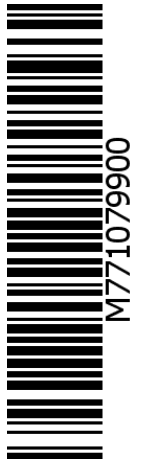



Systém 771079900**Výhody oproti starému systému:**

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

Alternátor/elektronické zapalování pro Sachs Supra 4GP

- Magnetické zapalování s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výkon osvětlení 12 V/100 W stejnosměrný proud. Bezkontaktní elektronické zapalování. Nahrazuje kompletní staré magnetické zapalování, přerušovač a zapalovací cívku.
- Na skříni motoru není třeba provádět žádné úpravy. Systém lze provozovat zcela bez baterie.
- Klikněte na obrázky pro zvětšení!



Návod k montáži systému 771079900	9.6.2026
<p>- Pokud umíte namontovat a nastavit originální zapalování a máte obecné mechanické dovednosti, můžete si systém VAPE namontovat sami. Pokud jste s tím ještě nikdy neměli zkušenost, nechte si 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><u>DŮLEŽITÉ</u></p>	
<p><u>Než začnete s montáží, pečlivě si nejprve přečtete celý návod</u> 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. Dodržujte pokyny uvedené na informační stránce systému. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například motor poškodit a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz 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 cívku statoru nebo jinde, což se může z různých důvodů stát a vést k vážným škodám.</p>	
<p><u>Určení k použití</u> - 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 vyžadají 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 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) olověnými bateriemi s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými 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>	

- 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.

- 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 obdržet tyto díly:

- předmontovaná statorová jednotka
- rotor
- regulátor/usměrňovač (s integrovaným kondenzátorem)
- elektronická zapalovací cívka
- zapalovací kabel
- Drobný materiál



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

POZOR: Při použití drápkového stahováku se uvolní magnety v rotoru!

- Ujistěte se, že je váš motocykl pevně postaven na stojanu, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně generátoru motoru.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. V této chvíli se s ní prosím rozlučte, protože od nyníška budete potřebovat 12voltovou baterii, nebo budete jezdit zcela bez baterie. Systém to umožňuje. V této chvíli rovnou vyměňte všechny 6voltové žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 voltů.

- Povolte matici rotoru a stáhněte rotor z klikového hřídele. Odpojte všechny kabely starého alternátoru a tyto díly demontujte.



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



- Nyní je třeba na motor přišroubovat novou základovou desku. K tomu povolte tři upevňovací šrouby statoru a stator mírně nadzvedněte ze základové desky.

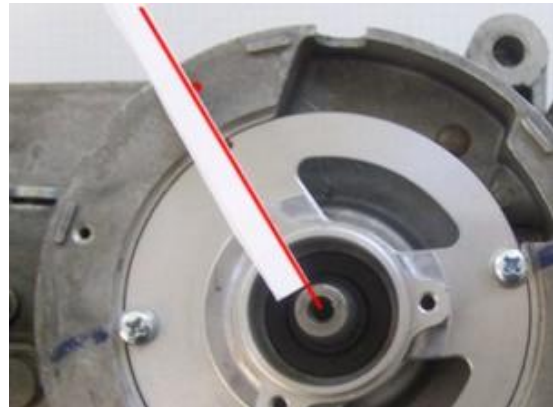
- **Pozor:** Zapamatujte si, jak stator sedí na základové desce, protože jej poté musíte znovu upevnit přesně do této polohy!

- Nyní nasadte novou statorovou jednotku s volně visícím statorem na blok motoru. Velká černá cívka přitom směřuje k výstupu kabelu. Jednotku přišroubujte pomocí 3 dodaných šroubů M4 (nezapomeňte na podložky).



- Prohlédněte si novou statorovou jednotku. Zde naleznete vlevo vedle velké černé cívky značku na adaptérové desce. Jedná se o značku zapalování.

- Tato značka zapalování není po nasazení rotoru vidět. Proto je nutné ji přenést na skříň motoru. K tomu prodlužte pomyslnou čáru od středu klikového hřídele přes značku zapalování (viz obrázek níže na jiném motoru a bez statoru).



- Nyní nasuňte stator zpět na základovou desku. Přitom opatrně zatáhněte za kabel statoru. Stator musí zapadnout s jasným cvaknutím; pokud zapadne „měkce“, je zaručeně pod ním zachycený kabel.

Dbejte na to, abyste stator nemontovali nakřivo a aby vnitřní otvor statoru přesně dosedl na aretační kroužek základové desky. V opačném případě bude cívka sedět nakřivo a bude poškozena rotujícím rotorem. Dávejte pozor, aby se žádné kabely nezachytily pod nebo mezi nosnou deskou a státorem a aby nedošlo k poškození izolace.

- Stator opět přišroubujte pomocí 3 šroubů M4x25 (nezapomeňte ani zde na podložky).

- Na kabelu alternátoru se nachází gumová průchodka. Ta je vhodná pro jiné motory. Buc ji zkráťte, nebo ji zcela odstraňte.



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



- Nyní si prohlédněte nový rotor. Na jeho obvodu najdete malou vtačenou čárkovou značku. Jedná se rovněž o značku pro nastavení zapalování. Jelikož je vtačená, je sice trvalá, ale po montáži není vždy dobře viditelná. Je proto vhodné ji přetáhnout fixem.



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



- DŮLEŽITÉ, PROSÍM VĚNUJTE POZORNOST !!!

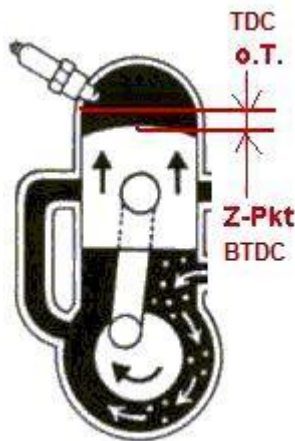
- Pokud má váš rotor další laserem vyznačené značku s označením „0“, tuto značku NEBERTE v úvahu ani ji nepoužívejte!!!



- Demontujte zapalovací svíčku a nastavte píst do polohy pro nastavení časování zapalování. K tomu můžete nový rotor volně nasadit na hřídel a otáčet jím.



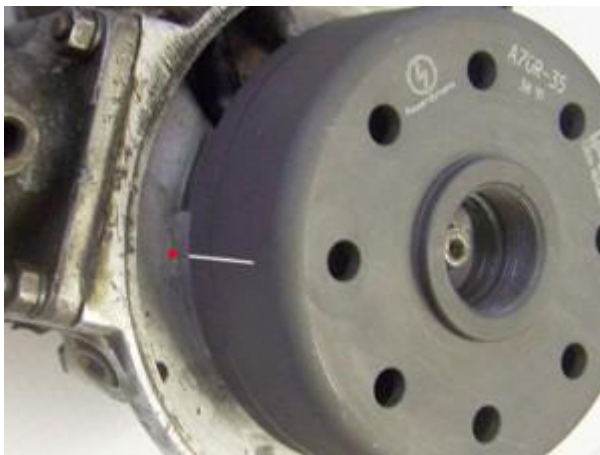
Při tom velmi pečlivě zkontrolujte, zda se rotor volně otáčí nad deskou a cívkou a zda se někde neotírá v důsledku změněných mechanických poměrů na motoru (úpravy skříně a/nebo hřídele). Otírání s jistotou povede k poškození zařízení.



- K měření polohy pístu potřebujete nástroj (měřidlo nebo měřidlo, které si můžete vyrobit např. ze staré zapalovací svíčky. V nouzi však postačí i tužka a trochu odhadu).

- Nejprve nastavte píst do horní úvrati (zde 0.T.). To je nejvyšší poloha, jaké může píst ve válci dosáhnout.

- Jelikož se u tohoto systému magnetické kolo otáčí v hlavě válce doprava, musíte jej nyní otočit mírně doleva (tj. proti směru hodinových ručiček), dokud píst neklesne o hodnotu potřebnou pro předčasné zapálení. Hodnotu pro tento účel najdete ve svém manuálu. Nesprávné nastavení vede k přehřátí, v extrémních případech dokonce k propálení dna pístu.



- Znovu sejměte rotor z klikového hřídele a nasuňte jej zpět tak, aby značka na obvodu přesně odpovídala značce zapalování (přenesené na skříň motoru) na adaptérové desce. Rotor pevně natlačte na hřídel.

- Přitom je velmi důležité nezměnit polohu klikového hřídele (který se nachází v bodě zapalování). Pokud se tato poloha změní, musíte celý postup opakovat.



- V této poloze upevněte rotor originální maticí rotoru a – pokud je k dispozici – podložkou.

- Nový rotor demontujte pouze pomocí stahováku M27x1,25 (objednací č.: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky!**).



- Nasadte zpět kryt motoru a přišroubujte jej. Zkontrolujte, zda se vše volně pohybuje, nic není zaseknuté a rotor se nedotýká krytu.
- Tím jsou práce na motoru dokončeny. Znovu zašroubujte zapalovací svíčku.

- 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 připevněte pomocí přiložených kabelových sponek k rámu tak, aby spolu se všemi kabely končil ve výšce regulátoru/zapalovací cívky. Dbejte na to, aby se nic neatíralo.

Propojte kabely podle schématu 71ik_102, tedy:

- Aby se usnadnilo nebo vůbec umožnilo provlečení kabelu úzkými otvory, nebyl konektor kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce z nového alternátoru dosud nasazen na kontaktní plošky na konci kabelu. Konektor byste měli připojit až poté, co bude kabel definitivně provlečen otvorem v motoru. K tomu ...



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

- Nasadte na tento konektor volnou dvojistou 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 odtačte 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! Nespolehejte se prosím na zem rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje zde často brání dobrému zemnímu kontaktu cívky.

	<p>Nový regulátor/usměřovač má 4 kabely:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 zemnicí kontakt <p>- tento regulátor má zabudovaný vyhlazovací kondenzátor</p>
<p>- Oba černé kabely z regulátoru ...</p>	<p>... se připojí k oběma černým kabelům alternátoru. K tomu zasuňte oba černé kabely alternátoru do dodaného dvojitého konektoru. Je jedno, který kabel připojíte ke které ze dvou svorek, protože se zde přivádí střídavý proud.</p>
<p>- Hnědý kabel z regulátoru ...</p>	<p>... se připojí k zápornému pólu baterie, resp. při jízdě bez baterie k zemi.</p>
<p>- Červený kabel z regulátoru ...</p> <p>- Pozor: Nesprávná polarita poškodí elektroniku!</p>	<p>... se připojí buď k plusovému pólu 12voltové baterie, nebo při jízdě bez baterie ke kabelu, který vede k odběrným místům (obvykle vstupní svorka na hlavním vypínači).</p>
<p>- Pokud jezdíte s baterií, ujistěte se, že je mezi baterií a palubní sítí použita 15A pojistka.</p>	
<p>- 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.</p>	
<p>- Zbývá modrý (někdy také modro-bílý) kabel zapalovací cívky – vypínací kabel.</p> <p>- Poznámka: V případě poruch zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Většinou pak lze pokračovat v jízdě</p>	<p>- Pokud se připojí k zemi, zhasne zapalování!</p> <p>- Tuto variantu zapojení používáme u vozidel, která byla původně vybavena magnetickým zapalováním (magnetickým rotorem) a která se proto vypínala zkratem na hmotu.</p> <p>- 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.</p>
<p>- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p>Nepoužívejte prosím „Nology Superkabel“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují u systému VAPE poruchy a mohou vést k poškození elektroniky.</p>	<p>... zašroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To je samozřejmě snazší, pokud to provedete před montáží cívky do vozidla. Používejte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne starý, neznámý kabel.</p>
<p>- 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)!</p> <p>- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem společně s odrušovanými svíčkovými konektory (to způsobuje dvojnásobný odpor). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušování.</p>	

- Na závěr – **před instalací baterie a před prvním nastartováním** – 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.

- 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.

- **DŮLEŽITÉ:** Vezměte prosím na vědomí, že v případě případné (dřívější) **regenerace klikového hřídele** 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 dodržujete 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 Zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí smrti! U našich zapalovacích cívek až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může nejen velmi bolet, ale především poškodit srdce! Osoby s kardiostimulátorem by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a otevřených vysokonapěťových kabelů 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 (*kteřé 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 změnit. V žádném případě neměřte elektronické součásti (včetně zapalovací cívky, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich zničení a stejně nedosáhnete použitelných výsledků!

Mějte na paměti, že pokud motor neběží hned (obvykle je po montáži Lima nutné změnit i jeho nastavení), může to často být způsobeno také karburátorem, sacím hadičkou a především svíčkovými konektory a zapalovacími svíčkami (*bohužel i zcela novými*). Pokud systém neběží hned, zkontrolujte především zemnicí 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 nevytvorí.

- 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 dodržuje zásada „ (stejná barva ke stejné barvě) „. 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).

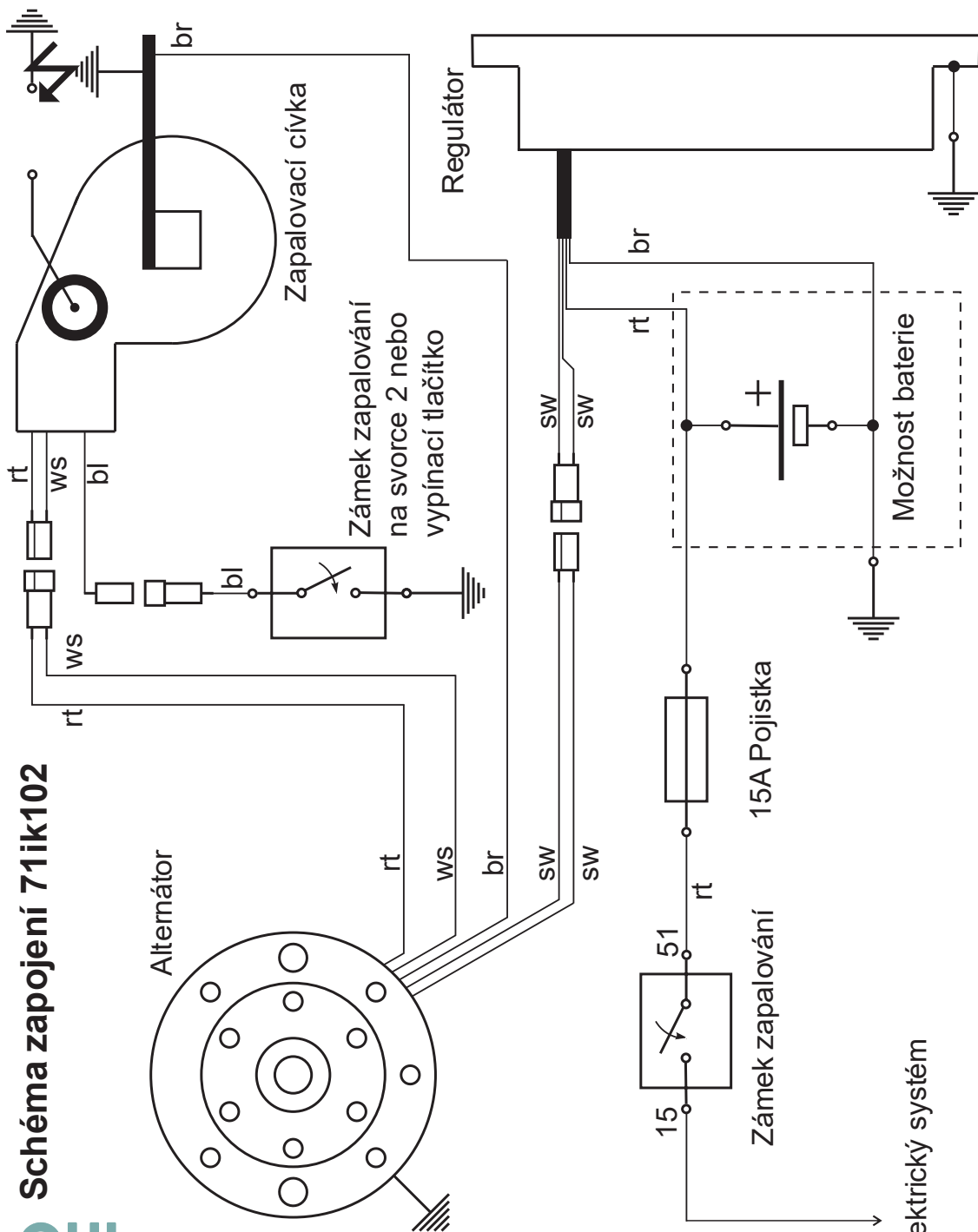
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte klešťový stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Používejte vždy pouze šroubový stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

- 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



Barvy vodičů:

bl	= modrá (blue)
br	= hnědá (brown)
ge	= žlutá (yellow)
gn	= zelená (green)
gr	= šedá (grey)
rt	= červená (red)
sw	= černá (black)
ws	= bílá (white)

Stávající elektrický systém