

Systém 700579900



výhodu oproti původnímu systému:

Generátor/elektronické zapalování Simson "bird series", kde je základní deska upevněna svorkami (nikoliv šrouby)

- a Simson SR50/1, S51/1, S70/1, SR80/1 (bez E-start), DUO 4/1.

- Generátor na bázi magnetu s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výstup 12V/100W DC. Nahrazuje původní 6V dynamo. Instaluje se do původního výřezu motoru, aniž by bylo nutné jej měnit. Polovodičové zapalování s vlastním napájením ze systému.

- Vaše kolo pak jezdí pouze na stejnosměrný proud, složitá směs AC/DC odpadá.

- všechny díly jsou nové
- větší světelný výkon
- velmi stabilní zapalování s pevnou jiskrou
- lepší startování, lepší spalování paliva
- žádné opotřebení bodů
- díky novému regulátoru/usměrňovači můžete řídit bez baterie bez přídavného kondenzátoru.



M700579900

Montážní návod pro systém 700579900	30.6.2021
- Pokud umíte nainstalovat a seřadit sériové zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete nainstalovat tento nový systém VAPE! Pokud jste se zapalováním nikdy nepracovali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo to umí.	
- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování této příručky ani podmínek a způsob instalace, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztráty, škody nebo výdaje vzniklé v důsledku nesprávné instalace, nesprávné obsluhy a nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakkoli související. Vyhrazujeme si právo na změny výrobku, technických údajů nebo návodu k montáži a obsluze bez předchozího upozornění.	
<u>DŮLEŽITÉ</u>	
- Před zahájením prací na motocyklu si pečlivě přečtete tyto pokyny. Mějte prosím na paměti, že jakákoli úprava materiálu a vlastní pokusy o opravu, které nebyly odsouhlaseny společností VAPE, mohou mít za následek ztrátu záruky. Neodstřihujte vodiče. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často vede k poškození elektroniky. Vezměte prosím na vědomí také informace uvedené na informační stránce tohoto systému. Zkontrolujte, zda to, co jste zakoupili, skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Špatné nastavení zapalování může poškodit motor a dokonce vás zranit při startování (prudké zpětné rázy). Při prvních zkušebních jízdách buďte opatrní. V případě potřeby změňte nastavení na bezpečnější hodnoty (menší předstih). Při montáži pečlivě zkontrolujte, zda se rotor (setrvačnick) nedotýká cívek statoru nebo čehokoli jiného, což se může vlivem různých okolností stát a vést k vážnému poškození.	
<u>Určené použití</u> Tento systém je určen k nahrazení sériových dynamo/alternátorů a zapalovacích systémů v historických a klasických motocyklech, jejichž charakteristiky motoru nebyly dodatečně upraveny. Tento systém není systémem určeným pro ladění a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zvyšuje jízdní vlastnosti a komfort tím, že nabízí lepší osvětlení, lepší funkci bočních ukazatelů a klaksonu a ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy i vyšší spolehlivost. Protože náš systém nezasahuje do vlastností motoru, nezvyšuje emise škodlivin a hluk. Ve většině případů by se emise škodlivin měly dokonce snížit díky lepšímu spalování. Při použití pro daný účel proto systém obvykle neporušuje stávající právní stav motocyklu. (Ověřte si, prosím, místní právní předpisy!) Tento systém je vhodný pro použití při soutěžních akcích. Při použití pro jiný než určený účel dojde ke ztrátě záruky a může se stát, že nedosáhnete ani požadovaných výsledků, nebo v horším případě ztratíte legální způsobilost k provozu na pozemních komunikacích.	
 - VAPE garantuje homologované výrobky označené značkou "E" v kroužku (konkrétně E8 pro Českou republiku), čímž je zajištěna konzistentní shoda vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy EHK (zejména EHK R10.05). Kontrolu pravidelně provádí příslušný orgán.	
- Nabíjecí systém je v zásadě vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s nikel-kadmiovými, nikel-metal-hydridovými, lithium-iontovými ani jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií. Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního zapalování. Díly v tomto systému proto vypadají jinak a mohou jinak pasovat (zejména zapalovací cívka a regulátor), které mohou mít jiné montážní otvory a budou vyžadovat vaši dodatečnou úpravu.	
- Při montáži bezpodmínečně začněte montáží dílů na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste se přesvědčili, že tyto díly skutečně pasují, než začnete montovat díly určené k montáži mimo motor. V mnoha případech je zákazníci montují jako první, a tím je často upravují v rozporu se zárukou, což neumožňuje jejich pozdější reklamaci. Výměna světelných/zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako klasický nákup, ale vzhledem k typové rozmanitosti a možným změnám originálních dílů od jejich výroby před mnoha lety je vždy složitá záležitost, která bohužel může obsahovat i chyby.	
- Naše systémy NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními třetích stran (jako je GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou způsobit poškození těchto součástí. Je možné, že stávající elektronické tachometry nebudou s novým systémem fungovat. Případně nebudou podporovány stávající bezpečnostní spínače a elektronické ovládání ventilů. Je možné, že	

váš motocykl byl původně vybaven zapalováním, které z právních důvodů omezovalo maximální rychlost. Nový systém takové zařízení nemá, proto si předem ověřte taková nařízení platná pro vaši zemi.

- Pokud nemáte odborné znalosti pro instalaci, nechte ji provést odborníkem nebo ve specializovaném servisu. Nesprávná instalace může vést k poškození nového systému a vašeho motocyklu, případně i k újmě na zdraví.

- Před objednáním systému zkontrolujte, zda je součástí sady stahovák pro nový rotor. Pokud ne, raději si jej současně objednejte. K demontáži nového rotoru již nikdy nepoužívejte nic jiného než doporučený stahovák. Na poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů nebo metod se nevztahuje záruka.

- Rotor je citlivý na úder (i během přepravy). Před montáží vždy zkontrolujte, zda nedošlo k poškození (u rotoru bez oplastování magnetů zkuste prsty odsunout magnety stranou). Po nárazu se mohly vlepené magnety uvolnit a přilnout k rotoru magnetickou silou, takže si toho člověk hned nevšimne. Ovšem za chodu motoru by vzniklo značné poškození. Před nasazením rotoru na motor se ujistěte, že jeho magnety nepobraly žádné cizí kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. To by opět vedlo k vážnému poškození.

- **Pokud máte přístup k internetu, nejlépe si tyto pokyny prohlédněte online.** Kliknutím na ně získáte větší a lepší obrázky a případně i aktualizované informace. Seznam systémů na *adrese* <http://www.powerdynamo.biz>



Tyto díly jste měli obdržet:

- předmontovaná jednotka statoru
- rotor (setrvačnick)
- elektronická zapalovací cívka (CDI)
- regulátor/usměrňovač s integrovaným kondenzátorem a bateriovým kabelem (pokud je potřeba).
- ht-cable
- příslušenství



- Ke stažení starého a nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (odrer-no.: 99 99 799 00 - **není součástí dodávky!**) nebo originální stahovák Simson.

Poznámka: Nikdy nepoužívejte ke stáhnutí rotor kladivo!

Pozor, po instalaci nového systému bude vaše kolo poháněno pouze stejnosměrným proudem, komplikovaná směs AC/DC bude vynechána.

- Ujistěte se, že motocykl stojí bezpečně na středovém stojanu, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup ke straně generátoru motoru.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Všimněte si, že pokud instalujete 12voltový systém, budete buď potřebovat 12voltovou baterii, nebo využijete možnost jízdy bez ní. I v tomto případě však budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 V. Pro jízdu bez baterie dodržujte naše informace o jízdě bez baterie.



- Odpojte kabely od starého generátoru a vyjměte jej. U sériového šestivoltového systému musíte vyměnit všechny žárovky a blikáč.

- Vyndejte z kliky woodruffovo pero. Už ho nebudete potřebovat. Nezapomeňte na to, jinak budete mít později při montáži problémy.

- **(Poznámka:** Woodruffovo pero ve skutečnosti nedrží rotor na hřídeli, to dělá kužel. Pouze vede ke správnému nastavení, kterého bude nyní dosaženo jinak.



- Umístěte novou statorovou jednotku místo starého generátoru na klikovou skříň a upevněte ji původními svorkami. Tyto svorky nedotahujte, je třeba ještě upravit základní desku.

(Pokud máte jeden z prvních motorů s upevněním pomocí šroubů, dodáváme desku s otvory pro šrouby.)

- Nový kabel generátoru je vidět ve směru výstupu kabelu a tlusté černé cívky na 12 hodinách.

Nastavení časování:



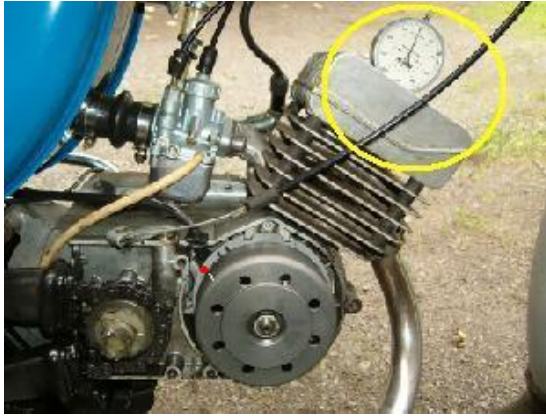
- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete laserovanou čáru. Jedná se o značku zapalování.

- Pokud bude potřeba rysku na rotoru si zvýrazněte fixem.

- Překontrolujte vnitřek rotoru na cizí předměty (šrouby nebo jiné kovové části), aby otáčení rotoru nezpůsobilo žádné poškození.



- Podívejte se na novou statorovou jednotku. V blízkosti černé cívky najdete červené označení zapalování. Otočte siem tak, aby tato značka souhlasila se značkou časování na skříni motoru. Nyní pevně zašroubujte upevňovací svorky.



- Vyměňte zapalovací svíčku a do závitů svíčky na víku válce zašroubujte přístroj pro měření časování zapalování (číselníkový měřič).

- Nasaďte nový rotor pevně na klikovou hřídel pro otáčení hřídele a zkontrolujte, zda se může volně otáčet nad základnou statoru. Uvedte píst do polohy pro zážeh (viz příručka řidiče, možná 1,4 nebo 1,8 mm BTDC).



- Opatrně rotor opět sejměte, aniž byste měnili polohu kliky. Znovu jej nasaďte na kliku tak, aby značka na rotoru souhlasila se značkou na statoru.

- **Pro vaši informaci:** Pokud je značka na rotoru v jedné přísmce se značkou na nosiči statoru, zapalování je nastavené.



- **Pozor:** Pro zajištění těsnosti rotoru na klikovém hřídeli se systém dodává se dvěma podložkami. U některých klikových hřídelí není závit dostatečně dlouhý, takže rotor nebude pevně uchycen pouze jednou podložkou.



- Nasaďte podložku (podložky) a přišroubujte rotor pomocí původní upevňovací matice.

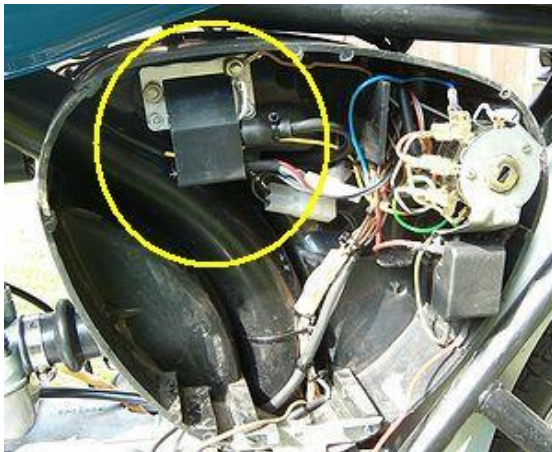
- K vytažení starého a nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (odrer-no.: 99 99 799 00 - **není součástí dodávky!**) nebo originální stahovák Simson.

- Zapalování je nyní seřízeno.



- Našroubujte kabel zapalování do zapalovací cívky. Připevněte novou zapalovací cívku na stejné místo jako starou. Jeden ze šroubů nechte volný, je to přípojka pro zemnicí kabel.

(Foto ukazuje podobný motocykl!)

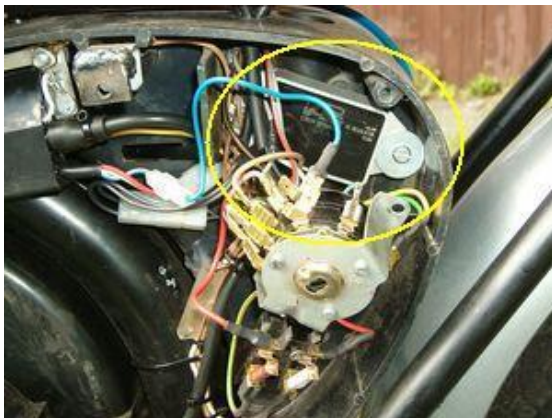


- Na tomto obrázku je zapalovací cívka u modelu S50 namontována uvnitř levé boční skříňě (skříň baterie). Sériový "zemnicí šroub" na horní straně krytu byl nahrazen novým šroubem M6x50.



- Poradte:

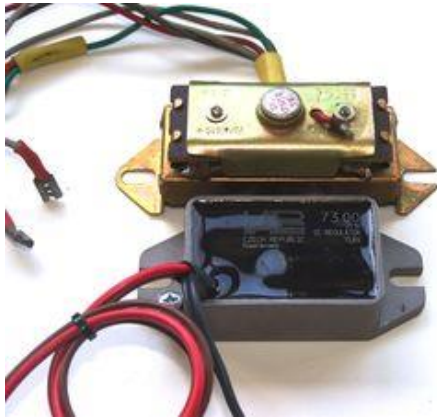
- Aby byl zachován původní vzhled, byl veden ht-kabel přes vyprázdněnou původní zapalovací cívku (jako atrapa).



- Upevnění regulátoru/vyrovnávače:

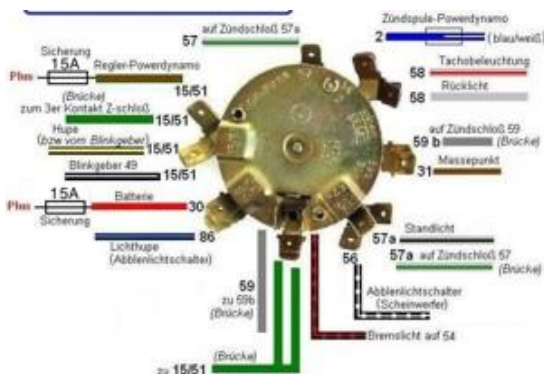
- Upevněte nový regulátor/usměřovač na vhodné místo, např. uvnitř skříňě baterie S51 (viz obrázek) nebo pod sedadlo, resp. pod boční kryty.

- Nový kabel generátoru položte na rám tak, aby všechny kabely končily u regulátoru/zapalovací cívky (použijte přiložené upevňovací prvky). Dbejte na to, aby se nic netřepilo.



- Zde najdete původní zapojení
usměrňovače/plynu a převod pro nový systém.

- U SR4/1 je třeba pouze přemostit zadní
světelnou škrticí klapku a vyměnit střídavou
klaksonku za stejnosměrnou.



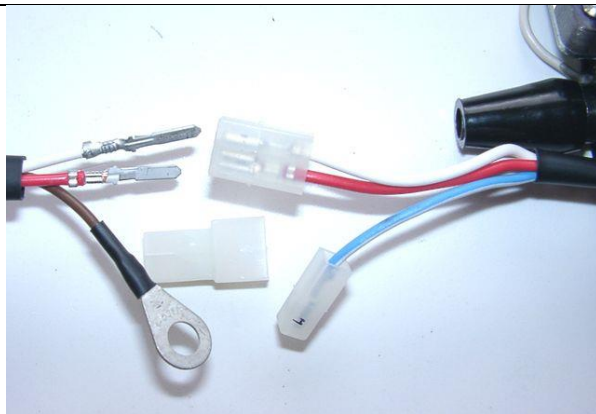
Zapojení zámku zapalování pro nový systém.

Tip: pokud je mezi mínusovým pólem baterie a
zemnicí přípojkou na rámu tzv. "záporná pojistka"
(většinou 4A pojistka), musíte ji odstranit a
přemostit nebo také vyměnit za 15A!

(Kliknutím na obrázky je zvětšíte!)

Připojte díly podle schématu zapojení 71ik_102:

- Aby se usnadnil nebo umožnil průchod kabelu úzkými otvory, není zástrčka kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce z nového alternátoru ještě zasunuta do kontaktních ok na konci kabelu. Konektor byste měli připojit až poté, co kabel konečně projde otvorem v motoru. Za tímto účelem...



... vezměte zásuvku zapalovací cívky s
červenou a bílou barvou kabelu.

Na tento konektor nasadíte dodanou volnou
dvoukolíkovou objímku a do konektoru
zasuňte volné kabely alternátoru (červený a
bílý) s kontaktními očky vzadu. Ujistěte se,
že výstupky zástrčky zapadly do pouzdra
zástrčky. Dbejte na správnou polohu těchto
kabelů v zástrčce:

• bílá na bílé

• červená na červené

- Pokud chcete (nebo musíte) kabely z pouzdra konektoru opět vyjmout, je nejlepší použít ohnutou kancelářskou sponku a přitlačit s ní ostny kontaktních ok ke straně, aby bylo možné konektory uvolnit.

- Hnědý vodič z nového generátoru s kulatým okem musí být přišroubován přímo k rámu držáku zapalovací cívky (zem).

Vezměte na vědomí! nerespektování je nejčastější příčinou problémů se zapalováním!! Bez tohoto přímého spojení systém nefunguje nebo nefunguje dlouho bez problémů. Nespoléhejte se prosím na uzemnění rámu. Barva, olej a nečistoty často brání dobrému kontaktu!

	Nový regulátor/usměřovač má 4 vodiče. • 2 černé koncovky v plastové zástrčce pro vstup střídavého proudu ze 2 černých vodičů alternátoru. • 1 červený kabel s plastovou zástrčkou která dodává plus • hnědý kabel s plastovou zástrčkou je kontakt se zemí (mínus)
Dva černé vodiče vedoucí od generátoru ...	... jsou připojeny ke dvěma černým kabelům alternátoru. Za tímto účelem zasuněte dva černé kabely alternátoru do dodané dvoukolíkové zásuvky. Nezáleží na tom, který kabel je připojen ke které ze dvou svorek, protože je zde přiváděn střídavý proud.
Hnědý vodič od regulátoru ...	... by se měl připojit buď k mínusu baterie, nebo k zemi, pokud baterie není k dispozici.
Červený vodič od regulátoru ... Upozornění: Špatná polarita poškodí elektroniku!	... je připojen buď ke kladnému napětí 12 V baterie, nebo při jízdě bez baterie ke kabelu vedoucímu ke spotřebičům (obvykle vstupní svorka na hlavním vypínači).
- Pokud používáte baterii, ujistěte se, že máte mezi baterií a elektrickým systémem použita 15A pojistka.	
- Není možné připojit kontrolku nabíjení, při jízdě bez baterie by stejně byla bez funkce. Regulátor má integrovaný kondenzátor, který vyhlazuje pulzující stejnosměrné napětí. Tím je zajištěno, že směrová světla a klaksony budou správně fungovat i bez baterie.	
- Zbývá modrý (někdy modrobílý) vodič u zapalovací cívký. Jedná se o vypínací vodič. Upozornění: Pokud dojde k poruše zapalování, odpojte nejprve tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní opětovnou mobilitu (podrobnosti viz. technická návoděda).	- Pokud je spojen se zemí, zapalování se vypne! - Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které již původně měly magneto zapalování, a proto se vypínaly zkratem proti zemi. - Tato vozidla mají svorku na zámku zapalování (u německých vozidel: svorka 2), která je v poloze "OFF" připojena k zemi. K této svorce se připojuje modrý/(bílý) kabel.
Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ... - Nepoužívejte žádné kabely zesilující jiskření, jako jsou "Nology supercables" ("hot wire"). Ty způsobují rušení systémů VAPE a mohou poškodit elektroniku.	... našroubujete zapalovací cívký a nasadíte na něj gumovou krytku. To je samozřejmě jednodušší, pokud to provedete před montáží cívký na vozidlo. Použijte také dodaný kabel zapalování, nikoli jakýkoli starý kabel.

Je vhodné, když v tomto okamžiku dáte motocyklu nové zapalovací svíčky a nové konektory zapalovacích svíček (nejlépe s 1-2, ale ne více než 5 kiloohmy), Více než dost závad lze vysledovat u "zdánlivě dobrých" kabelů, zástrček a konektorů (včetně zcela nových)!

-Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušením. spolu s odrušeným konektorem zapalovacích svíček (to přináší dvojí odpor/odrušení). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušení.

- Nakonec - **před instalací baterie a před prvním nastartováním** - pečlivě přezkontrolujte všechny upevňovací prvky a kabeláž. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 V. Nezapomeňte také, že od nynějška budete potřebovat 12voltovou baterii. Klakson může zůstat na 6 V.

Pokud systém nefunguje okamžitě, podívejte se na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (přerušetkontakt), většinu problémů lze vysledovat ve zážecím okruhu.

- **DŮLEŽITÉ:** Při opravě klikové hřídele se hřídel dynamu často opracovává a zkracuje. Výsledkem je, že rotor sedí níže. Pak může dojít ke kontaktu statoru s vnitřní plochou rotoru (čelo). Výsledkem je zničený stator a porucha zapalování.

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny - přečtěte si je a důsledně dodržujte!

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky stanovené výrobcem vozidla a odborníky v automobilovém průmyslu. Instalace vyžaduje odborné znalosti. Značky zapalování na komponentech slouží pouze k orientaci při montáži. Po instalaci zkontrolujte vhodnými metodami (stroboskopem) správnost nastavení, abyste vyloučili poškození motoru nebo ohrožení vašeho zdraví. Za instalaci a správné nastavení jste zodpovědní pouze vy.

- Pozor, zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí ohrožení života! S našimi zapalovacími cívkami až do 40 000 voltů! Při neopatrném zacházení si může způsobit nejen vážnou újmu na zdraví, ale také poškození 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 konektor zapalovací svíčky k zemi izolačním předmětem, abyste bezpečně vybíjeli napětí. K synchronizaci karburátoru nikdy nevytahujte konektor zapalovací svíčky! Nikdy neodpojujte zapalovací kabel ani se ho nedotýkejte, pokud motor běží nebo je v rozběhu. Vozidlo myjte pouze bez zapnutého motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými krytkami zapalovacích svíček (které nemají vestavěný odrušovací odpor), použijte svíčky s vestavěným odrušením (abyste vyhověli místním zákonům týkajícím se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu). Nebo vyměňte kabel(y) za normální a použijte odrušené krytky zapalovacích svíček (v žádném případě však nepoužívejte odrušené krytky zapalovacích svíček a odrušené svíčky současně. To by vedlo k poruchám, zejména obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace zástrčka-zástrčka by neměl překročit 5 kOhm.

-Nezapomeňte, že konektory zapalovacích svíček stárnou a zvyšují svůj odpor. Pokud motor startuje pouze za studena, je téměř jistě příčinou vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).

- Po instalaci zkontrolujte utažení všech šroubů. Pokud se díly během provozu uvolní, dojde nevyhnutelně k jejich poškození. Šrouby dotahujeme pouze voně při předmontáži!

- Než začnete všeměřit a kontrolovat, dejte právě instalovanému systému šanci, aby se spustil. Vezměte prosím na vědomí také náš návod, jak kontrolovat výskyt jisker. Všechny naše díly jsou před dodáním testovány. Stejně se na nich nedá skoro nic změřit. V každém případě se zdržte měření elektronických částí (včetně zapalovací cívk s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete, že je zničíte, a přesto nedosáhnete použitelných výsledků!

Nezapomeňte, že za to může často také karburátor, sací gumy a především také konektory zapalovacích svíček a svíčky (bohužel i zcela nové), pokud motor hned nenaběhne (zpravidla se po instalaci alternátoru musí změnit také jeho nastavení). Pokud systém okamžitě nenaběhne, zkontrolujte především uzemnění, zejména mezi uzemněním podvozku a blokem motoru. Než díly vyjmete a pošlete nám je k otestování, podívejte se do naší databáze znalostí, zda již neexistuje odpověď na váš problém. Pokud ne, podívejte se na náš e-shop, jak postupovat při reklamaci.

- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, všimněte si některých zvláštních vlastností této cívk. Zapalování funguje správně pouze tehdy, když jsou k cívkě připojeny obě svíčky. Takže

nemůžete vytáhnout ani jednu zástrčku a otestovat ji. Je to proto, že každý výstup táhne zem přes zástrčku druhého výstupu. Pokud chcete testovat pouze jednu stranu, musí být výstup druhé cívky připojen k zemi.

- Jiskra klasických jističů má pouze nízkou energii cca 10 000 voltů, a proto vypadá žlutě a silně. Jiskra našich systémů má vysokou energii až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře svazková a modrá, což ji činí méně viditelnou. Kromě toho se jiskra vytváří pouze při rychlosti rozjezdu. Pouhým ručním stisknutím páčky startéru se jiskra nevytvoří.

- Většina našich systémů je generátorem zapalování a světelné energie v jednom. To poznáte podle existence regulátoru. Na regulátoru nelze téměř nic změřit, kromě napětí, které regulátor vysílá. Pokud nedostáváte žádný proud, zkontrolujte zemní spoje a vedení od regulátoru k zámku zapalování. Tento důležitý spoj bývá při instalaci často přerušen a přehlédnut! Většina systémů PD má stejnosměrné regulátory/usměrňovače. Existují však také regulátory střídavého proudu, u nichž je třeba zohlednit zvláštní vlastnosti.

- Nikdy nesvařujte vozidlo elektricky, aniž byste předtím zcela odpojili všechny elektronické části obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Pájejte pouze s pájecím zařízením, které je provozováno přes předřadníkový transformátor, nebo před pájením odpojte síťovou zástrčku páječky, abyste zabránili poškození dílů přepětím. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektory nebo zapalovací svíčky.

- Elektronika je citlivá na přepólování. Po zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení. Opačná polarita a zkrat okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku!. Zpravidla je zapojení vždy barevné. Výjimky jsou výslovně uvedeny v pokynech. Na poškození způsobené přepólováním se nevztahuje záruka.

- Při montáži rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyvarujte se přímého mechanického nárazu na rotor. **Při přepravě modelu Lima nikdy nevracíte stator do rotoru**, dodržujte naše pokyny pro přepravu (balení).

- Vnější stranu rotoru lehce naolejujte, jinak v agresivním prostředí rychle zrezne (což není škodlivé, ale vypadá to nevzhledně).

- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák nebo kladivo. Tím se mohou magnety uvolnit. Vždy používejte šroubovací stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

- Pokud vozidlo delší dobu nepoužíváte, měli byste odpojit akumulátor (pokud je přítomen), abyste zabránili možnému pomalému vybíjení přes diody usměrňovače. I když je však baterie odpojená, po delší době zaznamenáte její vybíjení, což je normální.

- Postupujte podle těchto pokynů, ale zároveň se nenechte vyvést z míry. Naše systémy si před vámi úspěšně nainstalovaly již tisíce zákazníků.

Hodně štěstí a zábavy při řízení!

Schaltplan 71ik102 (wiring diagram)

