fungovat. Riziko však není příliš velké, protože kabely vám ukážou správnou cestu k výstupu kabelů.



- Nasadte rotor volně na klikovou hřídel a zkontrolujte, zda se volně pohybuje po základové desce statoru.

- Vyšroubujte zapalovací svíčku a nastavte píst do zapalovací polohy (1,1 mm – 1,8 mm před horní úvratí, podrobnosti najdete v originální dokumentaci). Nejjednodušší je to provést tak, že jako otočný knoflík použijete nasazený rotor.

- Rotor opět opatrně sejměte (aniž byste změnil polohu klikového hřídele). Poté rotor znovu nasadte tak, aby se značky zapalování na rotoru a základové desce kryly (opět bez změny polohy klikového hřídele). V této poloze rotor opatrně upevněte originální maticí.

- Nyní připevněte zapalovací cívku a regulátor k rámu motocyklu, nejlépe na místo, kde byla původní zapalovací cívka.

(PS: Na tomto místě bychom rádi poděkovali Markusovi Rieglerovi za spolupráci a fotografie!)



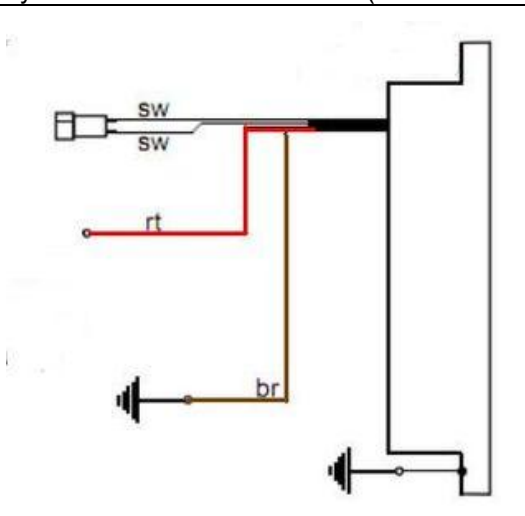
### Připojení alternátoru k napájení světel – verze s regulátorem AC nebo DC



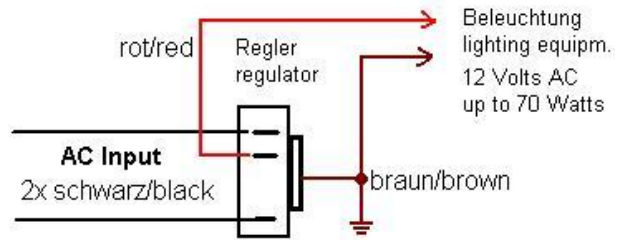
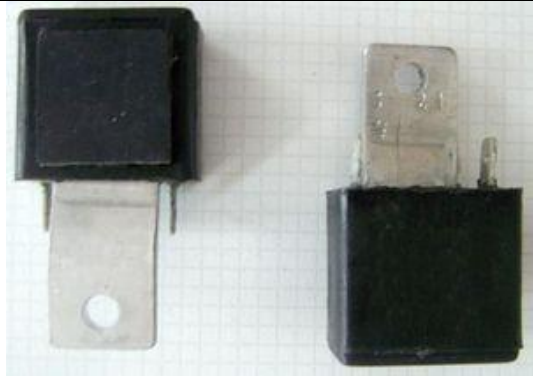
- Dva černé kabely vycházející z alternátoru vedou napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.
- Toto napětí je třeba ještě stabilizovat (regulovat) a pro většinu aplikací usměrnit, protože se zpočátku jedná o střídavý proud.
- **K tomu slouží různé regulátory:**

**Pozor:** Jakékoli **zaměnění plusu a minus** (u regulátoru DC) vede k **okamžitému zničení regulátoru, což není důvodem pro uplatnění záruky!** Regulátor se rovněž zničí, pokud je použit v palubních sítích, kde je plus stále připojen k zemi (to je nutné předem přepólovat!). Zničení v důsledku zkratu lze velmi často rozpoznat podle ostrého, spáleného zápachu.

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



- oba černé kabely vedoucí od alternátoru připojte k černým kabelům (vstup AC)
- červený kabel je 12V stejnosměrný výstup
- hnědý kabel je záporný pól a je vnitřně propojen s krytem

**Regulátor střídavého proudu:** Regulátor střídavého proudu (70 36 799 50)


- oba černé kabely vedoucí od alternátoru připojte na obě vnější svorky (nezáleží na pořadí)
- ze střední svorky a zemního vodiče vedou ke spotřebičům střídavého proudu
- Neexistuje možnost kontroly nabíjení (již jen proto, že není k dispozici žádná baterie)

Připojte kabely podle **schématu 71ik\_102**, tedy:

- Aby se usnadnilo nebo vůbec umožnilo provlečení kabelu úzkými otvory, nebyl konektor kabelu vedoucího k nové zapalovací cívice 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 ...



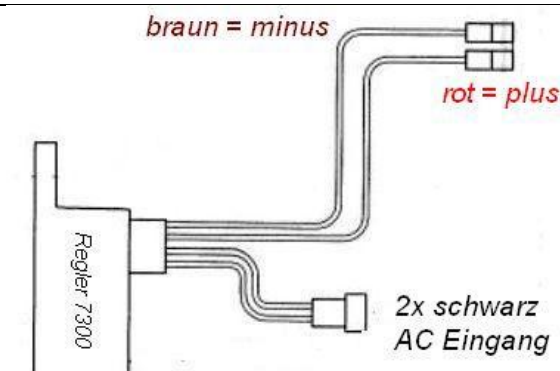
... vezměte samici zapalovací cívky s kabely červené a bílé barvy.

- Nasadte na tento konektor volně dodanou dvojitou zásuvku (aby nedošlo k záměně kabelů) a zasuňte volně kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními vývody do zadní části konektoru. Dbejte na to, aby se kontaktní vývody zasunuly do pouzdra konektoru. Přitom je nutné dbát na správné umístění těchto kabelů v konektoru:

- bílá na bílou
- červená na červenou

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

- Hnědý kabel z alternátoru s očním konektorem se přišroubuje na zapalovací cívku na její zem (držák). Bez tohoto připojení systém nefunguje! Nespoléhejte se prosím na zem rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje zde často brání dobrému zemnímu kontaktu cívky.



Nový regulátor/usměřovač má 4 kabely:

- oba černé kabely s plastovou zástrčkou jsou vstupem střídavého napětí
- červený kabel s plastovou zástrčkou slouží jako kladný pól
- hnědý kabel s plastovou zástrčkou je zemní kontakt

- tento regulátor má zabudovaný vyhlazovací kondenzátor

Oba černé kabely z regulátoru ...	... se připojí k oběma černým kabelům alternátoru. K tomu zasuňte oba černé kabely alternátoru do dodané dvojité konektorové objímky. Je jedno, který kabel připojíte ke které ze dvou svorek, protože se zde přivádí střídavý proud.
Hnědý kabel z regulátoru ...	... se připojí k <b>zápornému</b> pólu baterie, resp. při jízdě bez baterie k <b>zemi</b> .
Červený kabel z regulátoru ...  <b>Pozor:</b> Nesprávná polarita poškodí elektroniku!	... se připojí buď k <b>plusovému pólu 12voltové baterie</b> , nebo při jízdě bez baterie ke kabelu, který vede k odběrným místům (obvykle vstupní svorka na hlavním vypínači).
- Pokud jezdíte s baterií, ujistěte se, že je mezi baterií a palubní sítí použita <b>15A pojistka</b> .	
- 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 cívkou – vypínací kabel.  <b>Poznámka:</b> V případě poruch zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Většinou pak lze v jízdě pokračovat	- <b>pokud se připojí k zemi, zhasne zapalování!</b>  - 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 modrý (/bílý) kabel. Vypnutí zapalování tak probíhá stejně jako dříve.
- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ... <b>Nepoužívejte</b> prosím „Nology Superkabel“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují u systémů VAPE poruchy a mohou vést k poškození elektroniky.	... zašroubujte do zapalovací cívkou a nasadte na ni gumovou krytku. To je samozřejmě snazší, pokud to provedete před montáží cívkou do vozidla. Používejte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne starý, neznámý kabel.
- Uděláte si laskavost, pokud v této chvíli na svůj motocykl namontujete nové zapalovací svíčky a nové svíčkové koncovky (nejlépe s odporem 1–2, maximálně však 5 kiloohmů). Více než dost rušení lze připsat „zdánlivě dobrým“ kabelům, svíčkám a koncovkám (včetně zcela nových)! - <b>Nepoužívejte</b> zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem <b>společně</b> s odrušovanými svíčkovými konektory (to způsobuje dvojnásobný odpor). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušování.	
- Na závěr – <b>před instalací baterie a před prvním nastartováním</b> – 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 závad. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (odpojte kontakt), většina závad se skrývá v oblasti vypínání.	
- <b>DŮLEŽITÉ:</b> Vezměte prosím na vědomí, že v případě případné (dřívější) <b>regenerace klikového hřídele</b> došlo k jeho přetočení v místě 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 dodržujte je!**

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a předpisy předepsané výrobcem vozidla a autoservisy. Montáž vyžaduje odborné znalosti.

Značky pro zapalování vyznačené 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 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 svíčkové konektory s odrušením). To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace svíčka-svíčkový konektor 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 přes svíčku druhého výstupu uzemněn. 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 pájením 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 nekládejte 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 71ik102

