



*Powerdynamo přináší zapalování a světlo zpět do
vašeho starého motocyklu*



**Společnost produkty technickou Vyhledávání
pomoc**



Pokyny k instalaci [systému 71 67 999 4K](#)

Verze 27.10.2014

Pokud umíte nainstalovat a seřídit původní zapalování a máte obecné mechanické dovednosti, můžete nainstalovat i systém silového dynama. Pokud jste to ještě nikdy nemuseli řešit, je lepší nechat systém nainstalovat od někoho, kdo se v něm vyzná.

Powerdynamo nemůže kontrolovat dodržování tohoto návodu, ani podmínky a způsoby instalace, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřijímáme žádnou odpovědnost ani neručíme za jakékoli ztráty, poškození nebo výdaje vzniklé nesprávnou instalací, nesprávným provozem, používáním a údržbou nebo s nimi jakýmkoli způsobem související. Vyhrazujeme si právo na změny produktu, technických údajů nebo montážního a provozního návodu bez předchozího upozornění.

**DŮLEŽITÉ:****Před zahájením instalace si pozorně přečtěte celý návod.**

Pamatujte, že **neoprávněné změny součástí, včetně pokusů o opravu, mohou vést ke ztrátě práv na záruku. To platí také pro řezání kabelů, které často vede ke ztrátě přepólovaných zástrček a v důsledku toho ke zkratům nebo přepólování poškozujícím materiál.**

Vezměte prosím na vědomí **informace na stránce s informacemi o systému** . Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například poškodit motor a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz startéru). Při prvním spuštění po instalaci je zapotřebí zvláštní opatrnosti. Pokud si všimnete jakékoli poruchy, zkontrolujte a změňte nastavení zapalování! Při instalaci velmi pečlivě zkontrolujte, zda **rotor nedře o statorovou cívku nebo jinde** , což se může z různých důvodů stát a vést k vážnému poškození.

Zamýšlené použití

Toto je **náhradní systém a ne kopie originálního materiálu**. Díly systému tedy vypadají jinak než originální díly a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít různé upevňovací body, které vyžadují úpravy od vás.

Tento systém je **určen výhradně** pro náhradu originálních světel/zapalovacích systémů u historických a klasických motocyklů, **jejichž vlastnosti motoru nebyly následně ovlivněny konstrukčními změnami**. Nejedná se o žádný tuningový systém, nemění původní charakteristiku motoru a nedosahuje se výrazně vyššího výkonu motoru, ale zlepšuje se jízdní vlastnosti a bezpečnost vozidla lepším osvětlením, jasnějším blikáním, vždy výkonnou houkačkou a oproti staré původní systému, vyšší obecný výkon Dosažená spolehlivost. Vzhledem k tomu, že naše systémy nezpůsobují žádné významné změny v charakteristice motoru, nezhoršuje se ani chování výfukových plynů a hluku. Ve většině případů by se chování výfukových plynů mělo dokonce zlepšit, protože spalování je úplnější. Při určeném použití **není dotčeno použití v rámci STVZO**.

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 nikl-kadmiovými, nikl-metal hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií.**

Systém **není vhodný pro použití při sportovních akcích**.

Při použití k jiným účelům, než je určeno, záruka zaniká. Navíc se může stát, že systém neposkytuje požadovaný výkon a že vám nemůžeme pomoci s naší podporou, protože neznáme situaci. V nejhorším případě může nesprávné použití vést i k zániku provozní licence.

Při montáži dílů nezapomeňte začít s montáží dílů na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste před montáží dílů, které mají být připevněny vně motoru, zjistili, zda tento materiál skutečně sedí. Bohužel většinou platí, že montáž ovladače, zapalovací cívky, případně řídicí jednotky je teprve na začátku a **tyto díly jsou velmi často upravovány (nekoordinovány!)**, což nám znemožňuje jejich pozdější prodej. Bohužel výměna světel/zapalovacích systémů starých motocyklů **není jako nakupování v supermarketu z regálu, ale vzhledem k rozmanitosti typů a možným změnám materiálu od doby, kdy byly vyrobeny před mnoha lety, jde vždy o komplexní záležitost, která bohužel obsahuje i chyby**

Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s jinými elektronickými součástmi (jako jsou zapalování třetích stran, navigační systémy, mobilní telefony, LED světla atd.)** a mohou tyto části poškodit. Žádné existující tachometry nejsou systémem podporovány. Nabízíme však **řešení tachometru**. Stejně tak nejsou podporovány žádné jističe nebo ovládání výfukových plynů ovládané zapalováním. Může se také stát, že vaše původní zapalování mělo z právních důvodů omezovač rychlosti. Nový systém takové zařízení nemá. Předem si proto ověřte právní stav.

Pokud nemáte žádné odborné znalosti o instalaci, nechte instalaci provést odborníkem nebo příslušnou odbornou dílnou. Nesprávná instalace může poškodit nový systém i motocykl nebo dokonce způsobit zranění jezdce.

Před objednáním systému zkontrolujte, zda je námi doporučený **stahovák rotoru** součástí dodávky. Pokud ne, je nejlepší si to hned objednat! Při poškození rotoru použitím jiných nástrojů a pomůcek zaniká nárok na záruku! Myslete také na nové **žárovky**, **pojistky**, **klakson**, **blíkače** atd.

Rotor je extrémně citlivý na nárazy (např. i při přepravě). V každém případě nezapomeňte před instalací zkontrolovat rotor, zda není poškozený. Pokud se jedná o rotor, kde magnety nejsou odlité, zkontrolujte, zda jsou magnety pevně usazeny tak, že je zkusíte zatlačit prsty do strany. Po nárazu se některé vlepené magnety mohly uvolnit a drží pouze díky své magnetické síle. To by vedlo k vážnému poškození systému během provozu. Současně prosím zkontrolujte, zda na magnetech rotoru nejsou cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).



Internet

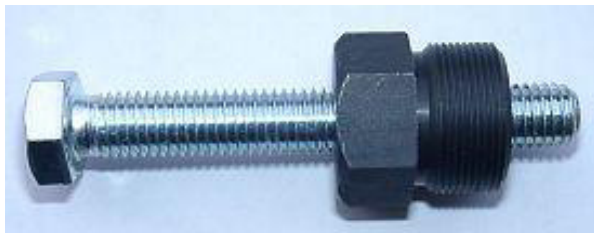
Pokud máte přístup k internetu, je lepší sledovat tuto dokumentaci online. Většinu obrázků si kliknutím zvětšíte a budete dostávat další a možná i aktuálnější informace.
Seznam systémů na: <http://www.powerdynamo.biz>



Měli byste obdržet tyto díly:

- předmontovaná statorová deska
- rotor
- elektronický regulátor zapalování (černá skříňka)
- Usměrňovač regulátoru
- 2 elektronické dvojité zapalovací cívky / zapalovací kabel
- Šroub rotoru M8 včetně U-podložky
- Drobné předměty

Všimněte si, že snímač je pouze volně přišroubován, protože je třeba jej upravit. Po seřízení tyto šrouby dobře utáhněte.



Nový rotor vyjmete stahovákem M27x1,25 (obj. č.: 99 99 799 00 **-Není součástí dodávky!-**).

POZOR: Při použití stahováku se magnety v rotoru uvolní!

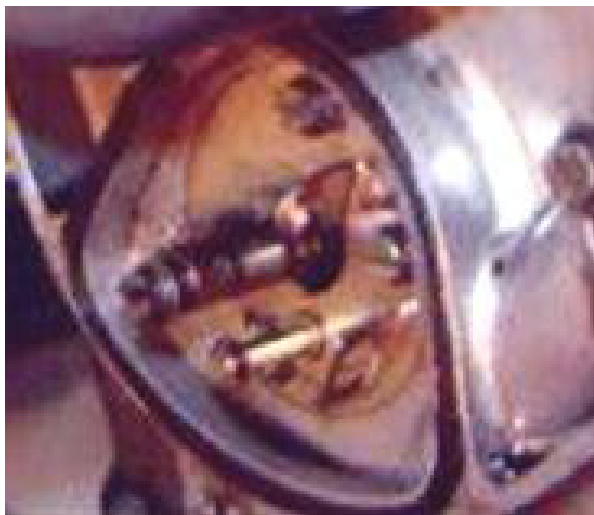
Ujistěte se, že vaše BMW stojí pevně na stojanu, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup k přední části motoru.

Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu.

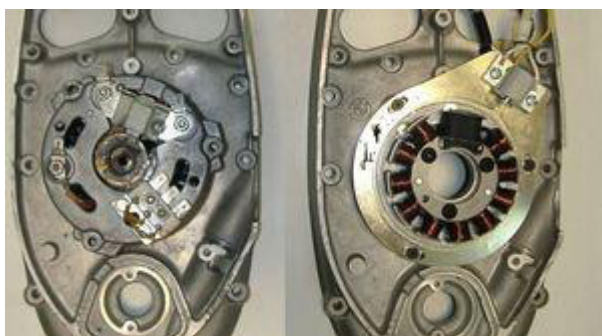


Nyní odpojte všechny kabely na vaší staré Limě a vyjměte alternátor.

Původní zapalování již není potřeba a lze jej



sejmout (pak však pozor na olejový kryt) nebo ponechat nevyužité.



Umístěte předmontovanou desku statoru na skříň místo původního alternátoru.

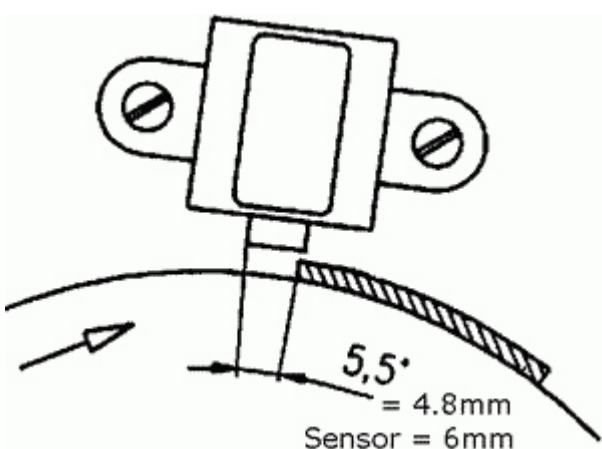
Senzor (snímač) ukazuje přibližně na 1:30 ráno. Přišroubujte tam desku 3 šrouby M5. Umístěte šrouby doprostřed štěrbin, abyste usnadnili seřízení zapalování.

Kabel je veden nahoru a poté skrz otvory v zadní části krytu motoru.



Podívejte se na nový rotor. Na jeho vnějším obvodu najdete vystouplou značku. To slouží k poskytnutí impulsu. Protože systém vypočítává předstih zážehu v závislosti na rychlosti a tento výpočet je založen na době, za kterou symbol projde senzorem, je bod zážehu vždy poté, co symbol zcela projde senzorem.

Zde na obrázku je poloha rotoru vůči snímači na TDC.



Poloha symbolu vzhledem k senzoru určuje nastavení zapalování.

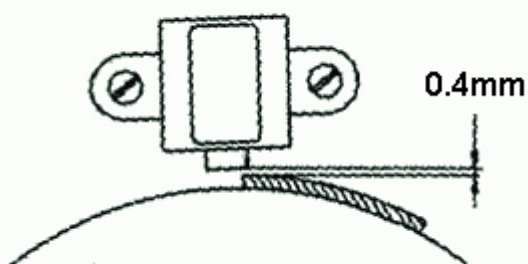
Maximálního předstihu dosáhnete, když je snímač umístěn podle obrázku. Jednoduše řečeno, je to tehdy, když je symbol asi 1 mm za pravým okrajem jádra snímače.



Vyjměte zapalovací svíčky. Nasadte nový rotor rukou pevně na klikový hřídel, abyste měli možnost hřídel otáčet. Uvedte klikový hřídel do polohy FZ (použijte kontrolní otvor).

Znovu stáhněte rotor, aniž byste změnili polohu klikového hřídele, a nasadte jej zpět na hřídel tak, aby jeho značka směřovala ke snímači, jak je znázorněno výše.

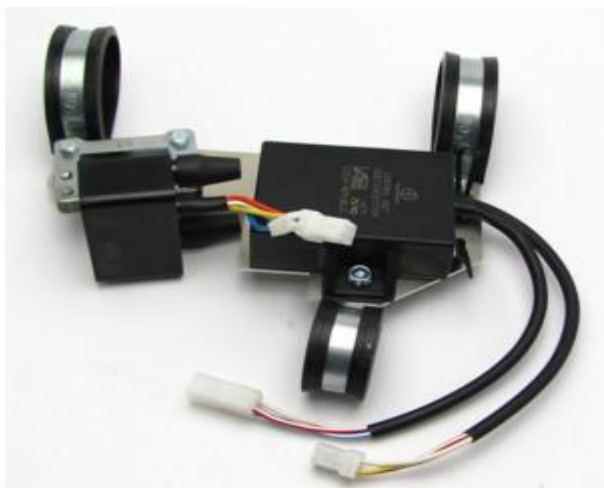
V této poloze sešroubujete rotor. Dávejte pozor, abyste během celé operace nezměnili polohu klikového hřídele a po našroubování rotoru tuto polohu kontrolujte. Malé boční odchylky 1-2 mm jsou neškodné. Tyto tolerance měly také odstředivé seřizovače.



Otočte rotor rukou. Zkontrolujte vzdálenost mezi snímačem a ovládacím výstupkem rotoru. Ta musí být přibližně 0,4 mm. Vzdálenost můžete upravit posunutím po uvolnění dvou upevňovacích šroubů snímače. Poté šrouby snímače opět řádně utáhněte!

Ujistěte se také, že rotor nedře o spodní část základní desky.

Zapalování je nyní nastaveno. V případě potřeby to lze teoreticky změnit podle potřeby otočením statorové desky v jejích podlouhlých otvorech a vyjmutím rotoru a jeho umístěním šikmo k tomuto základnímu nastavení.



Přiipevněte elektronický usměrňovač/regulátor, řídicí jednotku, dvě elektronické zapalovací cívky a relé na vhodné místo, například na malou přídržnou destičku (není součástí dodávky) na rámu pod nádrží.

Díly můžete také umístit kamkoli jinam.

Při instalaci se prosím podívejte na malý modrý blok spínačů na horní úzké straně černé nastavovací jednotky zapalování. Zde jsou 4 malé přepínače, které volí jinou křivku předstihu zapalování. BMW původně nastavuje 9°-40° od 800-2500ot/min.



Doporučená křivka,

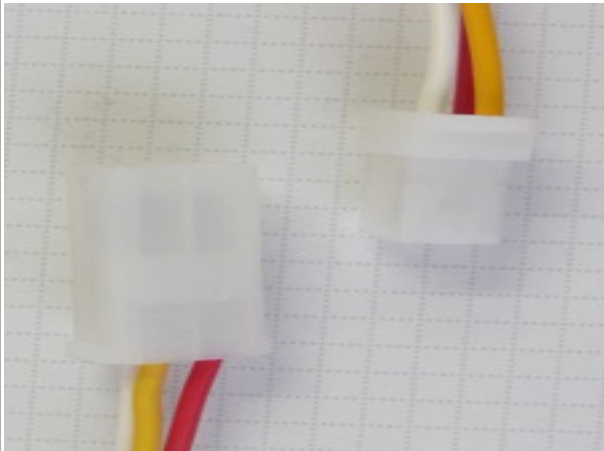
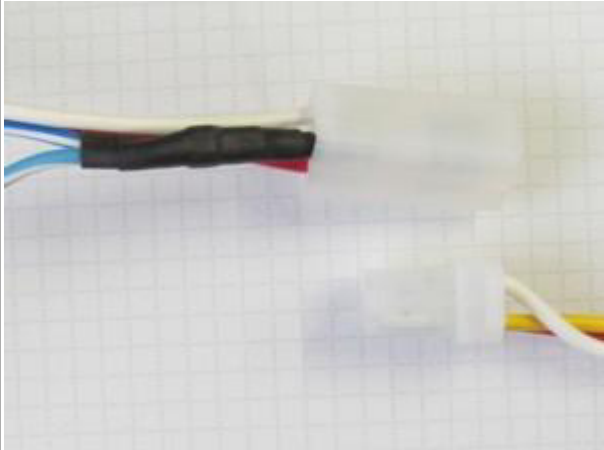
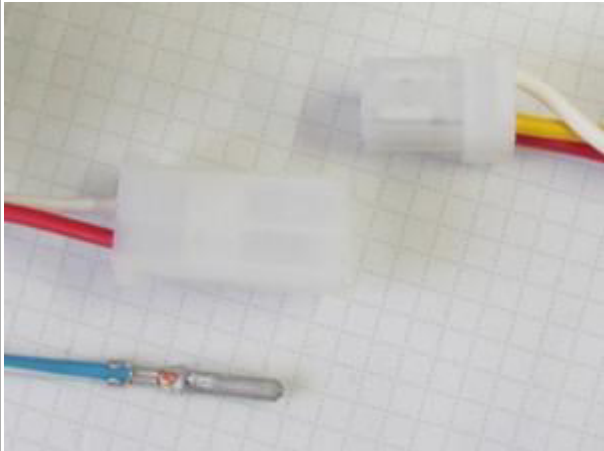
s polohou přepínače 1,4 ON a 3,4 OFF, stejně jako 4, nastavení mezi 24°-39°.



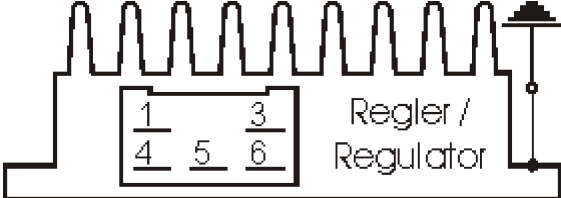
Toto nastavení doporučili zákazníci, kteří již najezdili přes 50 000 kilometrů se zapalováním


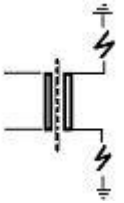


Tato křivka (vše se přepne do polohy OFF) se nastavuje od 9° na začátku do 38° při 3000 ot./min.

Připojte kabely podle [schématu zapojení 94xk12](#) :

<p>*</p> 	<p>Vezměte zástrčku nového kabelového svazku alternátoru s barvami kabelu červená, bílá a žlutá a připojte ji k odpovídajícímu zástrčkovému kontaktu na řídicí jednotce (také s barvami červená, bílá a žlutá). Zde zkontrolujte, zda se stejné barvy vždy shodují:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ červená na červenou ▪ bílé na bílém ▪ žlutá na žlutou
	<p>Zástrčka zapalovací cívký je připojena ke stále otevřené zástrčce řídicí jednotky. Toto funguje pouze v jedné poloze. To zahrnuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ červená na červenou ▪ bílé na bílém ▪ modrá/bílá řídicí jednotky až žlutá zapalovací cívka
	<p>Zástrčka druhé zapalovací cívký je připojena ke druhé zástrčce alternátoru. To také funguje pouze v jedné poloze. To zahrnuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ červená na červenou ▪ bílé na bílém ▪ Žlutý kabel zapalovací cívký zatím zůstává volný (zde je nakonec připojen stále otevřený modro/bílý kabel řídicí jednotky).
<p>Pokud chcete (nebo potřebujete) vyjmout kabel z pouzdra konektoru, je nejlepší použít narovnanou kancelářskou sponku a pomocí ní zatlačit hroty jazýčků kontaktů do strany, aby bylo možné konektor uvolnit.</p>	
<p>* NEBEZPEČÍ! Za žádných okolností nevedte zapalovací kabel(y) a kabel(y) řídicí jednotky společně ve společném plášti nebo jinak paralelně k sobě na dlouhou vzdálenost. To vede ke zpětné vazbě a tím k poruchám v zapalování, případně i ke zničení řídicí jednotky.</p>	
<p>* Připojení alternátoru k napájení osvětlení:</p>	

	<p>Dva černé kabely jdoucí od alternátoru vedou napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Se zapalováním nemají nic společného.</p> <p>Toto napětí je stále potřeba stabilizovat (regulovat) a usměrnit pro většinu aplikací, protože je to ze začátku střídavé.</p>
	<p>Pozor: Jakákoli záměna plus a mínus bude mít za následek okamžité zničení ovladače, což nezakládá nárok na záruku! (Zkazu jasně poznáte podle zápachu spáleniny!)</p>
<p>*</p> 	<p>Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní zástrčku se 6 možnostmi zásuvných modulů, z nichž <u>jedna</u> je zdarma. K ovladači je dodáván vhodný protikus, do kterého se musí zasunout následující kabely a který musí zacvaknout.</p>
<p>Dva černé kabely od nového alternátoru...</p>	<p>... přejděte na svorky 1/4 nového usměrňovače (odtud jdou také černé kabely do regulátoru). Nezáleží na tom, který kabel vede ke které ze dvou svorek (1/4), protože zde je přiváděn střídavý proud.</p>
<p>Nový hnědý kabel s kroužkovým očkem na jedné straně...</p>	<p>... propojuje svorku 3 regulátoru/usměrňovače (odtud jde do regulátoru také hnědý kabel) se záporným pólem baterie nebo pevnou zemí. Pozor, nepřepóluje!</p>
<p>Nový červený kabel s kroužkovým očkem na jedné straně...</p>	<p>... propojuje vývod 5 regulátoru/usměrňovače (odtud jde i červený kabel do regulátoru) s kladným pólem baterie nebo vývodem pojistkové skříňky, na kterou šel napájecí kabel starého alternátoru (něm. motocykly: terminál 51) .</p>
<p>Ujistěte se, že mezi akumulátorem a elektrickým systémem vozidla je použita 15A pojistka . Pokud je na zámku zapalování stará silnější pojistka (kvůli původnímu 6V systému), vyměňte ji.</p>	
<p>Zelený/červený kabel nového ovladače na svorce 6...</p> <p>Poznámka: U ovladačů dodaných před listopadem 2007 měl tento kabel samostatnou zástrčku.</p>	<p>... je pro připojení ovládání nabíjení. Zde je připojena kontrolka (pokud je přítomna). To samozřejmě funguje pouze v případě, že je k dispozici baterie. Pokud je kontrolka připojena bez baterie, bude při běžícím motoru slabě svítit, i když se vyrábí elektřina. Stručně řečeno, bez baterie zůstává připojení volné. Stejně tak, pokud není světlo.</p>
<p>*</p> <p>Zbývají modré (někdy modro/bílé) kabely zapalovacích cívek - vypínací kabely.</p> <p>Poznámka: Pokud se vyskytnou problémy se zapalováním, nejprve odpojte tyto kabely (vytáhněte zástrčku). Cesta obvykle pokračuje (další podrobnosti viz Technická nápověda)!</p>	<p>Pokud jsou oba spojeny se zemí, zapalování zhasne!</p> <p>Tuto variantu obvodu používáme u vozidel, která měla původně magneto zapalování (setrvačník) a tedy vypnutá kvůli zkratu na kostru.</p> <p>Tato vozidla mají svorku na zámku zapalování (v německých vozidlech: svorka 2), která je v poloze „OFF“ přepnuta na kostru. K této svorce jsou připojeny dva modré (/bílé) kabely. To znamená, že zapalování je vypnuto jako předtím.</p>

<p>* Kabely vysokého napětí (kabely zapalování)...</p> <p>Nepoužívejte prosím „Nology super cables“ („horké dráty“). Ty způsobují poruchy v systémech Powerdynamo a mohou vést k poškození elektroniky.</p>	<p>...našroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumové krytky. To je samozřejmě jednodušší, pokud to uděláte před instalací cívky na vozidlo. Používejte také dodaný zapalovací kabel, nikoli starý, nedefinovaný kabel.</p>
<p>Uděláte si službu, když svému motocyklu dáte nové svíčky a nové konektory (nejlépe s 1-2, maximálně však 5 kilohmy). Problémů víc než dost Uděláte si službu, když svému motocyklu dáte nové svíčky a nové konektory (nejlépe s 1-2, maximálně však 5 kilohmy). Více než dost závad lze vysledovat na "zjevně dobré" kabely, svíčky a zástrčky (včetně zcela nových)!</p> <p>Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřními odrušovacími odpory. NGK (např.) nabízí zapalovací svíčky kódované "R" ("R" pro rezistor).</p>	
<p>* </p> <p></p>	<p>U našich dvojitých zapalovacích cívek jdou oba výstupy ke svíčkám a pouze přes ně k zemi.</p> <p>Typický odpor mezi dvěma výstupy je 6,2 kOhm. Oba kanály vždy pálí současně (což je případ mnoha zapalovacích systémů a je neškodné). Jiskry však mají fáze posunuté o 180 stupňů na obě strany, což je třeba vzít v úvahu při měření stroboskopem .</p>
<p>Zapalování funguje správně pouze v případě, že jsou obě svíčky připojeny k cívkám. Nemůžete tedy ani vyjmout svíčku na zkoušku. Protože každý výstup táhne zem přes svíčku druhého výstupu. Pokud opravdu chcete testovat pouze jednu stranu, druhý výstup cívky musí být připojen k zemi. Potom je obvod jako zapalovací cívka s jedním výstupem (viz výše). Pokud je tok proudu na jedné straně přerušen, buď nic nefunguje, nebo systém získá hmotu z nejbližšího bodu. Výsledkem jsou často ohňostroje kolem zapalovací cívky. Pokud opravdu potřebujete dva samostatné výstupy, musíte použít 2 samostatné cívky.</p>	
<p>* Nakonec - před instalací baterie a před prvním spuštěním - věnujte prosím čas kontrole všech upevnění a kabeláže. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 voltů. Pamatujte také, že od této chvíle budete potřebovat 12V baterii. Houkačka může zůstat na 6 voltech.</p> <p>Pokud systém nefunguje okamžitě, podívejte se na naši stránku pro odstraňování problémů . Prvním krokem je odpojení modrého kabelu mezi relé a zapalovací cívkou (odpojení kontaktu), většina chyb se skrývá v oblasti vypínání.</p>	
<p>* DŮLEŽITÉ: Vezměte prosím na vědomí, že pokud by byl klikový hřídel regenerován (dříve) , kolík alternátoru by byl přetočený, a tudíž kratší. To způsobí, že se rotor dostane hlouběji a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejspodnější bod jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je zničený stator a tedy porucha zapalování. Další informace naleznete (online) zde!</p>	
<p>Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – MUSÍTE si je kompletně přečíst a dodržovat!</p>	
<p># Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky předepsané výrobcem vozidla a automobilovým obchodem. Instalace vyžaduje odborné znalosti. Značky zapalování na materiálu jsou pouze orientační při montáži. Po instalaci prosím zkontrolujte správnost vašeho nastavení vhodnými metodami (stroboskop), abyste vyloučili poškození motoru nebo ohrožení vašeho zdraví. Za instalaci a správné nastavení nesete výhradní odpovědnost.</p>	
<p># Pozor Systémy zapalování generují vysoké napětí, ohrožení života! S našimi zapalovacími cívkami až 40 000 voltů! Při neopatrném zacházení to může způsobit nejen silnou bolest, ale <u>může také poškodit srdce!</u> Lidé s kardiostimulátorem by neměli pracovat na zapalovacích systémech. Vždy udržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a otevřete vysokonapěťové kabely a při testování přitlačte konektor zapalovací svíčky pevně k zemi pomocí izolačního předmětu, aby se napětí bezpečně rozptýlilo.</p>	

	Pro synchronizaci karburátoru <u>nikdy</u> netahejte za konektor zapalovací svíčky ! Nikdy neodstraňujte kabel zapalování ani se jej nedotýkejte, když motor běží nebo je při startování. Vozidlo myjte pouze při vypnutém motoru.
#	<p>Pokud je vaše Powerdynamo dodáváno se zapalovacími kabely s připojenými pryžovými svíčkami (které nemají vestavěný odrušovací odpor), použijte prosím svíčky v souladu s předpisy § 55a STVZO (vzdálené odrušení pro ochranu rozhlasového a televizního příjmu v oblasti kolem vozidla snížením intenzity rušivého pole). Přidejte vestavěný odpor nebo vyměňte kabel(y) za normální a stíněné konektory (v žádném případě však nepoužívejte odrušené svíčky A svíčky zapalovacích svíček To by vedlo k poruchám, zejména obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace svíčkového konektoru by neměl překročit 5 kOhm.</p> <p>Pamatujte, že jak konektory zapalovacích svíček stárnou, jejich odpor se zvyšuje. Pokud motor startuje pouze za studena, příčinou je zcela jistě vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná svíčka. Nepoužívejte takzvané kabely pro podporu zapalování (např. Nology).</p>
#	Po instalaci se ujistěte, že jsou všechny <u>upevňovací šrouby</u> utaženy . Pokud se části uvolní, dojde ke zničení. <u>Šrouby při předmontáži dotahujeme pouze volně!</u>
#	<p><u>Dejte systému, který jste právě nainstalovali, šanci, aby se zapálil, než začnete vše měřit a kontrolovat</u> . Všimněte si také našich pokynů , jak zkontrolovat existenci jisker. Všechny naše díly jsou před dodáním zkontrolovány. Stejně s tím těžko něco změříte. <u>Ujistěte se, že se zdržíte měření elektronických součástí (včetně zapalovací cívk kromě jejího vysokonapětového výstupu)</u> . Riskujete zničení a přesto nedosáhnete žádných užitečných výsledků!</p> <p>Pamatujte, že často to může být karburátor, sací guma a hlavně konektory svíček a svíčky (bohužel i úplně nové), pokud hned neběží motor (většinou po namontování Limy je nutné i jeho seřízení být proveden). změna). Pokud systém ihned neběží, zkontrolujte zemní spojení, zejména mezi kostrou podvozku a blokem motoru.</p> <p>Než díly okamžitě odeberete a pošlete nám je ke kontrole, zkontrolujte naši znalostní databázi , abyste zjistili, zda tam není odpověď na váš problém. Pokud ne, použijte náš systém servisních lístků a požádejte o konkrétní pomoc.</p>
#	Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, věnujte pozornost některým speciálním vlastnostem této cívky. Zapalování funguje správně pouze v případě, že jsou obě svíčky připojeny k cívkám. Nemůžete tedy ani vyjmout svíčku na zkoušku. Protože každý výstup táhne zem přes svíčku toho druhého. Pokud opravdu chcete testovat pouze jednu stranu, druhý výstup cívky musí být připojen k zemi.
#	Jiskra z klasických zhášecích systémů má pouze nízkou energii kolem 10 000 voltů, a proto vypadá žlutě a tlustě. Jiskra z našich systémů je vysokoenergetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře zaostřená a modrá , takže je méně viditelná. Kromě toho se jiskra <u>generuje pouze při otáčkách startéru</u> . Pouhým ručním stisknutím páky startéru nevznikne jiskra .
#	Většina našich systémů jsou zapalovací a světelné generátory v jednom. To lze rozpoznat podle existence regulátoru. Na regulátoru těžko změříte něco jiného než napětí , které regulátor vydává . Pokud vám nejde proud, zkontrolujte zejména zemní spojení a kabeláž od regulátoru ke spínači zapalování. Toto důležité spojení je často při instalaci přerušeno a přehlédnuto! Většina systémů PD má stejnosměrné regulátory/usměrňovače. Existují však také regulátory střídavého proudu , které mají speciální funkce, které je třeba vzít v úvahu .
#	<p>Nikdy na vozidle elektricky nesvařujte , aniž byste předtím úplně odpojili všechny elektronické části, které obsahují polovodiče (ovladač, zapalovací cívka a řídicí jednotka). Stator a rotor není třeba demontovat.</p> <p>Pájejte pouze s pájecími zařízeními, která jsou provozována přes sériové transformátory, nebo před pájením vytáhněte zástrčku páječky, aby nedošlo k poškození dílů přepětím. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektory nebo zapalovací svíčky.</p>
#	Elektronika je citlivá na přepólování. Po práci na systému vždy zkontrolujte správnost připojení baterie a kabeláže. <u>Přepólování a zkrat okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku!</u> Pokud jde o kabeláž, je pravidlem vždy <u>barva na barvě</u> . Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Na poškození s obrácenou polaritou se nevztahuje záruka.
#	Při montáži rotoru buďte opatrní, <u>abyste nepoškodili magnety</u> . Zabraňte přímému mechanickému nárazu na rotor. Při přepravě Limy nikdy neumísťte stator do

	rotoru , dodržujte naše pokyny pro přepravu (balení) .
#	Vnějšek rotoru lehce naolejujte, jinak v agresivním prostředí rychle zreziví (což není na škodu, ale vypadá nevzhledně).
#	K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák nebo kladivo. To může způsobit uvolnění magnetů. Vždy používejte pouze jeden stahovák šroubů M27x1,25 (viz montážní návod).
#	Nebudete-li vozidlo delší dobu používat, měli byste odpojit baterii (pokud je přítomna), abyste zabránili pomalému vybíjení přes usměrňovací diody. I když je baterie odpojena , zjistíte , že se po dlouhé době vybíjí, což je normální.
#	Prosím, poznamenejte si tyto pokyny, ale zároveň se jimi nenechte vyvést z míry. Naše systémy již před vámi úspěšně nainstalovaly tisíce zákazníků. <i>Hodně štěstí a bavte se při řízení!</i>



[Impressum](#) [Datenschutz](#) [Sitemap](#)