

## Systém 709149912



výhody oproti starému systému:

**Alternátor vhodný pro Simson AWO 425 Tour a Sport**

- Alternátor na bázi magnetu, nahrazuje původní 6voltový alternátor L45/60L plus regulátor. V závislosti na verzi 6 V/100 W nebo 12 V/150 W. Na skříni motoru nemusíte provádět žádné změny. Z technického hlediska lze systém provozovat bez baterie.




- bez baterie pouze s původním magnetovým zapalováním! pokud je přestavěn na bateriové zapalování, není to možné, jak název napovídá, musí být namontována baterie!

- **Upozornění:** Kompletní systém **NELZE** rozložit, jedinou společnou částí je řídicí jednotka.

- všechny díly jsou nové
- Výrazně jasnější světlo
- Žádné opotřebení uhlíků, sběrače a regulátoru



<b>Pokyny pro instalaci systému 709149912</b>	<b>14.6.2024</b>
<p><b>- Pokud umíte nainstalovat a seřadit originální zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete systém VAPE také nainstalovat. Pokud jste se s tím nikdy předtím nesetkali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo se v tom vyzná.</b></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><b><u>DŮLEŽITÉ</u></b></p>	
<p><b><u>Před zahájením instalace si pečlivě přečtěte kompletní pokyny</u></b>          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 <b>pokynů uvedených na informační stránce systému</b>. 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><b><u>Zamýšlené použití</u></b>          - Jedná se o <b>náhradní systém, nikoli o kopii původního materiálu</b>. 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 <b>výhradně</b> k náhradě původních systémů osvětlení/zapalování u historických a klasických motocyklů, <b>jejichž vlastnosti motoru nebyly dodatečně ovlivněny 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, 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 <b>vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM, gelovými</b>. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích akumulátorů.</p>	
<p>- Systém <b>není vhodný pro použití v rámci sportovních akcí</b>.          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>- <b>Při montáži dílů vždy začněte montáží dílů na straně motoru</b> (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 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).

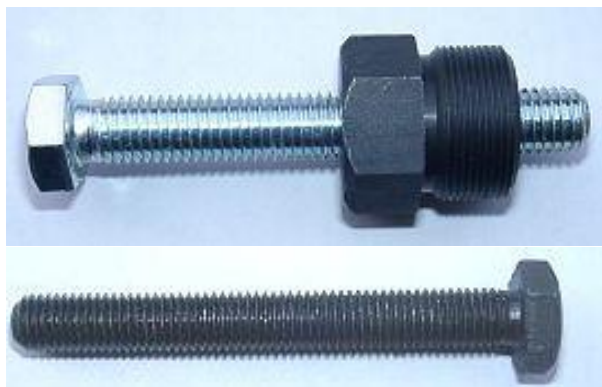
- **Pokud máte přístup k internetu, je lepší si tuto dokumentaci prohlédnout online.** Většinu obrázků si můžete zvětšit kliknutím na ně a získat další a případně aktuálnější informace. Seznam systémů na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>

#### Tyto díly byste měli obdržet.



- Základní deska s cívkou statoru
- Rotor (pólové kolo) a rotorový šroub M7x35LH,
- Regulátor/usměrňovač 12V a párovací konektor
- Kabel baterie, šrouby M5

- Upozorňujeme, že těleso cívky je k základní desce přišroubováno pouze volně, protože pro montáž na klikovou skříň jej budete muset opět sejmut (jinak nebudete moci namontovat upevňovací šrouby).



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

- **UPOZORNĚNÍ:** Při použití stahováku s drápy se magnety v rotoru uvolní!

- K demontáži starého rotoru budete potřebovat vytahovací šroub M10x90 (obj. č.: 89 99 026 00 - **není součástí dodávky.**)



- Nasadte nový rotor na klikový hřídel. Zkontrolujte, zda nikde nedrhne a zda je pevně usazen na kuželu. Na poloze nezáleží.

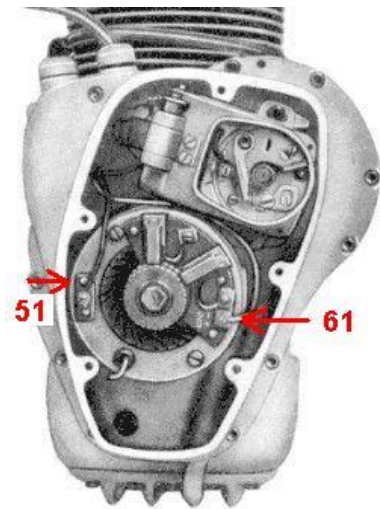
- Utáhněte rotor původním šroubem.  
- Připevněte setrvačnick pomocí sériového šroubu.

Pro CB650 - M10x1x32  
Pro větší motory - M12x1,25x42

- Ujistěte se, že váš AWO stojí pevně na stojanu, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup k přední části motoru. Vidlici budete muset několikrát přemístit.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. V tomto okamžiku se rozlučte s dobrým kusem, protože od této chvíle budete potřebovat 12voltovou baterii nebo můžete jezdit zcela bez baterie, k čemuž budete potřebovat funkční solenoid. V případě přestavby na bateriové zapalování budete baterii potřebovat i nadále!

- Z technického hlediska lze systém provozovat bez baterie. Pokud však váš motocykl není považován za klasický automobil, německé předpisy o povolení k provozu na pozemních komunikacích (StVZO) stanoví provoz parkovacího světla.



- **Prvním krokem je demontáž starých dílů!**

- Odšroubujte 5 šroubů s vnitřním šestihranem na krytu limuzíny a sejměte jej. Odpojte kabely od svorek 51 a 61 starého alternátoru a vytáhněte je z bloku motoru.

- Starý rotor můžete vyjmout pomocí vytahovacího šroubu M10x70. Upozorňujeme, že upevňovací šroub rotoru má levý závit, proto jej povolte otáčením ve směru hodinových ručiček!

- Vyjměte všechny 6voltové žárovky ze světlometu, kontrolky rychloměru a zadního světla. Stará houkačka může zůstat.

- V případě modelu Sport AWO je regulátor umístěn v prostoru pro baterie. Ten vyjměte. Odpojte kabel od středové přípojky regulátoru (F) k pojistkové skříňce a ostatní dva kabely (51/61) pokud možno odřízněte. Tyto kabely zůstanou bez proudu. Pokud můžete a chcete tyto kabely vytáhnout ze svazku kabelů směřujících k motoru, učiňte tak.

- **POZOR:** neodstraňujte žádné další kabely z AWO, zejména ne kabel, který vede od baterie plus k zámku zapalování. Ten budete stále potřebovat.



- Nová statorová jednotka je předem smontovaná, takže její konstrukce je lépe rozpoznatelná. Pro montáž je nutné ji částečně demontovat.

- Dbejte na to, abyste nepoškodili izolační nátěr cívek. Povolte 3 šrouby s vnitřním šestihranem, které drží stator nové jednotky na základní desce, a stáhněte stator mírně z desky tak, aby byly přístupné 2 montážní otvory pod ním.

- Ved'te kabel nového statoru zevnitř ven otvorem pro kabel.



- Vložte statorovou desku do klikové skříně na místo předchozího alternátoru. Základní desku skládající se ze 2 částí (ocelový prstenec a vnitřní hliníková deska) přišroubujte ke klikové skřině pomocí dvou šroubů se zápusťnou hlavou M5x30. Cívka nadále volně visí na kabelu.

- Vraťte těleso cívky zpět na desku. Ujistěte se, že pod ním nejsou zachyceny žádné kabely a že pojistný límeček hliníkové desky přesně dosedá na vnitřní kroužek cívky. Pokud je cívka nakloněná, hrozí akutní nebezpečí zničení v důsledku kontaktu s rotorem. Přišroubujte cívku zpět pomocí 3 šroubů M6x25. (U starších systémů také M4x25).



- Ještě je třeba namontovat rotor. Nejprve jej volně připevněte a zkontrolujte, zda volně přechází přes základní desku.

- Přišroubujte rotor pomocí šroubu M7x40 (levý závit). Nezapomeňte na podložku. K opětovnému uvolnění rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25.

- Pokud je magnet nastaven do krajní polohy, může dojít ke kolizi výstupků rotoru s magnetem. Před spuštěním to prosím zkontrolujte! V případě potřeby změňte polohu magnetu.

- Nyní je třeba najít místo pro nový regulátor. **Nejvhodnější místo pro Sport AWO je v bočním boxu baterie.** U modelu Tour nebo u silně upravených Sport AWO můžete usměrňovač/regulátor s trochou šťourání nainstalovat **pod nádrž v rámovém trojúhelníku.**

- Zaznamenali jsme také instalace v **rolích nástrojů.** Regulátor můžete také (pokud chcete jezdit bez baterie) schovat do prázdného kufru na baterie (**viz nabídka**).



- Kabel pro nový stator je nyní položen na rámu. Nejprve nasměrujte kabelový svazek na rámu směrem nahoru pod nádrž a odtud k místu montáže nového regulátoru.

<b>Připojte kabely podle schématu zapojení g-only, tj:</b>	
	<p>- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní zástrčku se 6 možnostmi připojení, z nichž jedna je volná. S regulátorem je dodáván odpovídající protikus, do kterého je třeba zasunout následující kabely a který se musí zacvaknout.</p>
- Dva černé kabely nového alternátoru ...	... jsou připojeny ke svorkám 1/4 nového usměrňovače (odtud pak vedou černé kabely také do regulátoru). Nezáleží na tom, který kabel jde na kterou ze dvou svorek (1/4), protože je sem přiváděn střídavý proud.
Nový hnědý kabel s očkem na jedné straně ...	... připojí svorku 3 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také hnědý kabel) k zápornému pólu baterie nebo k pevnému uzemnění. Dávejte pozor, aby nedošlo k přepólování!
Nový červený kabel s očkem na jedné straně ...	... připojí svorku 5 regulátoru/usměrňovače (odtud vede červený kabel také do regulátoru) ke kladnému pólu baterie nebo ke svorce pojistkové skříňky, do které vedl napájecí kabel starého alternátoru (u německých motocyklů: svorka 51).
<p>- Ujistěte se, že je mezi baterií a elektrickým systémem vozidla použita <b>pojistka 15 A</b>. Pokud je na zámku zapalování stará, silnější pojistka (kvůli původnímu 6 V systému), vyměňte ji.</p>	

Připojte zelený/červený kabel nové řídicí jednotky ke svorce 6 ...	... slouží k připojení řízení nabíjení. Zde se připojuje kontrolní světlo (je-li přítomno). To samozřejmě funguje pouze v případě, že je přítomna baterie. Pokud je kontrolka přesto připojena bez akumulátoru, bude při běžícím motoru svítit polotmě, přestože je generován proud. Stručně řečeno, bez akumulátoru zůstává připojení nezapojeno. Totéž platí, pokud není k dispozici žádné světlo.
<b><u>Poznámky k 6voltovým systémům:</u></b>	* 6V regulátor nemá připojení pro řízení nabíjení. * Záporný kabel mezi zástrčkou a krytem regulátoru není hnědý, ale bílý!
<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 nyní budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 V.</p> <p>- 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.</p>	
<p><b>- DŮLEŽITÉ:</b> Upozorňujeme, že při případné (dřívější) <b>regeneraci klikového hřídele</b> byly jeho čepy alternátoru přetěsněny, a tím zkráceny. Tím se rotor sníží a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nýty jsou nejnižším bodem) a statorovou cívkou. Výsledkem je zničený stator, a tedy porucha zapalování.</p>	

<b>Důležité bezpečnostní a provozní pokyny pouze pro alternátorové systémy</b>
<p>- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky výrobce vozidla a obchodu s motorovými vozidly. Montáž vyžaduje odborné znalosti.</p>
<p>- Po instalaci nezapomeňte <u>zkontrolovat dotažení upevňovacích šroubů statoru</u>. Pokud se uvolní, dojde k jejich zničení. <u>Šrouby dotahujeme volně pouze při předmontáži!</u></p>
<p>- Nezapomeňte, že se jedná pouze o generátor energie. Nemá nic společného se zapalováním. Pokud máte bateriové zapalování, musíte mít také funkční baterii.</p> <p>- <u>Než začnete vše měřit a kontrolovat, zda systém, který jste právě nainstalovali, skutečně funguje, dejte mu nejprve šanci, aby se napájel za chodu motoru.</u> Nebo ještě hůře, rovnou proveďte změny, aniž byste systém nejprve uvedli do provozu. Všechny naše díly jsou před dodáním testovány. Kromě napětí, které regulátor vyzařuje, na něm stejně těžko něco změříte. Pokud nedostáváte žádné napětí, zkontrolujte zemnicí spoje a vedení od regulátoru ke spínači zapalování. Tento důležitý spoj bývá při instalaci často přerušen a přehlédnut!</p>
<p>- <u>Nikdy nesvářejte vozidlo elektricky</u>, aniž byste předtím zcela odpojili všechny elektronické části obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Stator a rotor není nutné demontovat.</p>
<p>- Elektronika je citlivá na přepólování. Po zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení. <u>Opačná polarita a zkrat zničí regulátor.</u> Toto platí <b>POUZE pro vozidla s mínusem na zem.</b></p>
<p>- Při instalaci rotoru dbejte na to, <u>abyste nepoškodili magnety</u>. Vyvarujte se přímého mechanického nárazu na rotor. Při přepravě zařízení Lima nikdy nevkládejte stator do rotoru; dodržujte naše přepravní pokyny (obal).</p>
<p>- Vnější stranu rotoru lehce naolejujte, jinak v agresivním prostředí rychle zrezne (což není škodlivé, ale vypadá to nevábně).</p>
<p>- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte kleště ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Vždy používejte pouze šroubovací stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).</p>
<p>- 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.</p>
<p>- Postupujte podle těchto pokynů, ale zároveň se nenechte vyvést z míry. Naše systémy před vámi úspěšně nainstalovaly již tisíce zákazníků.</p> <p><b>Hodně štěstí a zábavy při řízení!</b></p>

**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.

K synchronizaci karburátoru nikdy nevytáhněte konektor zapalovací svíčky! 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 voltů 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 jiskra nevzniká.

- 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 nesvařujte 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 přepravní pokyny (obal).**

- 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!***

# VARE Schaltplan ohne Zündung 12V (wiring diagram w/o ignition 12V)

