

## Systém 702579900

Alternátor/elektronické zapalování pro  
DKW NZ250/350

– nahrazuje **velký alternátor v motorech s hliníkovým blokem motoru** a s **velkým kulatým krytem alternátoru**.



- Pozor při instalaci na **DKW NZ 350-1** z důvodu odlišnosti! **350-1** má mnohem menší alternátor a blok motoru zhotovený z **šedé litiny**.



- Nahrazuje původní generátor zapalování, upgradovaný na 12V/180W a bezkontaktní elektronické zapalování.

- Časování zapalování je statické, moderní paliva znemožňují seřízení. Hmotnost nového rotoru (průměr 137 mm) je 3 kg místo původních 5 kg. To odlehčuje zatížení ložisek a umožňuje velmi dobrou soustřednost.


- Na bloku motoru nejsou nutné žádné změny (kromě zvětšení výstupního otvoru kabelu o 2 mm). Systém je schopen pracovat bez baterie (pamatujte na některá omezení).

## Výhody oproti starému systému:

- všechny části jsou nové
- větší světelný výkon
- stabilní zapalování se silnou jiskrou
- světlo nebere energii ze zapalování
- lepší startovací chování
- tišší běh motoru
- žádné další opotřebení uhlíků



M702579900

<b>Pokyny k instalaci systému 702579900</b>	<b>30.5.2024</b>
<p>- Pokud umíte nainstalovat a seřídít původní zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete systém VAPE nainstalovat. Pokud jste se s tím ještě nikdy nesetkali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo to umí.</p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování této příručky ani podmínek a způsobů 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. Vyhrazuje si právo na změny výrobku, technických údajů nebo návodu k montáži a obsluze bez předchozího upozornění.</p>	
<p><b>DŮLEŽITÉ</b></p>	
<p><b><u>Před zahájením instalace je nutné si pečlivě přečíst celý návod.</u></b>          Nezapomeňte, že neoprávněné úpravy dílů, včetně pokusů o opravy, mohou vést ke ztrátě záruky. To platí i řezání kabelů, které velmi často vede ke ztrátě zástrček chráněných proti přepólování následně ke zkratům nebo přepólování níže uvedených materiálů.          Postupujte podle <b>pokynů nainformační stránky systému</b>. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například způsobit poškození motoru a/nebo zranění při startování (zpětný ráz startéru). Při prvním spuštění motoru po instalaci je třeba dbát zvláštní opatrnosti. Pokud zjistíte nesprávné chování, zkontrolujte a změňte nastavení zapalování! Při montáži pečlivě zkontrolujte, zda se rotor netře o cívkou statoru nebo jiné, což se může z různých důvodů stát a způsobit vážné poškození.</p>	
<p><b><u>Zamýšlené použití</u></b>          - Jedná se o <b>náhradní systém, nikoli okopii původního materiálu</b>. Díly systému proto vypadají jinak než původní díly a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít jiné montážní body, které vyžadují vaše nastavení. Tento systém je určen <b>výhradně</b> pro výměnu původních světelných/zapalovacích systémů u starých a mladých motocyklů, <b>jejichž vlastnosti motoru nebyly ovlivněny pozdějšími konstrukčními změnami</b>. Nejedná se o tuningový systém, nemění původní charakteristiku motoru a nedosahuje se výrazně vyššího výkonu motoru, ale zlepšuje se technická způsobilost a bezpečnost vozidla lepším osvětlením, jasnějším blikáním, vždy silnou houkačkou a ve srovnání se zastaralými původními systémy i celkovou spolehlivostí. Protože naše systémy nezpůsobují žádné výrazné změny v charakteristikách 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> - VAPE garantuje homologované výrobky označené v kroužku značkou "E" (konkrétně pro Českou republiku E8), která zajišťuje důslednou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy EHK (zejména ECE R10.05). Příslušný orgán provádí pravidelné kontroly.</p>	
<p>- Nabíjecí systém je v zásadě vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olovenými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olovenými akumulátory, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými ani jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- Systém <b>není vhodný pro použití v rámci sportovních akcí</b>. Záruka zaniká, pokud se systém nepoužívá k určenému účelu. Kromě toho se může stát, že systém neposkytuje požadovaný výkon a my vám pak nemůžeme pomoci s naší podporou, protože neznáme situaci. V nejhorším případě může nesprávné používání vést až k zániku provozní licence.</p>	
<p>- <b>Při montáži dílů nezapomeňte začít s montáží dílů na straně motoru</b> (adaptér, stator, rotor), abyste zjistili, zda se tento materiál skutečně hodí, a to ještě před montáží dílů určených k montáži mimo motor. Většinou je to bohužel tak, že se začíná právě s montáží regulátoru, zapalovací cívky, případně řídicí jednotky a tyto díly jsou tím velmi často upraveny (neodladěny!), což nám znemožňuje pozdější odprodej. Výměna světelných/zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako nákup v supermarketu v regálu, ale vzhledem k typové rozmanitosti a možným změnám materiálu od jejich výroby před mnoha lety vždy složitá záležitost, která bohužel může obsahovat i chyby.</p>	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s jinými elektronickými součástmi (jako jsou zapalování jiných výrobců, satelitní navigace, mobilní telefony, LED světla atd.)** a mohou způsobit poškození těchto součástí. Případné tachometry nejsou systémem podporovány. Nabízíme však řešení s tachometrem. Stejně tak nejsou podporovány žádné jističe nebo ovládání výfukových plynů ovládané zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo z právních důvodů zařízení omezující rychlost. Nový systém žádné takové zařízení nemá. Proto si předem ověřte právní situaci.

- Pokud nemáte odborné znalosti potřebné pro instalaci, nechte instalaci provést odborníkem nebo v příslušném specializovaném servisu. 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 ji objednat současně! Pokud dojde k poškození rotoru použitím jiných nástrojů a pomůcek, nárok na záruku zaniká!

- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i při přepravě). Před montáží vždy zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud rotor nemá zapouzdřené magnety, zkontrolujte těsnost magnetů tak, že je prsty zatlačíte do stran. Po nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a drží na místě pouze díky své magnetické síle. To by mohlo způsobit vážné poškození systému během provozu. Současně zkontrolujte magnety rotoru, zda v nich nejsou cizí tělesa (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

- **Pokud máte přístup k internetu, je lepší si tuto dokumentaci prohlédnout online.** Většinu obrázků si můžete zvětšit kliknutím na ně, čímž získáte další a případně aktuálnější informace. Systémový seznam na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>



#### Měli byste obdržet tyto části:

- Sestava statoru
- Rotor
- Regulátor/Usměrňovač
- Zapalovací cívka a zapalovací kabel
- Relé s kabely
- Šrouby M5/M12, pryžová průchodka
- Stahovák rotoru

- Do smontované sestavy statoru nezasahujte. Při opětovné montáži riskujete zaseknutí kabelů pod státorem. Pokud byste přece jen museli demontovat, velmi opatrně s povšimnutím polohy 3 destiček. Při nedodržení může dojít k výrazným posunům v časování zapalování.



- Pro stahování nového rotoru používejte pouze dodaný stahovák M27x1.25 (objednací číslo: 70 85 899 99)

- Poznámka: Nikdy nepoužívejte jiný stahovák nebo kladivo. To by mohlo vést k poškození rotoru.

- Zajistěte, aby váš motocykl DKW stál stabilně, přednostně na zvýšené montážní plošině, a abyste měli dobrý přístup k místu dynamu motoru.

- Odsvorkujte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Na tomto místě se rozlučte s dobrým kusem, neboť od této chvíle budete mít elektrickou síť vozidla 12 voltů a budete potřebovat baterii 12 voltů – pokud budete chtít namontovat baterii. Z technického pohledu je systém schopný být provozován bez baterie.

- Vyjměte starý alternátor. Pro originální rotor potřebujete speciální stahovák, jak je ukázáno zde.



- Pomocí kleští sejměte lícované pero na kuželovém čepu klikového hřídele. Již nebude zapotřebí.

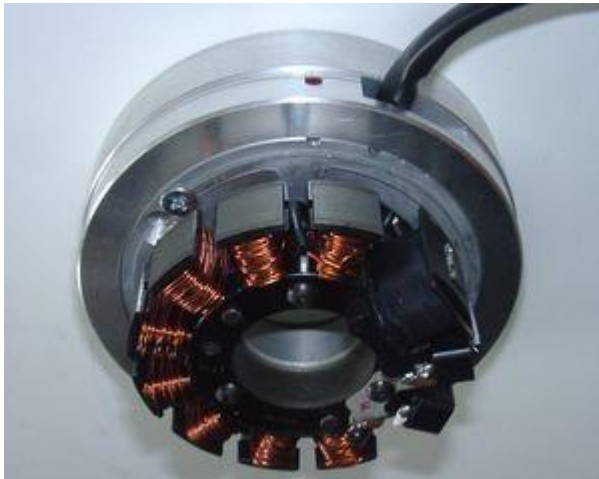


- Další práce se neprovádí na samotném bloku motoru, ale na desce (zadní kryt, který slouží jako nosič alternátoru)

- Demontujte starý stator a svorkovnici. Zvětšete výstupní otvor kabeláže na 12 mm a vložte dodanou gumovou průchodku. Potom malé otvory utěsněte také přiloženými šrouby M4x10.



- Nová sestava statoru je přišroubována k DKW desce stejně jako byl starý stator.



- Umístěte celou sestavu statoru na zadní kryt DKW tak, aby kabel směřoval ve směru otvoru pro kabel a jednotku zašroubujte (zezadu) pomocí 3 zapuštěných šroubů M5x30.

- Dejte pozor, abyste nepoškodili lakovou izolaci cívek. Ujistěte se, že jednotka sedí přímo v držáku a není nainstalována šikmo.

- Pokud z jakéhokoli důvodu demontujete statorovou sestavu, ujistěte se, že při opětovné montáži je šroub nosiče statoru zašroubován jako předtím, jinak už značka pálení nebude správná.



- Našroubujte kryt DKW ke statorové sestavě pomocí 3 šroubů M7x20 a podložek 7,4 mm na motoru. Použijte dlouhý nástrčný klíč nebo nástrčný klíč SW11 s prodloužením.



- Nyní nasuňte rotor na klikový hřídel. Ujistěte se, že rotor volně dosedl. Zkontrolujte, zda se rotor nedotýká AI adaptéru a statoru.

- Vyměňte zapalovací svíčku a uveďte píst do zapalovací pozice. Příručka DKW specifikuje 4,5 mm pro NZ250 a 6,5 mm před TDC.

- Díky současným palivům s vyššími oktanovými čísly je možné použít nastavení BTDC na hodnoty 3,5 mm (250) nebo 4 mm (350).



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho vnějším obvodu najdete laserovanou rysku viz obrázek (starší systémy obsahují červenou tečku tečku).

- Srovnejte se značením na adaptéru, zde najdete také laserovanou rysku, rovněž staří verze s červeným tečkami.

- Nyní nasuňte rotor na klikový hřídel tak, aby označení na obvodu bylo přesně se značením na adaptéru a rotor pevně přitlačte na hřídel.



- Pokud máte jeden válec, postupujte podle označení.

- Je velmi důležité neměnit polohu kliky během postupu nastavní předstihu. Po úspěšném nastavení přišroubujte rotor pomocí nového šestihránného šroubu M12x1,5 (a podložky).

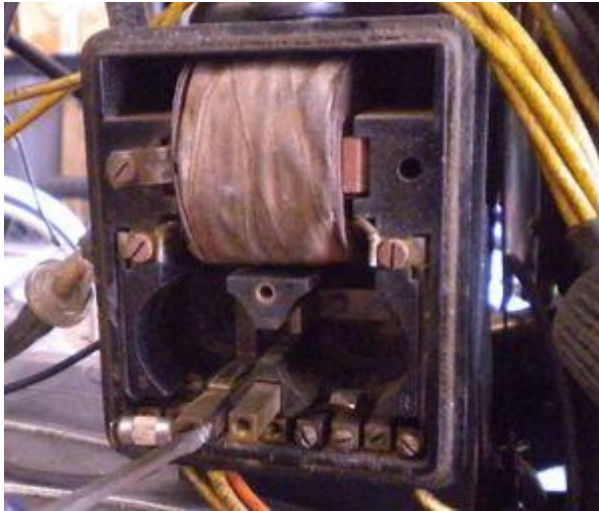
- U nového rotoru není Woodruffovo pero použito. Pro opětovné uvolnění rotoru použijte stahovák M27. Nejprve vložte tlakovou tyč do centrálního otvoru kliky a poté zatáhněte za stahovák. Nikdy bez přítlačného kusu poškodíte závit v klice!



- Tímto jsou práce na motoru dokončeny, zapalovací cívka a regulátor jsou umístěny

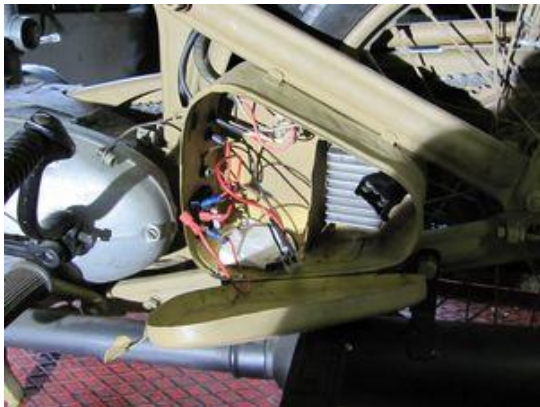
**- Montáž vnějších dílů:**

- Na určeném místě (musí být vidět co nejméně těchto dílů?), jsou teď nová zapalovací cívka a regulátor umístěny:



- Elegantní, ale poměrně složité řešení je přizpůsobit novou zapalovací cívku pouzru. Drahé, protože jak vnitřek pouzra cívky, tak nová zapalovací cívka musí být upraveny.

- Doporučujeme proto nainstalovat cívku pod nádrž



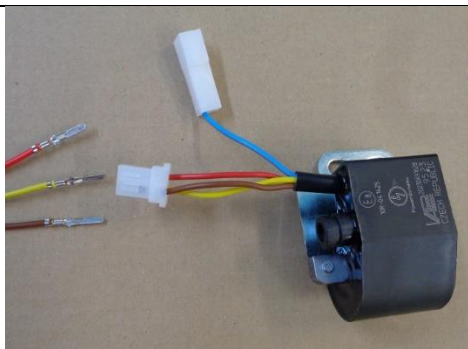
- Regulátor je vhodně umístěn v prostoru pro baterii

### Připojte kabely podle schématu zapojení!

- Pro náš standardní DC regulátor (95 22 699 06) použijte Schéma obvodu **73ir12**:

- Pokud je stejnosměrný regulátor dodáván s vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte schéma zapojení **R\_102**:

- Aby se usnadnilo vedení vodičů kabeláže generátoru často malými otvory v krytu motoru, není na konektorech vodičů nasazena plastová krytka, která vede k zapalovací cívce. Krytku nasadte na konektory kabeláže až poté, co je vše správně nainstalováno na straně motoru.



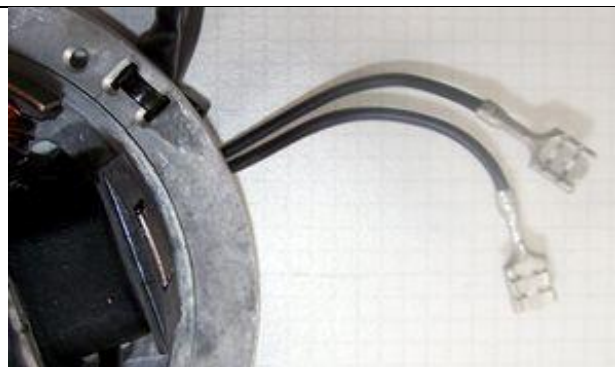
- Hledejte zapalovací cívku s její zásuvkou a třemi vodiči (červený, hnědý a žlutý).

- Nasadte dodané pouzdro se 4 pozicemi na tuto zástrčku a zapojte tři vodiče (červený, hnědý a žlutý) od generátoru. Ujistěte se, že svorky bezpečně zapadají do krytu a že připojujete:

- červená až červená
- hnědé až hnědé
- žlutá až žlutá

- Pokud potřebujete (nebo chcete) znovu vyjmout svorky z pouzdra zástrčky, vložte kancelářskou sponku zepředu vedle svorek a odsuňte malý hrot stranou. Pak vytáhněte drát.



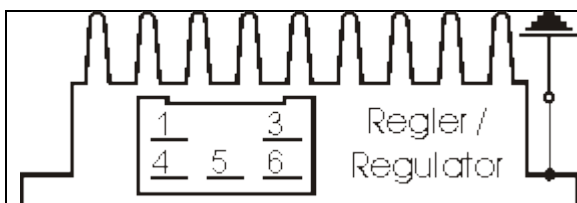
**Připojení dobíjecího okruhu (možnosti regulátoru)**


- Dva černé kabely vedoucí z alternátoru jsou zdrojem napětí pro světla, houkačku, směrová světla atd. Nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí musí být regulováno a usměrněno pro většinu aplikací, protože jde zpočátku o střídavý proud.



**- Pozor:** jakákoli záměna mezi plus a mínus (u DC verzí) vede k okamžité destrukci regulátoru. Toto nepředstavuje případ záruky, protože se jedná o nedbalost. Spálený regulátor poznáte především podle ostrého zápachu.

**Varianta regulátoru 1: s DC regulátorem 95 22 699 06 použijte schéma Schéma zapojení 73ir12:**


- Nový regulátor má kompaktní konektor se 6 možnostmi plug-in, z nichž jeden je volný (před listopadem 2007 byly dva). Odpovídající protějšek je dodáván s ovladačem (od listopadu 2007), do kterého mají být vloženy následující kabely a které musí zapadnout na místo.

- Dva černé kabely nového alternátoru ...

... musí přijít na svorky 1/4 nového usměrňovače (odtud také černé kabely vstupují do kontroléru). Nezáleží na tom, který kabel jde ke které ze dvou svorek (1/4), protože zde je přiváděno střídavé napájení.

- Nový hnědý kabel s očkem na jedné straně ...

... spojuje svorku 3 regulátoru (odtud také do regulátoru přechází hnědý kabel) s záporným pólem baterie nebo pevné země. Pozor, nezměňujte polaritu!

- Nový červený kabel s očkem na jedné straně ...

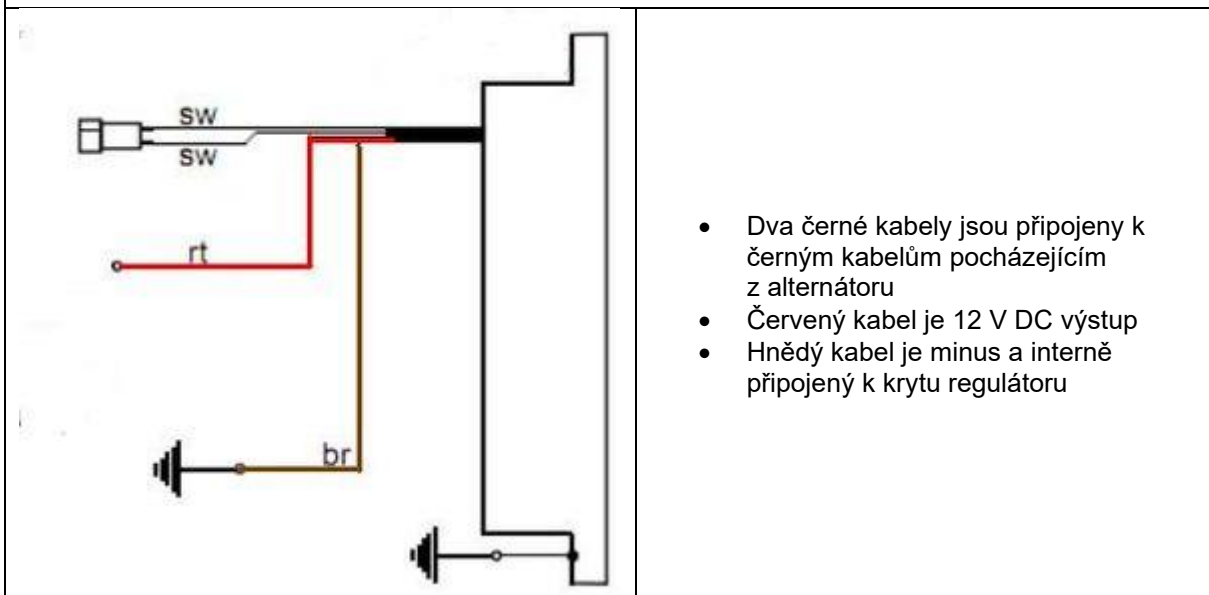
.. spojuje svorku 5 regulátoru (odtud vede červený kabel do regulátoru) s kladným pólem baterie nebo terminálem pojistkové skříně, na kterou šel napájecí kabel starého alternátoru (u německých motocyklů: svorka 51).

- Zajistěte, aby mezi baterií a elektrickým systémem vozidla byla použita pojistka 15A. Pokud je na zámku zapalování stará silnější pojistka (kvůli původnímu systému 6 V), vyměňte ji.

- Zelený / červený kabel nového regulátoru na terminálu 6 ..

.. slouží k připojení řízení nabíjení. Zde je připojena kontrolka (pokud je k dispozici). To samozřejmě funguje pouze tehdy, je-li k dispozici baterie. Pokud je kontrolka stále připojena bez baterie, bude svítit polotmavě, když je motor v chodu, i když se generuje elektřina. Stručně řečeno, bez baterie to nelze připojit.

**Varianta regulátoru 2:** s DC regulátorem se zabudovaným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50), pro zapojení použijte Schéma R\_102:



- Dva černé kabely jsou připojeny k černým kabelům pocházejícím z alternátoru
- Červený kabel je 12 V DC výstup
- Hnědý kabel je minus a interně připojený k krytu regulátoru

- Zůstává modrý (někdy také modrý / bílý) kabel zapalovací cívky – zžhásecí vodič...

**- Při připojení k zemi zapalování zhasne!**

**- Poznámka:**

- Pokud dojde k selhání zapalování, odpojte jako první tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu nastarovat.

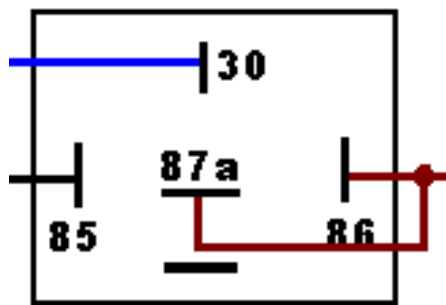
**- Vypnutí pomocí zvláštního spínače:**

Relé není namontováno. Modrý (/ bílý) kabel zapalovací cívky je připojen k uzemňovacímu spínači (např. K tlačítku připojenému k řídkům). Další informace v informacích o odstavení. Alternativně můžete použít zámek zapalování, který se vypne proti zemi.

**- Varianta baterie:**

Upněte hnědý kabel relé okem k uzemnění. Vedte delší černý kabel relé ke svorce hlavního vypínače, který je v poloze „zapnuto“ (zámek zapalování; u německých motocyklů: svorka 15 nebo 54). Připojte modrou (pocházející ze svorky 30 relé) k modré (/ bílé) zapalovací cívce. V případě selhání baterie by tento kabel musel být odstraněn, aby se pokračovalo v jízdě. (Motor pak nelze vypnout!)

Přiřazení relé  
(pokud je varianta možná):



- Hnědý kabel s kroužkovým okem z terminálů 87a a 86 se uzemní

- Černý kabel z terminálu 85 jde do zámku zapalování (terminál „zapnuto“)

<p>Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p><b>Nepoužívejte</b> kabely "Nology super cables" ("hot wire"). Ty způsobují rušení systému VAPE a mohou poškodit elektroniku.</p>	<p>... našroubujte do zapalovací cívky a nasadte na něj gumovou krytku. To je samozřejmě jednodušší, pokud to provedete před montáží cívky na vozidlo. Použijte také dodaný kabel zapalování, nikoli starý, nedefinovaný kabel.</p>
<p>- 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)!</p> <p>- <b>Nepoužívejte</b> zapalovací svíčky s vnitřním odrušením. <b>spolu</b> s odrušenými konektory zapalovacích svíček (to přináší dvojí odpor/odrušení/). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušení.</p>	
<p>- Nakonec - <b>před instalací baterie a před prvním spuštěním</b> - věnujte čas kontrole všech upevňovacích prvků a kabeláže. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 V. Nezapomeňte také, že od nynějška budete potřebovat 12voltovou baterii. Klakson může zůstat na 6 V.</p>	
<p>- Pokud systém nefunguje okamžitě, podívejte se na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívku (přerušete kontakt), většinu problémů lze vysledovat ve zhášecím okruhu.</p>	
<p>- <b>DŮLEŽITÉ:</b> Při opravě klikové hřídele se hřídel dynamo 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.</p>	

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

<p>- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky stanovené výrobcem vozidla a odborníky v automobilovém průmyslu. Instalace vyžaduje odborné znalosti. Značky zapalování na materiálu 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.</p>
<p>- Pozor, zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí ohrožení života! S našimi zapalovacími cívkami až do 40 000 voltů! Při neopatrném zacházení může <u>způsobit</u> nejen vážnou bolest, ale <u>také poškodit srdce!</u> 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.</p>
<p>- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými zapalovacími svíčkami (<i>kteřé nemají vestavěný odrušovací odpor</i>), použijte svíčky s vestavěným odporem (<i>abyste vyhověli místním zákonům týkajícím se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu</i>). Nebo vyměňte kabel(y) za normální a použijte stíněné konektory (<i>v žádném případě však nepoužívejte potlačené konektory A potlačené konektory současně. To by způsobilo rušení, zejména obtížné startování motoru</i>). Celkový odpor kombinace zástrčka-zástrčka by neměl překročit 5 kOhm.</p>
<p>- 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. <b>Nepoužívejte</b> tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).</p>
<p>- <u>Po instalaci nezapomeňte zkontrolovat dotažení všech upevňovacích šroubů.</u> Pokud se díly uvolní, dojde k jejich zničení. Šrouby dotahujeme <u>pouze volně při předmontáži!</u></p>

- Než začnete všeměřit a kontrolovat, dejte právě instalovanému systému šanci, aby se rozhořel. 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 cívky s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete, že je zničíte, a přesto nedosáhnete použitelných výsledků!
- Nezapomeňte, že za to může často také karburátor, sací guma a především také konektory zapalovacích svíček a svíčky (bohužel i zcela nové), pokud motor hned nenaběhne (zpravidla se po instalaci Lima musí změnit také její 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, použijte náš systém servisních lístků a požádejte o konkrétní pomoc.
- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, všimněte si některých zvláštních vlastností této cívky. Zapalování funguje správně pouze tehdy, když jsou k cívce 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 nevytváří.
- 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 nesvářejte 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 nevkládejte 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!**

