

Systém 7295999HR**Alternátor/elektronické zapalování
pro Yamaha XT 500 (ne pro XT500N), TT 500
a SR 500****- Systém s rotorem Rotor 1,45 kg.**

- Abychom zlepšili startovací chování Yamahy, vyměnili jsme na výslovné přání zákazníka rotor (nyní: 1,4 kg / průměr 112 mm / 180 W - dříve (starší verze, systém 70 95 999 00) s rotorem 103 mm, 0,7 kg).



- Magnetoelektrický zapalovací systém s integrovaným, plně elektronickým zapalováním závislým na otáčkách. Světelný výkon 12 V/180 W stejnosměrného proudu. Bezkontaktní elektronické zapalování s vlastním zdrojem napájení v rámci systému. Nahrazuje starý alternátor, odstředivou předstihovou jednotku, kontaktní jistič a zapalovací cívku. Na skříni motoru nemusíte provádět žádné změny. Systém můžete provozovat zcela bez baterie.

výhody oproti starému systému:

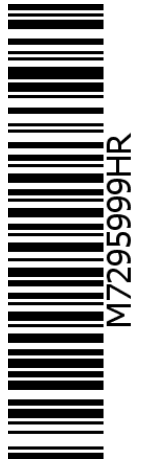
- všechny díly jsou nové
- Výrazně jasnější světlo
- Velmi stabilní zapalování s vysokoenergetickými jiskrami
- Lepší startování a lepší spalování
- Již žádné opotřebení kontaktního jističe (XT)
- Žádné náchylné odstředivé řazení (XT)


- POZOR:

- I po montáži nového zapalování zůstávají v platnosti pokyny společnosti Yamaha pro startování, aby se zabránilo zpětnému nakopnutí startéru. Nové zapalování neodstraňuje původní problém!

- Neplatí pro motory s kompresním poměrem pístů 10:1!

- Rádi bychom také upozornili, že nová zapalovací cívka bohužel nepasuje přímo do držáku původní zapalovací cívky. Rádi vám vyrobíme adaptér a přidáme jej do systému.



Pokyny pro instalaci systému 7295999HR	14.6.2024
<p>- Pokud umíte nainstalovat a seřídít originální zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete systém VAPE také nainstalovat. Pokud jste se tím nikdy předtím nezabývali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo se v tom vyzná.</p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínek a způsobů instalace, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná instalace může mít za následek poškození majetku nebo dokonce zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost za jakékoli ztráty, škody nebo náklady vzniklé v důsledku nesprávné instalace, provozu, používání nebo údržby nebo s nimi jakkoli související. Vyhraujeme si právo provádět změny výrobku, technických údajů nebo návodu k instalaci a obsluze bez předchozího upozornění.</p>	
<p><u>DŮLEŽITÉ</u></p>	
<p><u>Před zahájením instalace si pečlivě přečtete kompletní pokyny</u> Nezapomeňte, že neautorizované úpravy, včetně pokusů o opravu dílů, mohou vést ke ztrátě záruky. To platí i pro řezání kabelů, které velmi často vede ke ztrátě zástrček chráněných proti přepólování a následně ke zkratům nebo přepólování, které ničí materiál. Postupujte podle pokynů uvedených na informační stránce systému. Ujistěte se, že uvedená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například poškodit motor a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz startéru). Zvláštní pozornost věnujte prvnímu spuštění motoru po instalaci. Zjistíte-li nesprávné chování, zkontrolujte a změňte nastavení zapalování! Při instalaci velmi pečlivě kontrolujte, zda se rotor netře o cívkou statoru nebo jinde, což se může stát z různých důvodů a může vést k vážnému poškození.</p>	
<p><u>Zamýšlené použití</u> - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii původního materiálu. Díly systému proto budou vypadat jinak než originální díly a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít jiné upevňovací body, které vyžadují provedení úprav. Tento systém je určen výhradně k náhradě původních systémů osvětlení/zapalování u historických a klasických motocyklů, jejichž vlastnosti motoru nebyly dodatečně ovlivněny konstrukčními změnami. 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, trvale silnou houkačkou a větší celkovou spolehlivostí ve srovnání se zastaralými původními systémy. Protože naše systémy výrazně nemění charakteristiku motoru, nezhoršuje se ani chování výfukových plynů a hlučnost. Ve většině případů by se chování výfuku mělo dokonce zlepšit, protože spalování je dokonalejší.</p>	
	<p>- VAPE garantuje homologované výrobky, které jsou označeny symbolem "E" v kroužku (konkrétně pro Českou republiku E8), což zajišťuje důslednou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy EHK (zejména ECE R10.05). Kontrolu provádí pravidelně příslušný orgán</p>
<p>- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými akumulátory 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 nebo nedobíjecích akumulátorů.</p>	
<p>- Systém není vhodný pro použití v rámci sportovních akcí. Pokud se systém nepoužívá v souladu s jeho určením, záruka zaniká. Kromě toho je možné, že systém nebude poskytovat požadovaný výkon a my vám nebudeme moci pomoci s naší podporou, protože nejsme obeznámeni s danou situací. V nejhorším případě může nesprávné používání vést i ke zrušení povolení k provozu.</p>	
<p>- Při montáži dílů vždy začněte montáží dílů na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste se ujistili, že tento materiál skutečně pasuje, a teprve poté namontujte díly, které mají být namontovány mimo motor. Bohužel se většinou stává, že montáž regulátoru, zapalovací cívky nebo řídicí jednotky je prvním krokem a tyto díly jsou v průběhu montáže velmi často upravovány (aniž by byly sladěny!), což nám znemožňuje jejich pozdější odprodej. Výměna osvětlovacích/zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako nákup v supermarketovém regálu, ale vzhledem k rozmanitosti typů a možným změnám materiálu od doby jejich výroby před mnoha lety vždy složitá záležitost, která bohužel může zahrnovat 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 za určitých okolností mohou způsobit poškození těchto součástí. Jakékoli stávající otáčkoměry nejsou systémem podporovány. Nabízíme však řešení s otáčkoměrem. Stejně tak nejsou podporovány žádné jističe nebo ovládání výfuku ovládané zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo zařízení pro omezení rychlosti z právních důvodů. Nový systém takové zařízení nemá. Měli byste si proto předem ověřit 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 jej objednat současně! Poškození rotoru způsobené použitím jiných nástrojů a pomůcek vede ke ztrátě záruky!

- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i při přepravě). Před instalací vždy zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud se jedná o rotor, ve kterém nejsou magnety zalisovány, zkontrolujte těsné uchycení magnetů tak, že je zkusíte prsty zatlačit do stran. Po nárazu se mohly některé vlepené magnety uvolnit a drží na místě pouze svou magnetickou silou. To by mohlo způsobit vážné poškození systému během provozu. Současně zkontrolujte magnety rotoru, zda na nich nejsou cizí předměty (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 a získat další a případně aktuálnější informace. Seznam systémů na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>



- Tyto díly byste měli obdržet:

- Základní deska s cívkami statoru
- Rotor (setrvačnick)
- Podávací jednotka s vestavěným CDI
- Elektronická zapalovací cívka
- Regulátor / usměrňovač
- Stahovák pro nový rotor
- Upevňovací materiál



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

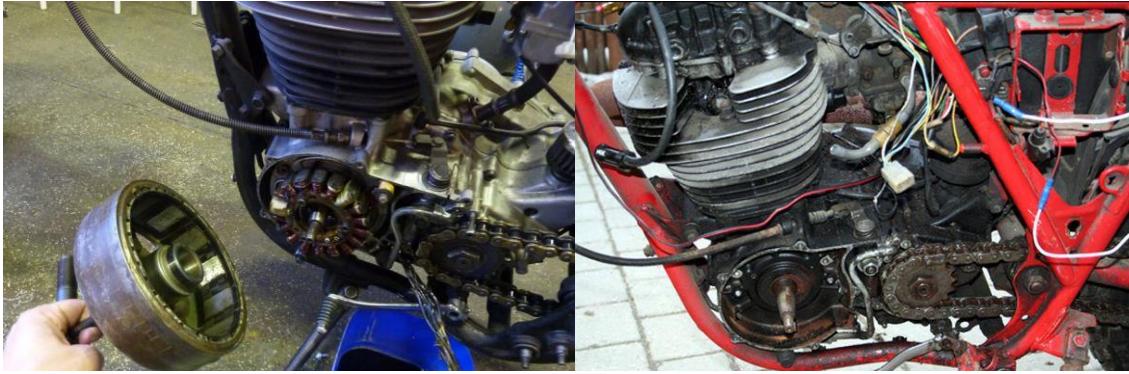
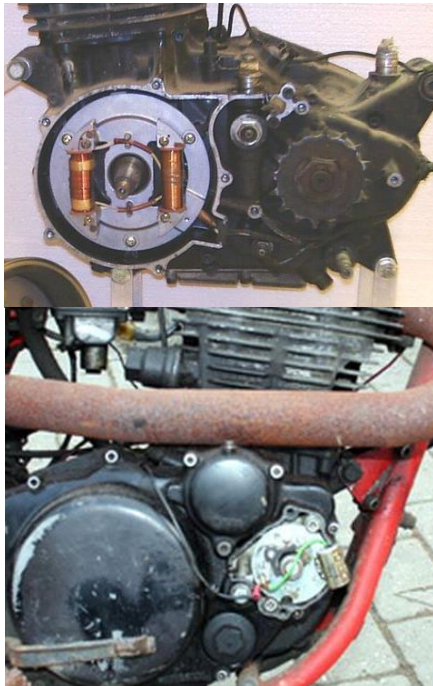
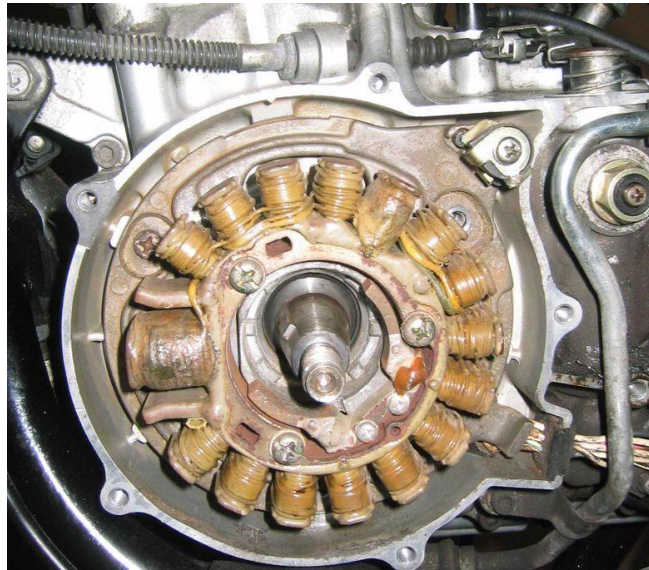
POZOR: při použití stahováku s drápky se magnety v rotoru uvolní!

- Ujistěte se, že je Yamaha bezpečně upevněna, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup k alternátoru na straně motoru.

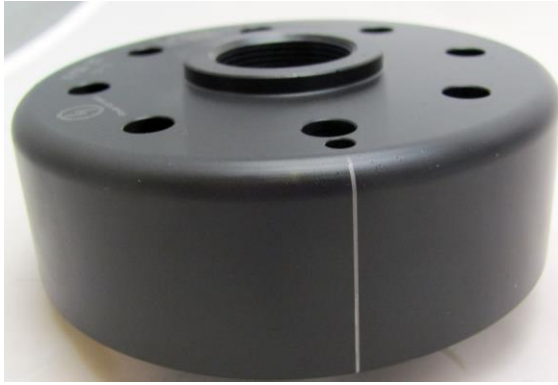
- Pokud byl motocykl vybaven baterií, odpojte ji a vyjměte ji z motocyklu. Uvědomte si, že (tedy že jste měli šestivoltový systém) instalujete dvanáctivoltový systém, takže budete buď potřebovat dvanáctivoltový akumulátor, nebo využijete možnosti jezdit bez něj. Stejně budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Klakson může zůstat na 6 V.

- Technicky vzato můžete jezdit bez baterie na palubě. Věnujte však pozornost našim informacím o jízdě bez baterie.

- Vyjměte alternátor a zapalovací cívku a v případě XT také jističe (alespoň kabely k nim). Pomocí kleští vyjměte klíč z kužele klikového hřídele. Není již potřeba. Nezapomeňte na to, jinak budete muset alternátor později znovu demontovat.


XT500

SR500


- Podívejte se na základní desku nového statoru. Pokud desku podržíte tak, jak je znázorněno na obrázku, uvidíte zářez naproti malé černé cívce vlevo (na obrázku je zvýrazněn červeně). Jedná se o značku nastavení zapalování.



- Nyní se podívejte na rotor, na jeho vnějším obvodu najdete vyrytou čáru. Jedná se o značku zapalování.

- Umístěte předem smontovanou novou desku statoru na klikovou skříň na místo předchozího alternátoru a přišroubujte ji. Šrouby zašroubujte do středu otvorů s drážkami. Tím získáte možnost nastavení zapalování.



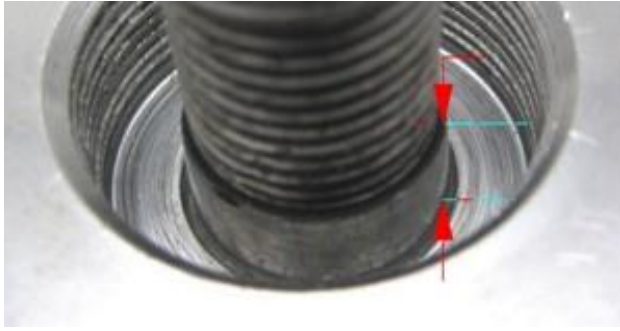
- Kabelová průchodka na statorovém kabelu musí být zkrácena.

- Vyměňte zapalovací svíčku a nastavte píst do horní mrtvé polohy, tedy do nejvyšší polohy, do které se píst může dostat. Nezáleží na tom, v jakém zdvihu se motor nachází, protože systém se zapálí při každé otáčce (zbytečná jiskra v místě překrytí je neškodná, protože nenarazí na zápalnou směs). Protože je celá věc komplikovaná pomocí kickstarteru, umístěte nový rotor volně na čep klikového hřídele, abyste jím mohli otáčet klikovým hřídelem.



- Po zjištění polohy TDC opět opatrně vyměňte rotor (neměňte polohu klikového hřídele!) a vyměňte jej tak, aby značka na rotoru (zvýrazněná na obrázku) byla v jedné rovině s červenou značkou na základní desce.

- Automatický systém je zodpovědný za nastavení různých časů zapalování. Toto základní nastavení je pro to důležité.



- Pečlivě zkontrolujte, zda žádná část kuželové části klikového hřídele nevyčnívá do otvoru spouštěcího/šroubového otvoru rotoru.
- To by zabránilo skutečnému upevnění matice na rotoru.
- Pokud hřídel mírně vyčnívá, umístěte pod ni dodané distanční kotouče. - Na obrázku je pro ilustraci problému znázorněno přehnané zobrazení.

- Upevněte rotor a dbejte na to, aby se jeho poloha vůči klikovému hřídeli nezměnila. Časování zapalování můžete změnit otáčením základní desky v otvorech s drážkami.

- Otáčení ve směru hodinových ručiček způsobí dřívější spuštění
- otáčení proti směru hodinových ručiček způsobí pozdější zapálení.



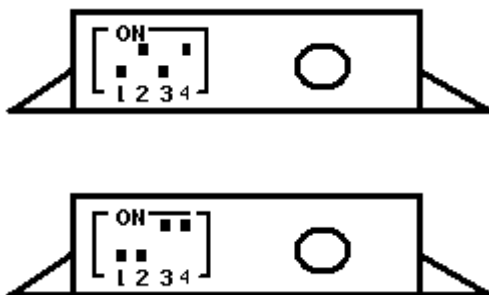
- Nová zapalovací cívka může být připojena na místo, kde byla původní.
- Je nám líto, že nová zapalovací cívka nepasuje přímo do držáku původní zapalovací cívky, protože obě cívky se bohužel v držáku velmi liší. Nejedná se o originální, ale o náhradní systém



- Kliknutím na obrázky je zvětšíte
- Musíte také najít místo pro řídicí a kontrolní jednotku (příklad na SR na obrázku níže).



- Při instalaci řídicí jednotky se podívejte na malý modrý spínací blok na horní úzké straně černé jednotky předstihu zapalování. Zde se nacházejí 4 malé spínače, které volí různé křivky předstihu zapalování.



- Doporučená křivka pro SR a XT:

V případě, že se jedná o volnoběžný režim, je doporučeno: pozdní zapalování 7° při volnoběžných otáčkách, max. časně zapalování 28° od 3 000 ot.

- Křivka **XT500G,H**

Pozdní zapalování při 7° na volnoběh max. časně zapalování 30° od 6 000 ot.

Pro informaci uvádíme specifikace výrobce pro model XT500.

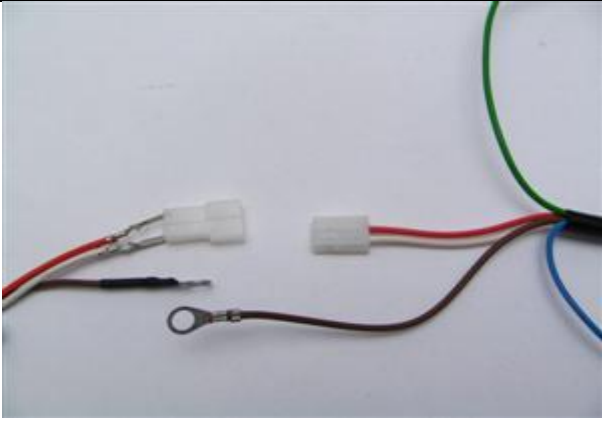
Vezměte prosím na vědomí, že tyto hodnoty se mohou měnit v důsledku moderních paliv a vysokoenergetického zapalování.

Časování zapalování

Pozdní zapalování XT500C, D, E, F Full Advance XT500G, H Full Advance Řada XT500C, D, E, F XT500G, řada H XT500C, D, E, F Systém Advancer XT500G, systém H Advancer XT500C nastavení začíná XT500D, E nastavení začíná Konec úpravy	7° před TDC 27° ± 3° před TDC 33,5° před TDC @ 7000 ot/min 20° ± 3° 26.5° Odstredivý seřizovač Elektronika 2250 ± 150 otáček za minutu 2100 ± 300 otáček za minutu 3000 ± 200 otáček za minutu
--	---

Zde jsou původní údaje pro SR500:

Rozsah nastavení	21,5 stupně
Úprava začíná	1 950 otáček za minutu
Úplného předzážehu se dosáhne pomocí	6 000 otáček za minutu

Připojte kabely podle příslušného schématu zapojení Schéma zapojení 91ik_102!	
<p>- Aby kabel mohl snáze procházet úzkými otvory nebo aby to bylo vůbec možné, není zástrčka kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce z nového alternátoru ještě zasunuta do kontaktních ok na konci kabelu. Zástrčku byste měli připojit až poté, co je kabel konečně veden otvorem v motoru. Za tímto účelem je třeba ...</p>	
	<p>... vezměte zástrčku řídicí jednotky s červenou a bílou barvou kabelu.</p> <p>- Na tento konektor nasadíte dodanou volnou dvoukolíkovou objímku a do zadní části konektoru zasuňte volné kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními očky. Ujistěte se, že výstupky konektoru zapadly do pouzdra konektoru. Dbejte přísně na správnou polohu těchto kabelů v konektoru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bílá na bílé • červená na červené
<p>- Pokud chcete (nebo potřebujete) kabely vyjmout z pouzdra konektoru, je nejlepší použít ohnutou kancelářskou sponku a stisknout výstupky kontaktních ok do strany, aby bylo možné konektory uvolnit.</p>	
<p>- Hnědý kabel od alternátoru s kroužkovou svorkou je přišroubován k zapalovací cívce na její uzemnění (držák). Bez tohoto spojení nebude systém fungovat! Nespolehejte se na uzemnění rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje často brání dobrému zemnímu kontaktu cívkou.</p>	
<p>Modrobílý kabel řídicí jednotky - vypínací kabel.</p> <p style="text-align: center;"><u>Poznámka:</u></p> <p>V případě poruchy zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Cesta pak obvykle pokračuje</p>	<p>Pokud je spojen se zemí, zapalování zhasne!</p> <p>Tato varianta zapojení se u nás používá u vozidel, která již původně měla magneto zapalování (pólové kolo), a proto se také vypínala zkratem na zem.</p> <p>Tato vozidla mají na zámku zapalování svorku (u německých vozidel: svorka 2), která je v poloze "OFF" připojena k zemi. K této svorce je připojen modrobílý kabel. Tím se vypne zapalování jako dříve. Alternativně lze použít přídatný zkratovací (zhášecí) spínač.</p>
<p>Zelený nebo šedý kabel řídicí jednotky ...</p>	<p>... je připojen ke kontaktu svíčky nové zapalovací cívkou.</p>
<p>UPOZORNĚNÍ: Nikdy neukládejte kabel(y) zapalování a kabel(y) řídicí jednotky společně ve společném plášti nebo jinak paralelně vedle sebe na delší vzdálenost. To vede ke zpětné vazbě, a tím k poruchám zapalování, a může dojít i ke zničení řídicí jednotky.</p>	

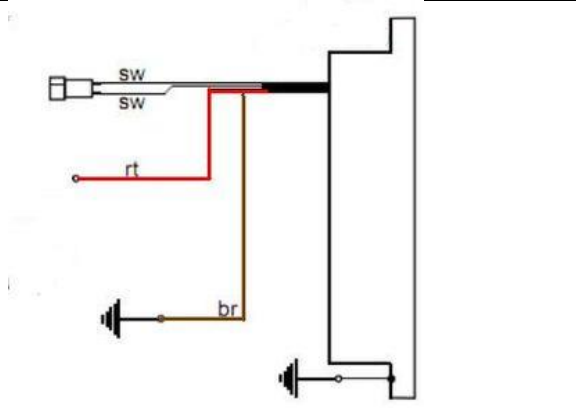
Připojení alternátoru pro napájení osvětlení:

Dva černé kabely vycházející z alternátoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním. Nemají nic společného se zapalováním.

Toto napětí musí být pro většinu aplikací ještě stabilizováno (regulováno) a usměrněno, protože se původně jedná o střídavý proud.

Upozornění: Jakákoli **záměna plusu a mínusu** vede k **okamžitému zničení regulátoru, na které se nevztahuje záruka!** (Zničení lze jasně rozpoznat podle zápachu spáleniny!)

Varianta regulátoru: se stejnosměrným regulátorem s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50), použijte schéma zapojení **91ik_102**:



- dva černé kabely jsou připojeny k černým kabelům od alternátoru.
- červený kabel je stejnosměrný výstup 12V
- hnědý kabel je záporný a je vnitřně připojen ke skříni regulátoru.

- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...

Nepoužívejte kabely "Nology super cables" ("hot wire"). Ty způsobují poruchy v systémech VAPE a mohou poškodit elektroniku.

... šroub do zapalovací cívký a nasadte na ni gumovou krytku. To je samozřejmě jednodušší, pokud to provedete před montáží cívký do vozidla. Použijte také dodaný kabel zapalování, a ne starý, nedefinovaný kabel.

- Prokážete si službu, pokud v tomto okamžiku namontujete na motocykl nové zapalovací svíčky a nové konektory zapalovacích svíček (nejlépe 1-2, ale ne více než 5 kiloohmů). Více než dost závad lze vysledovat na "zdánlivě dobrých" kabelech, zapalovacích svíčkách a svíčkách (včetně zcela nových)!

- **Nepoužívejte** zapalovací svíčky s vnitřním tlumicím odporem **společně** s tlumenými konektory zapalovacích svíček (výsledkem je dvojnásobný odpor). Vždy používejte pouze jednu metodu potlačení rušení.

- Nakonec - **před instalací baterie a před prvním spuštěním** - věnujte čas kontrole všech upevňovacích prvků a kabeláže. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 V. Nezapomeňte také, že nyní budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 V.

- Pokud systém nefunguje ihned, podívejte se na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (stáhněte kontakt), většina závad se skrývá v oblasti vypnutí.

- **DŮLEŽITÉ:** Upozorňujeme, že při případné (dřívější) **regeneraci klikového hřídele** byly jeho čepy alternátoru přetěsněny, a tím zkráceny. Tím došlo ke snížení rotoru a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nýty jsou nejnižším bodem) a statorovou cívkou. Výsledkem je zničený stator, a tedy porucha zapalování.

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny - MUSÍ být přečteny a dodržovány v plném rozsahu!

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky výrobce vozidla a obchodu s motorovými vozidly. Montáž vyžaduje odborné znalosti.

Značky zapalování na materiálu slouží pouze pro orientaci při instalaci. Po instalaci zkontrolujte vhodnými metodami (stroboskopem) správnost nastavení, aby nedošlo k poškození motoru nebo ohrožení vašeho zdraví. Za instalaci a správné nastavení jste zodpovědní pouze vy sami.

- Pozor, zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí ohrožení života! S našimi zapalovacími cívkami až 40 000 voltů! Při neopatrném zacházení může způsobit nejen silnou bolest, ale může poškodit zejména srdce! Osoby s kardiostimulátorem by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a otevřených vysokonapěťových kabelů a během zkoušky pevně přitlačte konektor zapalovací svíčky izolačním předmětem k zemi, abyste bezpečně vybíjeli napětí.

Nikdy nevytahujte konektor zapalovací svíčky za účelem synchronizace karburátoru! Nikdy neodpojujte kabel zapalování ani se ho nedotýkejte, pokud motor běží nebo je v klidovém stavu. Vozidlo myjte pouze tehdy, když motor neběží.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými zapalovacími svíčkami (které nemají vestavěný odpor pro potlačení rušení), použijte svíčky s vestavěným odporem (abyste vyhověli místním zákonům týkajícím se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu). Nebo vyměňte kabel(y) za normální a použijte stíněné konektory svíček (v žádném případě byste neměli používat potlačené svíčky A zároveň potlačené konektory svíček. Vedlo by to k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace zástrčka/zástrčkový konektor 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 žádné tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).

- Po instalaci zkontrolujte, zda jsou všechny upevňovací šrouby pevně utaženy. Pokud se uvolní, dojde k jejich zničení. Šrouby dotahujeme volně pouze při předběžné montáži!

- Než začnete vše měřit a zkoušet, nechte nově instalovaný systém nejprve zahořet. Věnujte také pozornost našim pokynům, jak zkontrolovat výskyt jisker. Všechny naše díly jsou před dodáním testovány. Stejně na nich těžko něco změříte. V každém případě se zdržte měření elektronických dílů (včetně zapalovací cívk s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete, že je zničíte a stejně nezískáte použitelné výsledky!

Nezapomeňte, že karburátor, sací gumy a především zapalovací svíčky a svíčky (bohužel i zcela nové) mohou být často příčinou toho, že motor hned nenaběhne (zpravidla se po montáži klimatizace musí změnit i její nastavení). Pokud systém nenaběhne hned, zkontrolujte zejména uzemnění, zejména mezi uzemněním podvozku a blokem motoru.

Než díly znovu vyjmete a pošlete nám je k otestování, podívejte se do naší znalostní databáze, 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, věnujte pozornost některým zvláštnostem této cívkou. Zapalování funguje správně pouze v případě, že jsou k cívce připojeny obě svíčky. To znamená, že pro testování nemůžete odpojit ani jednu zapalovací svíčku. Je to proto, že každý výstup odebírá zem ze svíčky druhé. Pokud chcete testovat opravdu jen jednu stranu, musí být druhý výstup cívkou připojen k zemi.

- Jiskra z klasických přerušovacích systémů má při napětí kolem 10 000 V pouze nízkou energii, a proto vypadá žlutě a silně. Jiskra z našich systémů má vysokou energii až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře ohraničená a modrá, což ji činí méně viditelnou. Kromě toho se jiskra vytváří pouze při rychlosti rozběhu. Pouhým ručním stisknutím páky kickstarteru se jiskra nevytvoří.

- Většina našich systémů je generátorem zapalovacího a světelného proudu v jednom. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru se kromě napětí, které vydává, nedá téměř nic změřit. Pokud nedostáváte žádný proud, zkontrolujte uzemnění a zejména vedení od regulátoru ke spínači 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 kterých je třeba dodržovat zvláštní vlastnosti.

- Nikdy nesvářejte vozidlo elektricky, aniž byste předtím zcela odpojili všechny elektronické části obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Stator a rotor není nutné demontovat; pájejte pouze pájecím zařízením, které je provozováno přes předřadné transformátory, nebo před pájením odpojte síťovou zástrčku páječky, aby nedošlo k 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! Zásadně platí, že zapojení je vždy barevné na barvu. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Na poškození způsobené opačnou polaritou se nevztahuje záruka.

- Při instalaci rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyvarujte se přímého mechanického nárazu na rotor. **Při přepravě zařízení 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 nevábně).

- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte kleště ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Vždy používejte pouze šroubovací stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

- Pokud vozidlo nebudete delší dobu používat, měli byste odpojit akumulátor (pokud je přítomen), abyste zabránili pomalému vybíjení přes usměrňovací diody. Nicméně i v případě odpojení akumulátoru zaznamenáte jeho vybíjení až po delší době - to je normální.

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

Hodně štěstí a zábavy při řízení!

