



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

**Společnost produkty technickou Vyhledávání
pomoc**



Návod k instalaci systému 73 89 999 00

Verze 6. 10. 2013

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

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

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

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

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

Zamýšlené použití

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

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

Nabíjecí systém je v zásadě **vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM, gel**. **Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií.**

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

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

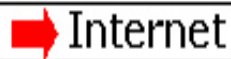
Při montáži dílů nezapomeňte začít s montáží dílů na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste před montáží dílů, které mají být připevněny vně motoru, zjistili, zda tento materiál skutečně sedí. Bohužel většinou platí, že montáž ovladače, zapalovací cívky, případně řídicí jednotky je teprve na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

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

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

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

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



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

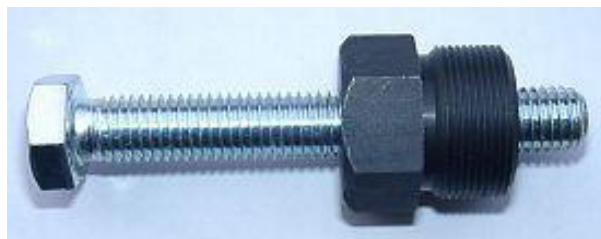
Měli byste obdržet tyto díly:



- Rotor / montážní šroub
- předmontovaná statorová jednotka
- Usměrňovač regulátoru
- Řídící jednotka (černá skříňka)
- elektronická zapalovací cívka / zapalovací kabel
- Drobné předměty



Neodstraňujte stator ze základní desky. Jen riskujete, že se vám pod ním zachytí kabely.



K demontáži nového rotoru potřebujete stahovák M27x1,25 (objednací číslo: 99 99 799 00 **-není součástí!**).

POZOR: Při použití stahováku se magnety v rotoru uvolní!



K odstranění starého rotoru potřebujete stahovák M8x90 (obj. č.: 70 80 899 90 **-není součástí!**).

Důležitá poznámka: R27 měl původně bateriové zapalování, nyní je to magneto zapalování. Výhoda magnetového zapalování je zřejmá, ale je tu také nevýhoda a důležitý rozdíl, na který je třeba si uvědomit.

Chcete-li nastartovat, musíte rychle a silně stisknout startér, abyste dosáhli startovací rychlosti (což motocykl zvládá dobře). Ale nezačne, pokud začnete váhavě, jak to možná dříve bylo možné.

Máme podezření, že mnoho kamarádů jednoválcových BMW (alespoň taková zkušenost s R25/26) se chce zbavit svého starého zapalování, protože zejména u jednoválcových motorů BMW dochází k problémům se startováním kvůli špatnému převodu startéru. . Když je nainstalován nový, první věc, kterou chcete udělat, je zkontrolovat, zda je jiskra opravdu lepší. Určitě ano, ale je to lepší pro zapálení plynu a ne pro viditelnost ([více informací online zde](#)).

Jedině tak můžeme vysvětlit, proč o žádném jiném motocyklu se stejně elektrickými součástkami dynama není tolik (nepravdivých) zpráv, že by nefungovalo zapalování.

Ujistěte se, že je vaše BMW zajištěno, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup k přední části motoru. Pro dobrý přístup budete muset posunout přední vidlici.

Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Rozlučte se prosím na tomto místě s tímto dobrým kouskem, protože od této chvíle budete mít 12voltový elektrický systém a - pokud chcete nainstalovat baterii - budete potřebovat 12voltovou baterii. Technicky vzato je systém schopen fungovat **bez baterie**. Pokud však váš **motocykl není považován za klasické vozidlo**, StVZO vyžaduje ke svému provozu parkovací světlo. Pokud jsou instalovány indikátory, můžete použít náš **alternativní ovladač s vestavěným kondenzátorem** nebo budete muset místo baterie nainstalovat **elektrolytický kondenzátor** s minimálně 20 000 μ F/16V pro vyhlazování. Budete potřebovat 12voltové žárovky do světlometů, rychloměru a zadního světla. Starý roh může zůstat.



Odstraňte kryt alternátoru (ochranné víčko) z motoru a odpojte kabely od alternátoru. Normálně by to měly být:

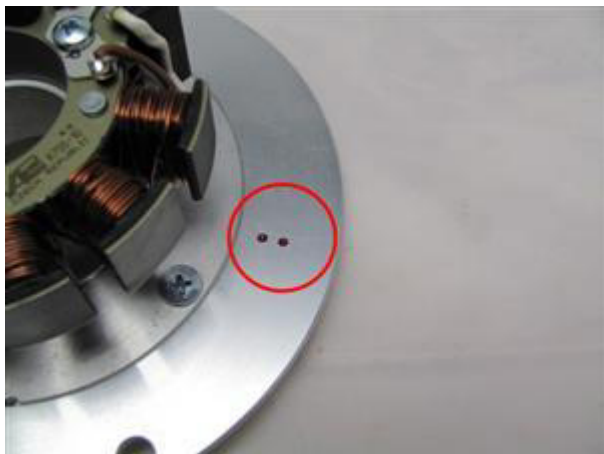
- modrý kabel na svorce 61 Lima (přechází na kontrolku nabíjení)
- tlustý černý kabel ke svorce 30 Lima (jde do baterie plus)
- tlustý červený kabel ke svorce 51 Lima (směřující ke spínači zapalování)
- černý kabel na svorce 15 (směřující ke spínači zapalování)

Vytáhněte všechny kabely z krytu motoru, ale žádný z nich nepřestříhnete (kromě kabelu od svorky 30 k baterii, který zcela vyjměte).

Povolte upevňovací šroub kotvy, který přidržuje rotor ke klikovému hřídeli. Možná budete muset zařadit 1. rychlostní stupeň, abyste získali trakci.

Povolte tři upevňovací šrouby statoru Lima na zadní stěně skříně a stáhněte skříň. Abyste mohli kotvu odtlačit, potřebujete stahovák kotvy. Případně postupujte podle doporučení v předchozím originálním návodu: "... do otvoru v náboji kotvy vložte 40 mm dlouhý kus kruhové oceli o průměru 5,5 mm a zašroubujte zpět šestihranný šroub."

Brzdy a odstředivé seřizovače na vačkovém hřídeli již nejsou potřeba. Části můžete odstranit nebo je tam ponechat. Stačí odpojit kabel k zapalovací cívce.



Prohlédněte si novou sestavu statoru v nové skříni alternátoru. Na základní desce najdete dvě malé červené značky, přibližně ve stejné úrovni jako tlustá černá cívka. Zde na obrázku je také zakroužkován červeně.

Toto je značka časování zapalování.



Nyní se podívejte na rotor, na jeho vnějším obvodu najdete malou značku (zářez).

Možná by bylo dobré tuto čáru zpřehlednit pomocí vláknitého pera, abyste ji na motoru lépe viděli. To je také značka zapalování.

Když je poloha klikového hřídele v horní úvrti (ne načasování zapalování!), jsou obě značky u sebe, jak je znázorněno dále na obrázku.



Protáhněte kabel statoru zevnitř otvorem pro kabel na motoru.

Dávejte pozor, abyste nepoškodili stator, který v tuto chvíli volně visí.



Jakmile je kabel zcela průchodný, zatlačte novou statorovou jednotku dolů do sedla alternátoru. Ujistěte se, že montážní otvory jsou rovněž zarovnané s vyvrtanými otvory.

Pomozte trochu vystoupit kabelu. Věci jsou tu těsné.

Přišroubujte tam díl pomocí 3 šroubů.



Přetáhněte přiloženou kabelovou průchodku přes kabel a zatlačte ji nahoru k pouzdru. Trochu oleje pomáhá klouzat po kabelu.

Zatlačte průchodku do otvoru motoru. Je to těsné, ale sedí.

Vyjměte zapalovací svíčku a uveďte píst do horní úvrti, do nejvyšší polohy, kam píst může dosáhnout. Nezáleží na tom, v jakém cyklu je motor. Vzhledem k tomu, že celá věc je

komplikovaná s kickstarterem, umístěte nový rotor volně na pahýl klikového hřídele, abyste jej mohli použít k otáčení klikového hřídele.



Po nalezení polohy TDC rotor opět opatrně stáhněte (neměňte polohu klikového hřídele!) a nasadte jej tak, aby značka na rotoru (jak je znázorněna na obrázku červeně zakroužkována) byla v úrovni červeného značení na stojanech základové desky.

Nastavení různých časů zapalování se provádí automaticky. K tomu je důležité toto základní nastavení.

Rotor opatrně přišroubujte pomocí imbusového šroubu M8x35 a široké podložky. Vždy dávejte pozor, abyste nehýbali klikovým hřídelem nebo nekroutili rotorem, jinak nebude zapalování správné. Našroubujte zapalovací svíčku zpět do válce.

Nyní jste nastavili zapalování na standardní hodnotu. Teoreticky to můžete změnit podle potřeby umístěním rotoru do požadovaného úhlu.

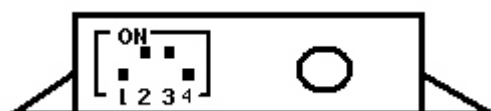
- Pohyb rotoru ve směru hodinových ručiček (při zachování stejné polohy klikového hřídele) způsobí dřívější zapálení
- posunutí proti směru hodinových ručiček způsobí pozdější posun
- Pokud se nastavení zapalování liší, zkontrolujte prosím časování zapalování pomocí stroboskopu, abyste předešli poškození motoru.



Nová zapalovací cívka je připevněna pod nádrží. Některé podvozky už mají držák s vhodnými otvory. Pokud tomu tak není, můžete použít [malý vlastní vyrobený plech](#) nebo stahovací pásy. Je to tu trochu těsné, ale cívka se vejde.

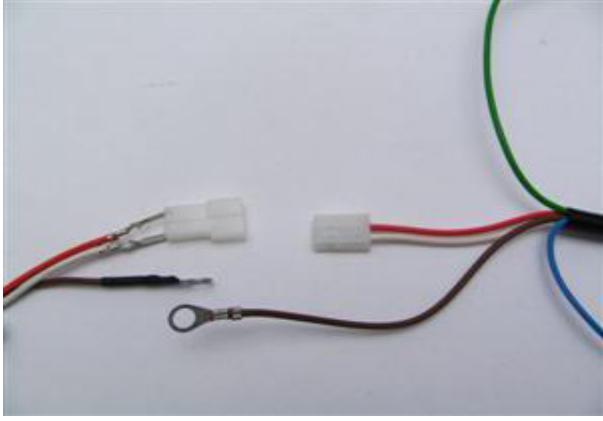
Novou řídicí jednotku a regulátor/usměřovač lze uložit například do prostoru pro baterii nebo náradí.



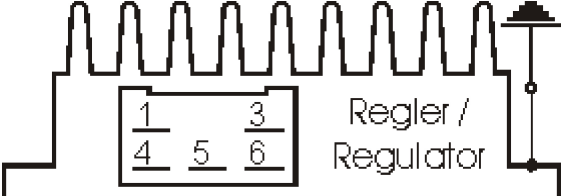
Při instalaci řídicí jednotky se prosím podívejte na malý modrý blok spínačů na horní úzké straně černé jednotky pro nastavení zapalování. Zde jsou 4 malé přepínače, které volí různé křivky předstihu zapalování.

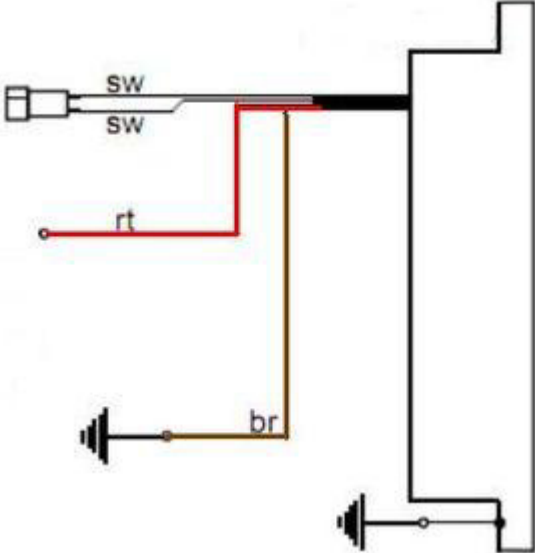



Křivka vhodná pro R27 dosahuje plného předstihu zážehu 38 stupňů při 3 000 ot./min, počínaje 9 stupni při volnoběhu a 2 stupni po TDC při startu, aby se minimalizoval zpětný ráz. Křivka se aktivuje, jak je znázorněno níže.

Přes tuto polohu přepínače se aktivuje stejná křivka, kromě toho, že při startování není 2 stupně po TDC, ale 2 stupně před TDC. Od 500 otáček je vše jako výše zmíněná křivka.

<p>Připojte kabely podle příslušného schématu zapojení!</p> <p>Pro náš DC (standardní) regulátor (95 22 699 06) použijte schéma zapojení 91ik12 :</p> <p>Pro náš DC regulátor s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte schéma zapojení 91ik_102 :</p>	
<p>* Aby se usnadnil nebo dokonce umožnil průchod kabelu úzkými otvory, není ještě zástrčka kabelu vedoucí k nové řídicí jednotce od nového alternátoru zasunuta do kontaktních jazýčků na konci kabelu. Konektor byste neměli připojovat, dokud nebude kabel konečně veden otvorem motoru. Navíc...</p>	
	<p>... vezměte zásuvku řídicí jednotky s barvami kabelu červená a bílá.</p> <p>Na tuto zástrčku nasuňte volně dodanou 2dílnou objímku zástrčky a vložte volné kabely alternátoru (červené a bílé) s kontaktními jazýčky do zadní části zástrčky. Ujistěte se, že výstupky konektoru zapadly do pouzdra konektoru. Přísnou pozornost je třeba věnovat správné poloze těchto kabelů v zástrčce:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ bílá přichází na bílou ▪ červená na červenou
<p>Pokud chcete (nebo potřebujete) kabely z pouzdra zástrčky znovu vyjmout, je nejlepší použít narovnanou kancelářskou sponku a pomocí ní zatlačit ozuby kontaktních jazýčků do strany, aby bylo možné zástrčky uvolnit.</p>	
<p>Hnědé kabely od alternátoru a řídicí jednotky s kroužkovými očky jsou přišroubovány k zemi (přídržné konzole) zapalovací cívkou. Bez těchto připojení systém nefunguje! Nespoléhejte prosím na rozměry rámu. Zbytky barev, nečistot a oleje často brání cívkou v dobrém kontaktu se zemí.</p>	
<p>Modro/bílý kabel řídicí jednotky - vypínací kabel.</p> <p>Poznámka: V případě problémů se zapalováním nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Cesta obvykle pokračuje (další podrobnosti viz Technická nápověda)!</p>	<p>Pokud je připojen k zemi, zapalování se vypne!</p> <p>Tuto variantu obvodu používáme u vozidel, která měla původně magneto zapalování (setrvačnick) a tedy vypnutá kvůli zkratu na kostru.</p> <p>Tato vozidla mají svorku na zámku zapalování (v německých vozidlech: svorka 2), která je v poloze „OFF“ přepnuta na kostru. K této svorce je připojen modrobílý kabel. To znamená, že zapalování je vypnuto jako předtím.</p> <p>Alternativně lze použít zvláštní zkratovací (kill) spínač.</p>
<p>Zelený nebo šedý kabel řídicí jednotky...</p>	<p>... je připojen na zástrčkový kontakt nové zapalovací cívkou.</p>
<p>NEBEZPEČÍ! Pokud je to možné, NEPROdlužujte zelený kabel řídicí jednotky. To může vést k problémům se zapalováním.</p> <p>Za žádných okolností nevedte zapalovací kabel(y) a kabel(y) řídicí jednotky společně ve společném plášti nebo jinak paralelně k sobě na dlouhou vzdálenost. To vede ke zpětné vazbě a tím k poruchám v zapalování, případně i ke zničení řídicí jednotky.</p>	
<p>* Připojení alternátoru k napájení osvětlení:</p>	

	<p>Dva černé kabely jdoucí od alternátoru vedou napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Se zapalováním nemají nic společného.</p> <p>Toto napětí je stále potřeba stabilizovat (regulovat) a usměrnit pro většinu aplikací, protože je to ze začátku střídavé.</p> <p>K dispozici jsou 3 různé varianty ovladače:</p>
	<p>Pozor: Jakákoli záměna plus a mínus bude mít za následek okamžité zničení ovladače, což nezakládá nárok na záruku! (Zkázou jasně poznáte podle zápachu spáleniny!)</p>
<p>* Varianta regulátoru 1: s DC (standardním) regulátorem (95 22 699 06) použijte schéma zapojení 91ik12 :</p>	
	<p>Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní zástrčku se 6 možnostmi zásuvných modulů, z nichž <u>jedna</u> je zdarma. K ovladači je dodáván vhodný protikus, do kterého se musí zasunout následující kabely a který musí zacvaknout.</p>
<p>Dva černé kabely od nového alternátoru...</p>	<p>... přejděte na svorky 1/4 nového usměrňovače (odtud jdou také černé kabely do regulátoru). Nezáleží na tom, který kabel vede ke které ze dvou svorek (1/4), protože zde je přiváděn střídavý proud.</p>
<p>Nový hnědý kabel s kroužkovým očkem na jedné straně...</p>	<p>... propojuje svorku 3 regulátoru/usměrňovače (odtud jde do regulátoru také hnědý kabel) se záporným pólem baterie nebo pevnou zemí. Pozor, nepřepóluje!</p>
<p>Nový červený kabel s kroužkovým očkem na jedné straně...</p>	<p>... propojuje vývod 5 regulátoru/usměrňovače (odtud jde i červený kabel do regulátoru) s kladným pólem baterie nebo vývodem pojistkové skříňky, na kterou šel napájecí kabel starého alternátoru (něm. motocykly: terminál 51) .</p>
<p>Ujistěte se, že mezi akumulátorem a elektrickým systémem vozidla je použita 15A pojistka . Pokud je na zámku zapalování stará silnější pojistka (kvůli původnímu 6V systému), vyměňte ji.</p>	
<p>Zelený/červený kabel nového ovladače na svorce 6...</p> <p>Poznámka: U ovladačů dodaných před listopadem 2007 měl tento kabel samostatnou zástrčku.</p>	<p>... je pro připojení ovládání nabíjení. Zde je připojena kontrolka (pokud je přítomna). To samozřejmě funguje pouze v případě, že je k dispozici baterie. Pokud je kontrolka připojena bez baterie, bude při běžícím motoru slabě svítit, i když se vyrábí elektřina. Stručně řečeno, bez baterie zůstává připojení volné. Stejně tak, pokud není světlo.</p>
<p>* Varianta regulátoru 2: s DC regulátorem s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte schéma zapojení 91ik_102 :</p>	

	 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dva černé kabely jsou připojeny k černým kabelům vycházejícím z alternátoru ▪ červený vodič je výstup 12V DC ▪ hnědý kabel je záporný a je vnitřně připojen ke skříni ovladače
<p>* Vysokonapěťový kabel (kabel zapalování)...</p> <p>Nepoužívejte prosím „Nology super cables“ („horké dráty“). Ty způsobují poruchy v systémech Powerdynamo a mohou vést k poškození elektroniky.</p>	<p>...našroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To je samozřejmě jednodušší, pokud to uděláte před instalací cívky na vozidlo. Používejte také dodaný zapalovací kabel, nikoli starý, nedefinovaný kabel.</p>
<p>Uděláte si službu, když svému motocyklu dáte nové svíčky a nové konektory (nejlépe s 1-2, maximálně však 5 kilooohmy). Problémů víc než dost Uděláte si službu, když svému motocyklu dáte nové svíčky a nové konektory (nejlépe s 1-2, maximálně však 5 kilooohmy). Více než dost závad lze vysledovat na "zjevně dobré" kabely, svíčky a zástrčky (včetně zcela nových)!</p> <p>Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřními odrušovacími odpory. spolu s potlačenými konektory zapalovacích svíček (to poskytuje dvojnásobný odpor). Vždy používejte pouze jednu metodu potlačení rušení.</p>	
<p>* Nakonec - před instalací baterie a před prvním spuštěním - věnujte prosím čas kontrole všech upevnění a kabeláže. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 voltů. Pamatujte také, že od této chvíle budete potřebovat 12V baterii. Houkačka může zůstat na 6 voltech.</p> <p>Pokud systém nefunguje okamžitě, podívejte se na naši stránku pro odstraňování problémů . Prvním krokem je odpojení modrého kabelu mezi relé a zapalovací cívkou (odpojení kontaktu), většina chyb se skrývá v oblasti vypínání.</p>	
<p>* DŮLEŽITÉ: Vezměte prosím na vědomí, že pokud by byl klikový hřídel regenerován (dříve) , kolík alternátoru by byl přetočený, a tudíž kratší. To způsobí, že se rotor dostane hlouběji a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejspodnější bod jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je zničený stator a tedy porucha zapalování.</p> <p>Další informace naleznete (online) zde!</p>	
<p>Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – MUSÍTE si je kompletně přečíst a dodržovat!</p> <p># Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky předepsané výrobcem vozidla a automobilovým obchodem. Instalace vyžaduje odborné znalosti. Značky zapalování na materiálu jsou pouze orientační při montáži. Po instalaci prosím zkontrolujte správnost vašeho nastavení vhodnými metodami (stroboskop), abyste vyloučili poškození motoru nebo ohrožení vašeho zdraví. Za instalaci a správné nastavení nesete výhradní odpovědnost.</p> <p># Pozor Systémy zapalování generují vysoké napětí, ohrožení života! S našimi zapalovacími cívkami až 40 000 voltů! Při neopatrném zacházení to může způsobit nejen silnou bolest, ale <u>může také poškodit srdce!</u> Lidé s kardiostimulátorem by neměli pracovat na zapalovacích systémech. Vždy udržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a otevřete vysokonapěťové kabely a při testování přitlačte konektor zapalovací svíčky pevně k zemi pomocí izolačního předmětu, aby se napětí bezpečně rozptýlilo. Pro synchronizaci karburátoru <u>nikdy</u> netahejte za konektor zapalovací svíčky ! Nikdy</p>	

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

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



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