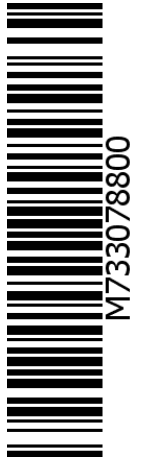



**Systém 733078800****Výhody oproti starému systému:**

**Alternátor/elektronické zapalování pro NSU Quick / Pony 100**  
- Systém magnetického zapalování s integrovaným plně elektronickým zapalováním, světelný výkon při 6 V/18 W střídavého proudu (nevyžaduje regulátor). Bezkontaktní, bezúdržbové elektronické zapalování. Systém vede pouze střídavý proud, a proto není určen k nabíjení baterie a/nebo k provozu blinkrů.

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



<b>Návod k montáži systému 733078800</b>	<b>29. 6. 2026</b>
<p><b>- Pokud umíte namontovat a seřídít originální zapalování a máte obecné mechanické dovednosti, můžete si systém VAPE namontovat sami. Pokud jste s ním dosud neměli zkušenosti, nechte si systém raději namontovat někým, kdo se v tom vyzná.</b></p>	
<p>- 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.</p>	
<p><b>DŮLEŽITÉ</b></p>	
<p><b>Než začnete s montáží, pečlivě si nejprve přečtete celý návod</b> Mějte na paměti, že neoprávněné zásahy, včetně pokusů o opravu, do součástí mohou vést ke ztrátě záručních práv. To se týká i odřezávání kabelů, což velmi často vede ke ztrátě konektorů chráněných proti přepólování a v důsledku toho ke zkratům nebo přepólování, které mohou způsobit poškození materiálu. Dodržujte <b>pokyny uvedené 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 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 cívku statoru nebo jinde, což se může z různých důvodů stát a vést k vážným škodám.</p>	
<p><b>Určené použití</b> - 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 odlišné upevňovací body, které si vyžadují úpravy z vaší strany. Tento systém je určen <b>výhradně</b> k nahrazení originálních světelných a zapalovacích systémů u oldtimerů a youngtimerů, <b>u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně ovlivněny konstrukčními změnami</b>. 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.</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>- <b>Systém není schopen nabíjet baterii</b>. Do osvětlovací sítě dodává střídavé napětí. Systém nemá regulátor/usměrňovač. Je dimenzován tak, aby bez něj mohl napájet osvětlovací systém 6 V/18 W.</p>	
<p>- Systém <b>není určen k provozu v rámci sportovních akcí</b>. V případě nesprávného použití zaniká záruka. Navíc se může stát, že systém nebude podávat vámi požadovaný výkon a my vám pak nebudeme moci pomoci prostřednictvím naší technické podpory, protože nebudeme znát danou situaci. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce ke zrušení provozního povolení.</p>	
<p>- <b>Při montáži dílů začněte bezpodmínečně s montáží dílů na straně motoru</b> (adaptér, stator, rotor), abyste ověřili, zda tyto díly skutečně pasují, a teprve poté namontujte díly, které se připevňují mimo motor. Bohužel se většinou stává, že se začíná právě montáží regulátoru, zapalovací cívkou 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.</p>	

- 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!

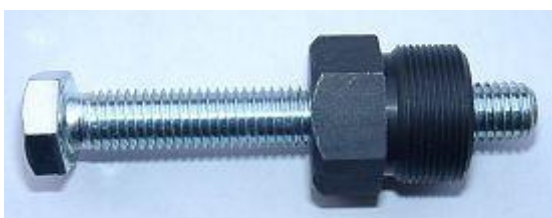
- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před montáží vždy bezpodmínečně zkontrolujte, zda rotor nevykazuje případná poškození. Pokud se jedná o rotor, u kterého nejsou magnety zalité, zkontrolujte pevnost uchycení magnetů tak, že se pokusíte prsty posunout magnety do strany. Po nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a drží se pouze díky své magnetické síle. To by během provozu vedlo k vážnému poškození zařízení. Zároveň prosím zkontrolujte, zda se mezi magnety rotoru nenacházejí cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

- **Pokud máte přístup k internetu, doporučujeme vám prohlédnout si tuto dokumentaci online.** Většinu obrázků si můžete kliknutím zvětšit a získáte tak více a případně i aktuálnější informací. Seznam systémů najdete na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>



#### Měli byste obdržet tyto díly:

- předmontovaná statorová jednotka
- rotor
- zapalovací cívka / zapalovací kabel
- drobné součástky



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

**POZOR:** při použití dráповého stahováku se uvolní magnety v rotoru!

- Ujistěte se, že je váš vůz NSU pevně zaparkován, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně s alternátorem.



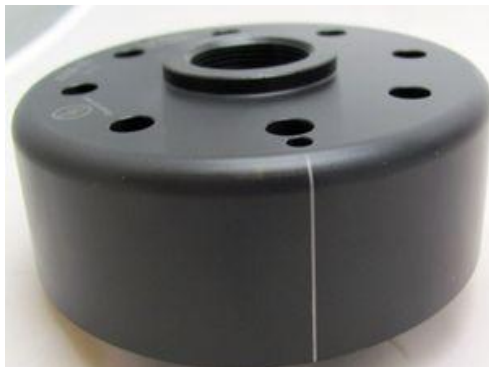
- Odpojte všechny kabely vedoucí ke starému alternátoru a zapalovací cívce a tyto součásti demontujte.
- Odstraňte prosím také přírubu na klikové hřídeli. Již není potřebná a při další montáži by překážela.



- Opatrně provlečte kabelový svazek statoru příslušným otvorem motoru. Nasaďte statorovou jednotku na blok motoru a přišroubujte ji (jak je znázorněno na obrázku).
- **Obrázek znázorňuje jiný stator!**

#### - 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 byl a je 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 vyraženou zářez. Jedná se o značku pro nastavení zapalování.



- Podívejte se na desku statoru. I ta má značku pro zapalování.

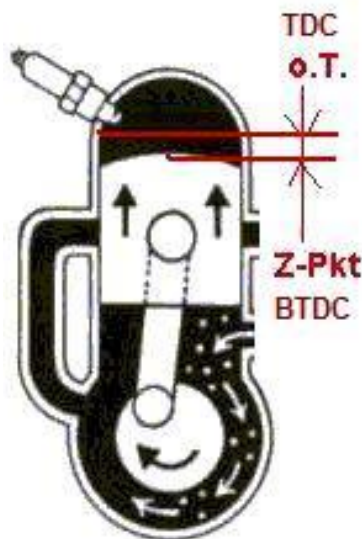
- V okamžiku zapalování se obě značky (na rotoru a statoru) nacházejí nad sebou.

- **Upozornění:** Není důvod, abyste stator odpojovali od základové desky. Hrozí vám pouze nebezpečí, že při opětovné montáži přiskřípnete kabely.

- **Obrázek znázorňuje jiný stator!**

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

- Nasaďte nový rotor tak, aby se dal otáčet klikovou hřídelí, a utáhněte jej rukou. Tímto způsobem můžete klikovou hřídel otáčet.



- K měření polohy pístu budete potřebovat nástroj (měřidlo nebo měřicí tyč, kterou si můžete vyrobit například ze staré zapalovací svíčky. V nouzi však postačí i tužka a trochu odhadu).

- Demontujte zapalovací svíčku a nastavte píst do horní úvratí (zde 0.T.). To je nejvyšší poloha, které může píst ve válci dosáhnout.

- Jelikož se u tohoto systému magnetické kolo otáčí ve směru hodinových ručiček, musíte jej nyní mírně otočit doleva (tj. proti 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 4 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.



- Jakmile najdete polohu zapalování, opatrně sejměte nový rotor a nasaďte jej zpět tak, aby značka na vnější straně rotoru byla v jedné rovině se značkou na základové desce statoru.



- Rotor přišroubujte pomocí originální upevňovací matice. Budete muset podložit všechny nebo některé z dodaných podložek.



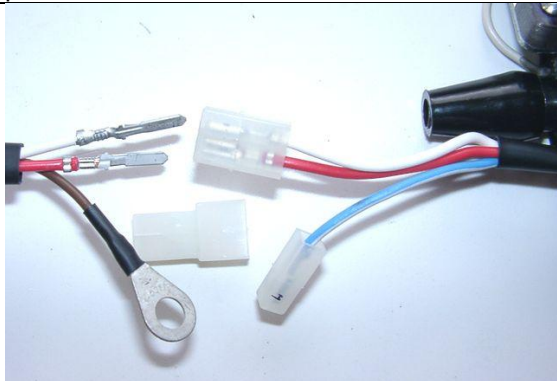
- Na závěr velmi pečlivě zkontrolujte, zda se rotor volně otáčí nad deskou a nad cívkou a zda se někde neotírá v důsledku změněných mechanických poměrů na motoru (úpravy skříně a/nebo hřídele). Otírání s jistotou povede k poškození zařízení.

- Nyní připevněte 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 vedte 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 neotíralo.

- Tento systém je speciálně určen pro malé nebo velmi staré motocykly/mopedy, které vyžadují pouze malý světelný tok a zároveň mají málo místa pro umístění nových komponentů (regulátoru). Jelikož zde není žádný regulátor, není možné ani nabíjení baterie!

### Zapojte kabely podle schématu 71ik-788, tedy:

- Aby se usnadnilo nebo vůbec umožnilo provlečení kabelu úzkými otvory, nebyly ještě kontaktní vývody a konektor kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce z nového alternátoru nasazeny na kontaktní vývody 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. Nasuňte na tento konektor volně dodanou dvojitou zásuvku 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:

- bílý na bílý
- červený na červený

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

- Hnědý kabel z alternátoru s kroužkovým očkem se přišroubuje k zapalovací cívce na její zem (upevňovací úchyt). Bez tohoto připojení systém nefunguje! Nespolehejte se prosím na zem rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje zde často brání dobrému zemnímu kontaktu cívky.

Černý kabel ze statoru...

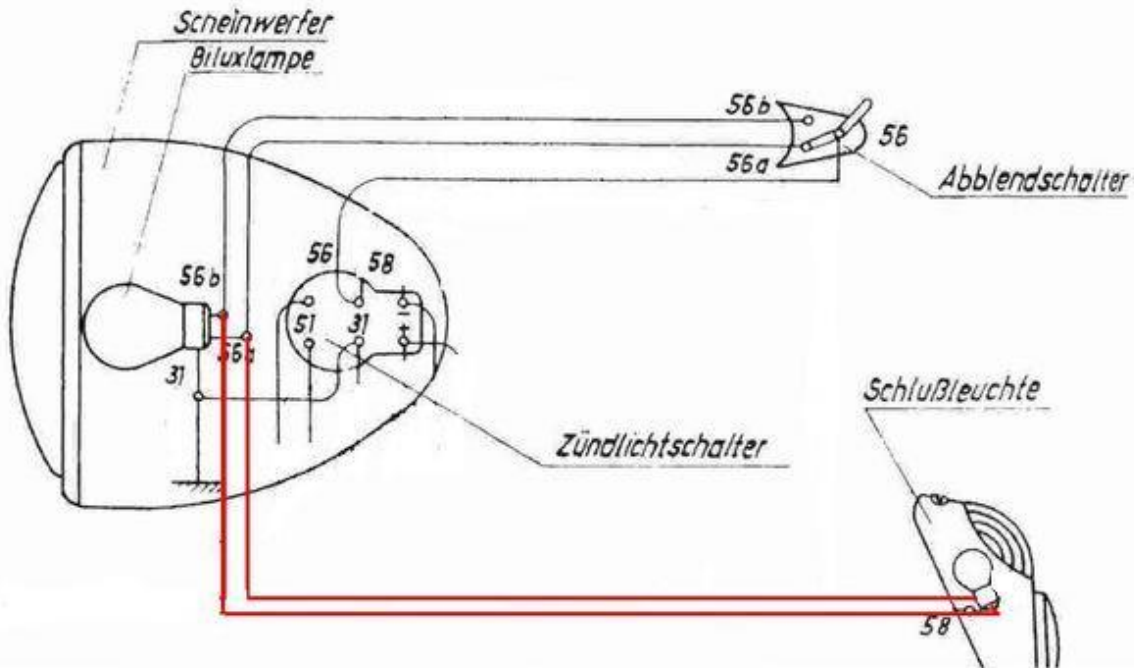
...připojte k zapalovacímu vývodu na svorce 51

<p>Zbývá modrý (někdy také modro-bílý) kabel zapalovací cívky – vypínací kabel.</p> <p><b>Poznámka:</b></p> <p>- V případě poruch zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte konektor). Většinou pak můžete pokračovat v jízdě</p>	<p><b>- Pokud se kabel spojí s masou, zapalování zhasne!</b></p> <p>- Tuto variantu zapojení používáme u vozidel, která již původně měla magnetické zapalování (pólové kolo) a která se tedy vypínala i zkratem na hmotu.</p> <p>- Tyto vozy mají na zapalovacím spínači svorku (u německých vozů: svorka 2), která se v poloze „VYPNUTO“ připojí k hmatnici. K této svorce se připojí modrý (/bílý) kabel. Vypnutí zapalování tak probíhá stejně jako dříve.</p>
<p>- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p><b>Nepoužívejte</b> prosím „Nology Superkabel“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují u systémů VAPE poruchy a mohou vést k poškození elektroniky.</p>	<p>... zašroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To samozřejmě půjde snáze, pokud to provedete před montáží cívky na vozidlo. Použijte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne starý kabel neznámého původu.</p>
<p>- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi vyměníte na svém motocyklu zapalovací svíčky a konektory svíček (nejlépe s odporem 1–2, maximálně však 5 kiloohmů). Více než dost rušení lze připsat „zdánlivě dobrým“ kabelům, svíčkám a konektorům (včetně zcela nových)!</p> <p>- <b>Nepoužívejte</b> zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem <b>společně</b> s odrušovanými svíčkovými konektory (dojde tak k dvojnásobnému odporu). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušení.</p>	
<p>- 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 této chvíle budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 V.</p> <p>- 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.</p>	
<p><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. Tím se rotor posune hlouběji a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejhlubším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je poškozený stator a tím i výpadek zapalování.</p>	

### Návrh zapojení pro systémy 788 (6 V/18 W bez regulátoru) k zabránění spálení žárovky zadního světla při stmívání a zesilování světla

- Pokud jsou žárovky předních světlometů a zadních světel zapojeny běžným paralelním způsobem, může při přepínání mezi dálkovými a potkávacími světly dojít k propálení žárovky zadního světla, protože v mezipolohě spínače není na předních světlometech krátkodobě žádné napětí a napětí pro zadní světlo tak může na krátkou dobu vzrůst. To neplatí jen pro naše systémy 788, ale také pro mnoho původních starších systémů. Někteří tehdejší výrobci tento problém řešili buď instalací tlumivky, nebo právě takovýmto bezpečnostním obvodem.

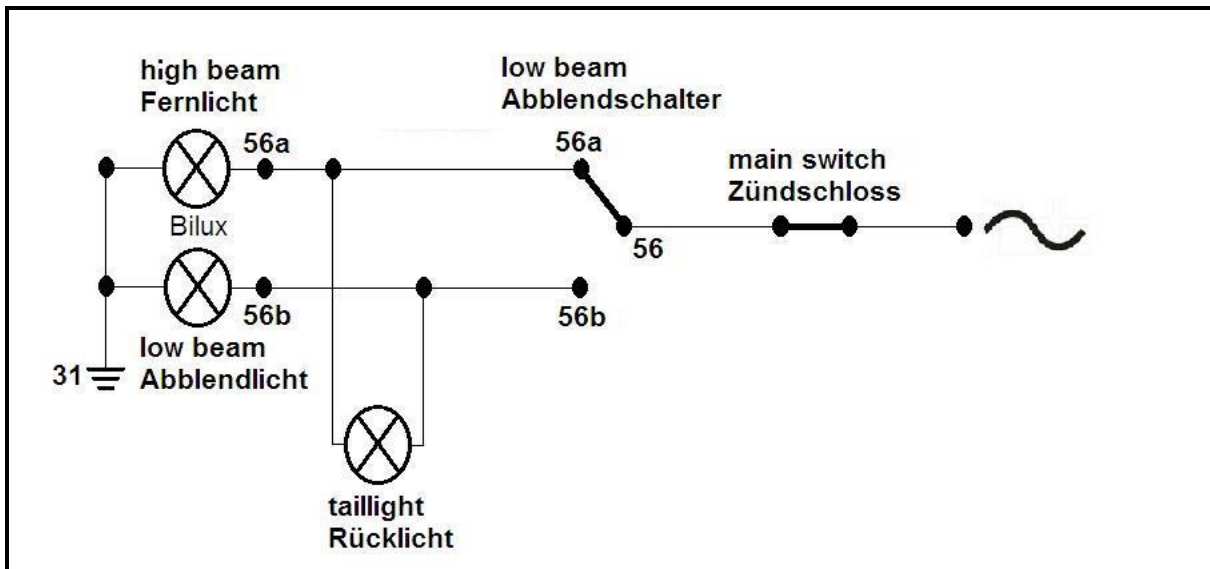
**- Zde popisujeme bezpečnostní zapojení žárovky zadního světla a doporučujeme jej použít u našich systémů 788, pokud je k dispozici přepínač potkávacích světel**



- Co musíte udělat (poté, co jste zkontrolovali, zda váš motocykl již takové bezpečnostní zapojení nemá), je odpojit zemní vodič žárovky zadního světla a namísto něj natáhnout další kabel k přednímu světlometu. Nyní máte dva kabely vedoucí ze zadního světla.

- Každý z nich připojte ke kontaktům pro dálková nebo potkávací světla, jak je znázorněno na výše uvedeném schématu zapojení (a také na schématu níže). Pokud nyní žárovka předního světla při přepnutí nedostává proud, nedostává ho ani žárovka zadního světla a je tak chráněna.

- Mějte však na paměti, že pokud žárovka světlometu přestane svítit, přestane svítit zároveň i zadní světlo.



### 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 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 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 současně používat svíčky s odrušením A konektory svíček s odrušením. To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace svíčky a konektoru svíčky by neměl překročit 5 kOhm.

- Mějte na paměti, že svíčky stárnou a tím se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je příčinou s velkou pravděpodobností vadná svíčka nebo vadný konektor svíčky. Nepoužívejte tzv. kabely pro zesílení zapalování (např. Nology).

- Po montáži bezpodmínečně zkontrolujte 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, aby se zapálilo. Vezměte dabei také na vědomí naše pokyny, jak lze zkontrolovat přítomnost jiskry. Všechny naše díly jsou před odesláním zkontrolovány. Stejně na nich sotva něco změříte. V žádném případě neměřte elektronické součásti (včetně zapalovací cívký, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich poškození a stejně nedosáhnete použitelných výsledků!

Mějte na paměti, že pokud motor neběží hned od začátku, může to často souviset také s karburátorem, sacím těsněním a především se zapalovacími svíčkami a konektory (bohužel i u zcela nových). Pokud systém neběží hned od začátku, zkontrolujte především uzemnění, zejména mezi masou podvozku a blokem motoru.

Než díly hned znovu demontujete a zašlete nám je k prověření, podívejte se do naší znalostní databáze, zda tam již není odpověď na váš problém. Pokud ne, využijte náš systém servisních ticketů a požádejte o konkrétní pomoc.

- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, mějte na paměti některé zvláštnosti této cívký. Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívký 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 cívký uzemnit.

- Jiskra klasických přerušovačů má s přibližně 10 000 voltů pouze nízkou energii, a proto vypadá žlutě a je silná. Jiskra našich zařízení 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 cívký 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 zkratý okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívký! Při zapojování se zpravidla spojují kabelý 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).

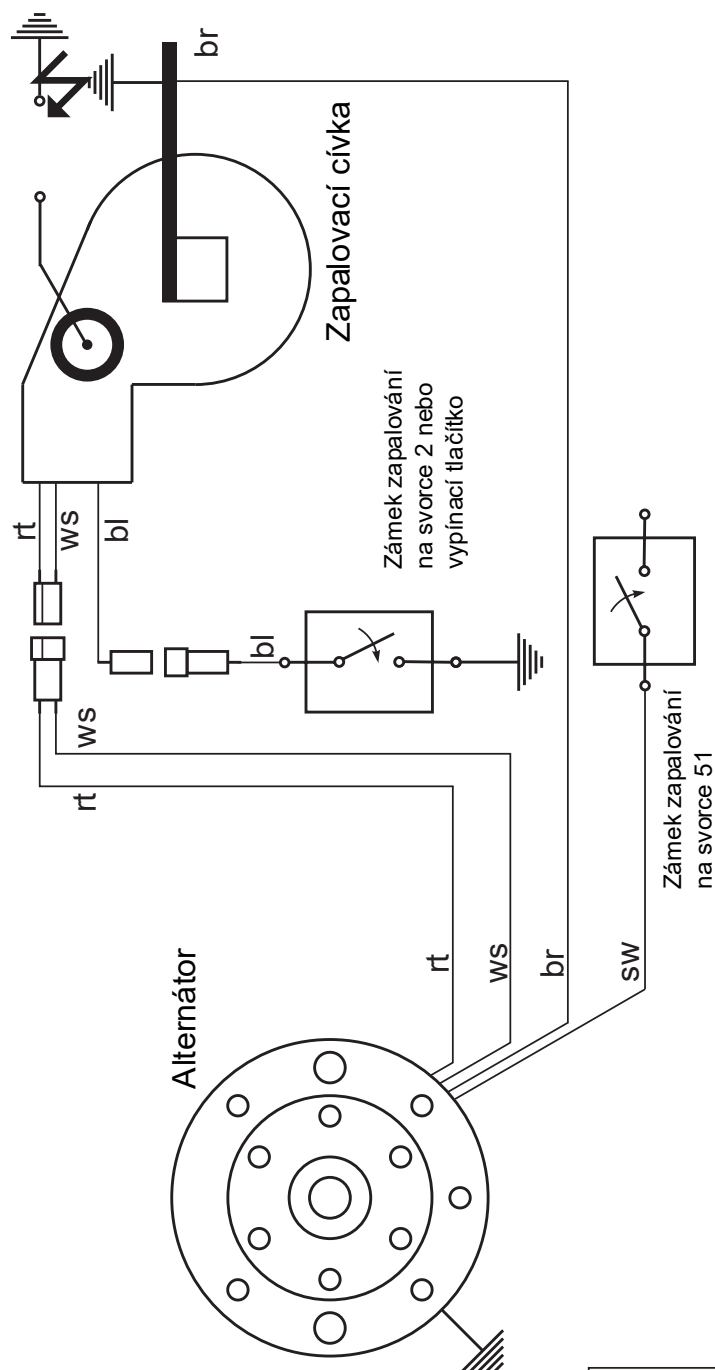
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte drápový stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Používejte vždy pouze šroubový stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

- 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 71-788



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