

Systém 7825799DC**Generátor/elektronické zapalování pro
Montesa H6 (1979-81) (pravá strana, velký
svorník-upevnění rotoru s maticí
M14x1.5LH)**

- POZNÁMKA: Existují různé verze motocyklů Montesa. Hlavní rozdílem ohledně zapalování je strana motoru, na které je zapalování namontováno, a tloušťka čepu klikového hřídele na straně dynama. Nejjednodušší způsob určení: průměr a směr matice k upevnění rotoru.



- Magnetové zapalovací zařízení s integrovaným plně elektronickým zapalováním závislým na počtu otáček. Světelný výkon 12 V/180 W stejnosměrný proud. Bezdotykové elektronické zapalování s vlastním napájením proudem uvnitř zařízení. Nahrazuje stará dynama, odstředivé regulátory, přerušovače, zapalovací cívku. (Pokud není regulátor zapotřebí, lze dodat i bez něho!) Nejsou zapotřebí žádné změny na skříní motoru!


- Hmotnost rotoru: 2 kg (originál 1.8 kg)

Výhody oproti starému systému:

- všechny díly jsou nové
- zřetelně světlejší světlo
- velmi stabilní zapalování s vysokoenergetickým jiskřením
- lepší start a lepší spalování
- již žádné opotřebení na přerušovači
- není zapotřebí již žádný poruchový odstředivý regulátor



M7825799DC

Pokyny k instalaci systému 7825799DC	30.5.2024
<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>DŮLEŽITÉ</p>	
<p><u>Před zahájením instalace je nutné si pečlivě přečíst celý návod.</u> 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 pokynů nainformační stránky systému. 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><u>Zamýšlené použití</u> - Jedná se o náhradní systém, nikoli okopii původního materiálu. 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 výhradně pro výměnu původních světelných/zapalovacích systémů u starých a mladých motocyklů, jejichž vlastnosti motoru nebyly ovlivněny pozdějšími 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, 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 není vhodný pro použití v rámci sportovních akcí. 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>- Při montáži dílů nezapomeňte začít s montáží dílů na straně motoru (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>	
<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.</p>	

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!

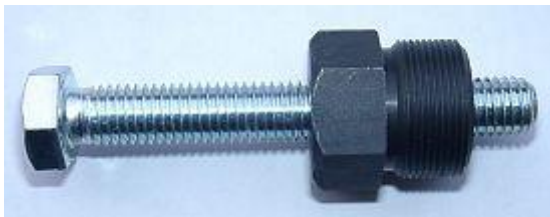
- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i při přepravě). Před montáží vždy zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud rotor nemá zapouzdřené magnety, zkontrolujte těsnost magnetů tak, že je prsty zatlačíte do stran. Po nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a drží na místě pouze díky 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>

Tyto díly byste měli obdržet:



- Statorová jednotka
- Rotor
- Zapalovací cívka a kabel
- Regulátor/usměrňovač
- Rozpínací kabel (modrý)
- Šrouby a drobné díly

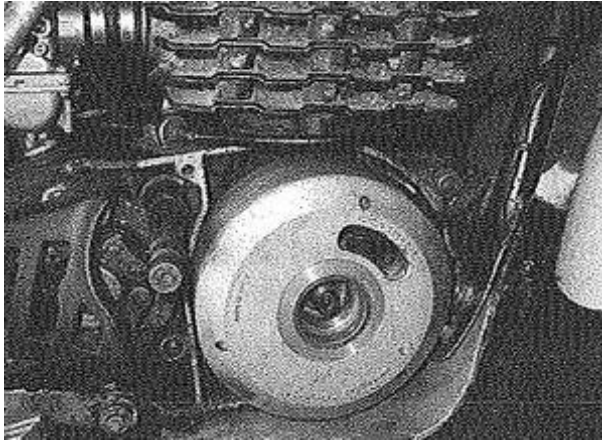


- Pro stahování nového rotoru použijte prosím pouze dodaný stahovák M27x1,25. **NENÍ V ROZSAHU DODÁVKY** (obj. č.: 99 99 799 00)

- **POZOR:** Při používání dvojramenného stahováku se magnety v rotoru uvolní!

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

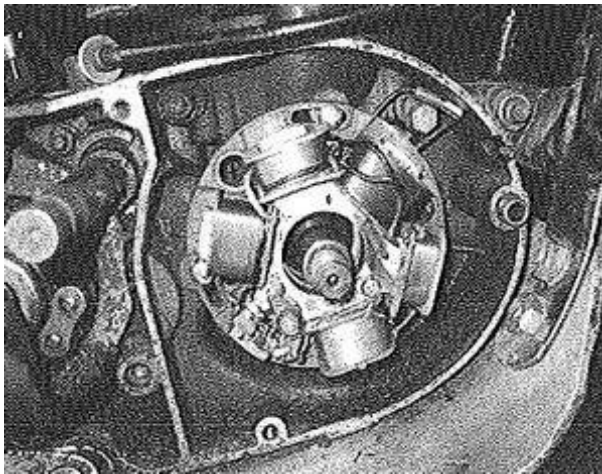
- Odsvorkujte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Na tomto místě se rozlučte s dobrým kusem, neboť od této chvíle budete mít elektrickou síť vozidla 12 voltů a budete potřebovat baterii 12 voltů – pokud budete chtít namontovat baterii. Z technického pohledu je systém schopný být provozován bez baterie. Pokud ale není váš motocykl považován za veterána, předepisují pravidla silničního provozu fungování parkovacího světla. Pokud jsou namontovány blinkry, musíte místo baterie zabudovat elektrolytický kondenzátor (min. 20.000µF/16 V) pro vyhlazení. Potřebujete 12 voltové žárovky pro světlomety, osvětlení tachometru a koncové světlo. Stará houkačka může zůstat.



- Odstraňte originální rotor, použijte k tomu vhodný stahovák. Odstraňte dynamo a zapalovací cívku.

- Pomocí kleští sejměte lícované pero na kuželovém čepu klikového hřídele. Již nebude zapotřebí. Nezapomeňte na to prosím, jinak byste museli dynamo vyjmout později ještě jednou.

- Toto lícované pero neslouží k upevnění rotoru, to se provádí pomocí kuželového čepu. Úkolem tohoto pera bylo zaručit správnou polohu zapalování, ale také toto bude nyní upraveno jinak. Pozice zapalování bude následně stanovena jiným způsobem.



- Prohlédněte si novou statorovou jednotku. Najdete na ní vlevo od velké černé cívky laserovaná ryska se značkou „A“, toto je značka pálení.

- **Pozor** Pokud byste někdy odňali stator zcela ze základní desky, poznamenejte si bezpodmínečně jeho polohu. Změna polohy přináší nevyhnutelně nastavení zapalování změněné o 120° a tím i zánik označení.



- Nyní si prohlédněte rotor, na jeho vnějším obvodu naleznete malé značení (vroubkovaná linka). Zde na obrázku pro lepší viditelnost bílé zvýraznění.

- Eventuálně je dobrý nápad zviditelnit tuto linku pomocí popisovače, aby potom bylo možné ji na motoru vidět lépe. Také to je značení zapalování.

(Obrázek ukazuje podobný rotor!)



- Upevněte nový stator na svém motoru přesně tak, jak byl usazen starý stator, a kabel musí být dobře vyveden z motoru.

- Protože značení zapalování na základní desce statoru není po nasazení rotoru již viditelné, musíte toto značení zapalování přenést na blok motoru.

(Obrázek ukazuje podobný motor!)

- Nastavení zapalování: Pro co možná největší flexibilitu nastavení zapalování bylo upuštěno od úpravy rotoru na klikovém hřídeli k lícovanému peru a drážce. Nicméně (pokud je kuželovitý čep správný) neexistuje nebezpečí neúmyslného uvolnění nebo protočení rotoru, který je tak jako tak vždy udržován kuželovitým čepem, nikdy lícovaným perem. Tento má pouze funkci řízení k nasazení správného bodu zážehu.

- Zkontrolujte ještě jednu interiér rotoru na cizí tělesa (šrouby nebo jiné kovové díly), které by mohly poškodit rotor a stator během chodu.

- Nasuňte rotor volně na klikový hřídel a zkontrolujte, že se může volně otáčet nad základnu statoru. Současně zkontrolujte, že existuje dostatečná vzdálenost od přídržných šroubů vnitřní desky adaptéru.



- Odstraňte zapalovací svíčku a uveďte píst do polohy „Bod zážehu“. (Eventuálně 2 mm od OT, toto ale konzultujte v návodu k provozu motocyklu!) Protože je to celé spouštěcí pákou komplikované, použijte nový rotor k otáčení klikového hřídele.

- Rotor opět sejměte a nasadte ho znovu na klikový hřídel, aby souhlasila značení zapalování na statorové jednotce a na rotoru.

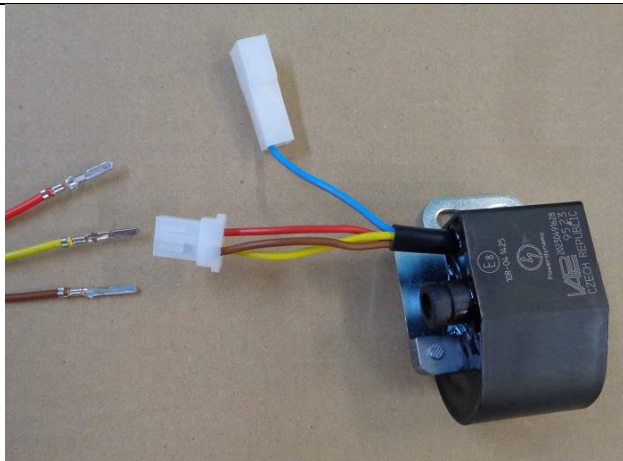


- V pozici zašroubujte rotor pečlivě pomocí originální upevňovací matice.
- Nezapomeňte podložit dodanou podložku.
- Celou dobu dbejte na to, abyste klikovým hřídelem nepohybovali nebo abyste nepootočili rotorem, jinak zapalování nebude souhlasit a musíte začít celou proceduru od začátku.
- Zapalovací svíčku zašroubujte opět zpět do válců.

- Na vhodném místě upevněte novou zapalovací cívku a regulátor.

Spojte kabely tak, jak je uvedeno ve schématu zapojení 73ik_102, tedy:

- 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.

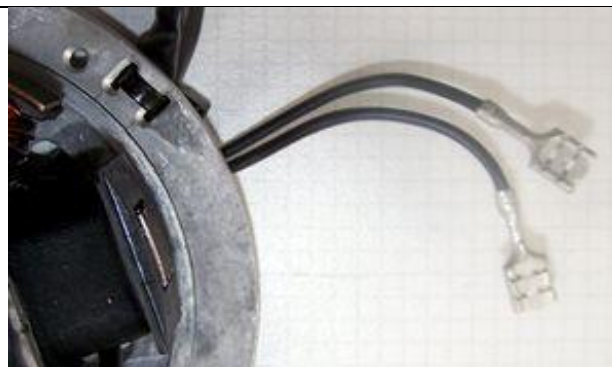


- Hledejte zapalovací cívku s její zásuvkou a třemi vodiči (červený, hnědý a žlutý).

- 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)


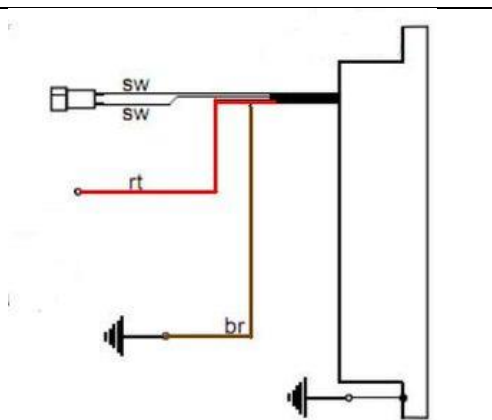
- 2 černé vodiče vedoucí ze statoru jsou zdrojem napětí pro světla, klakson, blikače atd. Nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí (něco mezi 10 a 50 volty AC) však musí být stabilizováno (regulováno) a pro většinu použití usměrněno na stejnosměrný proud (DC), protože napětí vedoucí z alternátoru je AC

- K tomu nabízíme 3 různé regulátory:



- 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.



- 2 černé (sw) vodiče jsou AC vstup z alternátoru (protože je AC, nezáleží na tom, který černý ke kterému černému)
- červený (rt) vodič je 12V DC výstup plus
- hnědý (br) drát je uzemněn, vnitřně připojen k pouzdru

- Dva černé kabely vedoucí z generátoru ...

... by měl být zaveden do dodaného dvojitého plastového pouzdra zástrčky. Toto pouzdro se připojuje k plastové zástrčce na konci 2 černých vodičů na regulátoru. Nezáleží na tom, která černá je na které straně, protože existuje AC.

- Hnědý kabel z regulátoru ...

... měli byste se připojit k baterii mínus nebo k dobrému uzemnění, pokud není k dispozici žádná baterie.

- Červený kabel od regulátoru ...

... měli byste se připojit buď k baterii 12V PLUS, nebo pokud není kabeláž vedena k vašim spotřebitelům (obvykle kolík hlavního vypínače hlavního vypínače).

Opatruj se:

Špatná polarita poškodí elektroniku!

- Pokud používáte baterii, ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla pojistku 10A.

- Neexistuje žádná možnost pro kontrolku nabíjení bez baterie, to stejně nebude fungovat. Regulátor má vestavěný kondenzátor s vysokou účinností pro vyhlazení napětí. Tím zajistíte, aby vaše boční ukazatele (blikače) a houkačka fungovaly správně i bez baterie.

- Zůstává modrý (někdy modro/bílý) vodič na zapalovací cívce. Toto je vodič ke chcípáku.

Poznámka:

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

- Připojeno k zemi - zastaví zapalování!

- Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které původně již měly magnetické zapalování, a proto byly vypnuty zkratováním proti zemi.

- Tato vozidla mají záměrně hlavní zámek (nebo některé mají vypínač zhášení), který spojuje kolík se zemí, když je v poloze VYP (německá kola: kolík 2). Zde bude připojen modrý (modro/bílý) vodič zapalovací cívky. Tímto způsobem funguje cut-off jako dřívě.

<p>Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p>Nepoužívejte kabely "Nology super cables" ("hot wire"). Ty způsobují rušení systémů 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>- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušením. spolu s odrušenými konektory zapalovacích svíček (to přináší dvojí odpor/odrušení!). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušení.</p>	
<p>- 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 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 (přerušíte kontakt), většinu problémů lze vysledovat ve zřetěženém okruhu.</p>	
<p>- DŮLEŽITÉ: 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>	

<p>Důležité bezpečnostní a provozní pokyny - přečtěte si je a důsledně dodržujte!</p>
<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 (které <i>nemají vestavěný odrušovací odpor</i>), 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 (v žádném případě však <i>nepoužívejte potlačené konektory A potlačené konektory současně</i>. To by způsobilo rušení, zejména obtížné startování motoru). 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. Nepoužívejte tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).</p>
<p>- Po instalaci nezapomeňte zkontrolovat dotažení všech upevňovacích šroubů. Pokud se díly uvolní, dojde k jejich zničení. Šrouby dotahujeme pouze volně při předmontáži!</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 gumy a především také konektory zapalovacích svíček a svíčky (bohužel i zcela nové), pokud motor hned nenaběhne (zpravidla se po instalaci Limy 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!

Schaltplan 73ik102 (wiring diagram)

