

Systém 1306799RT**Tip****Výhody oproti starému systému:**

- Všechny díly jsou nové
- Výrazně jasnější světlo
- Velmi stabilní zapalování s vysokoenergetickými jiskrami
- Lepší startování a lepší spalování
- Žádné opotřebení kontaktního přerušovače

6voltový alternátor/elektronické zapalování pro IFA / MZ RT 125 (všechny typy)


- Pro 12V viz systém 1321799RT # 12Volt je lepší systém!

- Magneto zapalování s integrovaným plně elektronickým zapalováním, světelný výkon 6 V/75 W stejnosměrného proudu. Bezkontaktní elektronické zapalování s vlastním zdrojem napájení uvnitř systému. Nahrazuje starý alternátor, přerušovač (nebo předchozí elektronické zapalování), zapalovací cívku. Není třeba provádět žádné změny na skříni motoru.

- Pokud dodržíte určité pokyny, můžete systém provozovat zcela bez baterie.



M1306799RT

Pokyny pro instalaci systému 1306799RT	18.7.2024
<p>- Pokud umíte nainstalovat a seřadit 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>DŮLEŽITÉ</p>	
<p><u>Před zahájením instalace si pečlivě přečtěte 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). Při prvním spuštění motoru po instalaci je třeba dbát zvláštní opatrnosti. 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 nikel-kadmiovými, nikel-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 naší podporou, protože situaci neznáme. 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 supermarketu z regálu, ale vzhledem k rozmanitosti typů a možným změnám materiálu od doby jejich výroby před mnoha lety se vždy jedná o složitou 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.

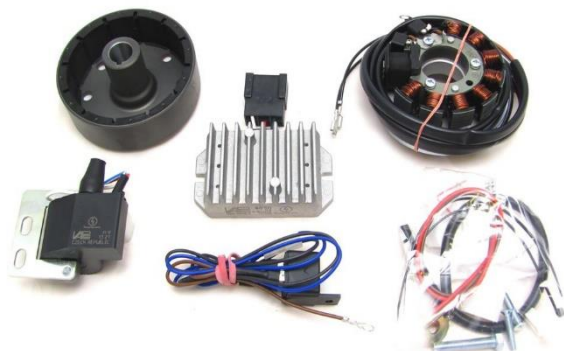
- Pokud nemáte odborné znalosti potřebné pro instalaci, nechte instalaci provést odborníkem nebo v příslušném specializovaném servisu. Nesprávná instalace může poškodit nový systém i motocykl nebo dokonce způsobit zranění jezdce.

- 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).

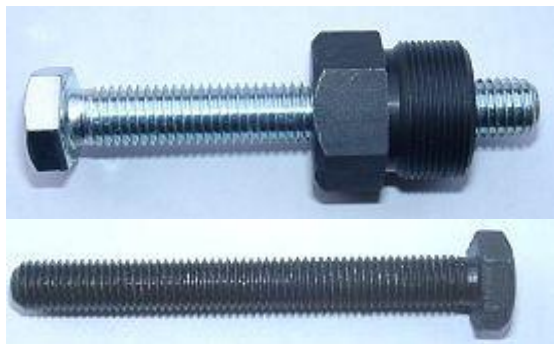
- **Pokud máte přístup k internetu, je lepší si tuto dokumentaci prohlédnout online.** Většinu obrázků si můžete zvětšit kliknutím na ně a získat další a případně aktuálnější informace. Seznam systémů na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>

Měli jste obdržet tyto díly



- Základní deska s cívkou statoru
- Rotor
- Regulátor/usměrňovač
- Elektronická zapalovací cívka (CDI)
- Vypínací relé s kabely
- Kabel baterie, stahovací pásky
- Šroub rotoru M7, podložka,
- Upevňovací šrouby M5

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



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

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

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

Poznámky ke starému zapojení: Zkušenosti ukazují, že v průběhu času došlo ke změnám v elektrickém systému téměř každého motocyklu. V důsledku toho se barvy kabelů a dokonce i elektrické spoje nebo díly jako takové již často neshodují s původními a mohou se proto lišit od toho, co zde popisujeme. V případě pochybností nahlédněte do originálního schématu zapojení. Nezapomeňte také, že existovaly různé verze s odlišným zapojením.

- Ujistěte se, že váš RT stojí pevně na stojanu, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně alternátoru motoru.

- Po dobu instalace odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Můžete také jezdit bez baterie. Systém to umožňuje.

- Rozhodněte se, jaký způsob vypnutí zapalování chcete použít. Existují různé možnosti, z nichž každá má své výhody a nevýhody. Variantu s relé jsme předem sestavili.

- Volitelné relé (standardně dodávané)

Výhoda: Tato možnost umožňuje používat zámek zapalování jako dříve. Na provozu motocyklu se nic nemění.

Nevýhoda: Systém nelze používat bez baterie (ačkoli v případě nouze můžete jezdit bez ní, pouze nebude fungovat vypínání zapalování).

- Možnost pozice 5

Výhoda: Na motocyklu lze jezdit zcela bez baterie. Výhoda zejména pro klasické automobily, které se řídí jen zřídka.

Nevýhoda: Zapalování nelze normálně vypnout pomocí polohy zapnuto/vypnuto zámku zapalování a vozidlo lze nastartovat i bez klíčku zapalování. Zapalování se vypíná krátkým přepnutím zámku zapalování do polohy 5 (dříve poloha startování tlačítkem).

- Metoda stop spínače

Výhoda: Na motocyklu lze jezdit bez baterie. Neexistuje žádné relé, které by mohlo selhat.

Nevýhoda: Musíte namontovat další stopspínač (nejlépe na řídítka).

Trik: Tlačítko blikáče světlometů můžete přeměnit na vypínač.



- Odpojte všechny kabely vedoucí ke starému alternátoru. Obvykle jsou to

- kabel DF (černý)
- kabel D+ (červený)
- kabel k zapalovací cívce (zelený).
- zemnicí kabel (hnědý)

- Vyjměte alternátor.



- Odpojte kabely vedoucí k regulátoru a zapalovací cívice ve spínací skříňce. Obvykle jsou to:

- kabel DF (černý)
- kabel D+ (červený)
- kabel k zapalovací cívice (zelený).
- zemnicí kabel (hnědý)

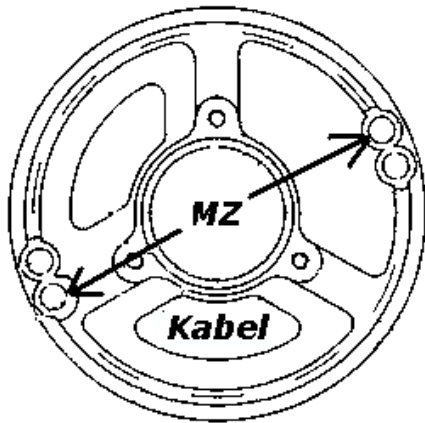
- Odstraňte pouze tyto kabely vedoucí mezi alternátorem a spínací skříňkou.



- Pomocí šroubu M10x90 vytlačte kotvu starého alternátoru z klikového hřídele. (Obj. č.: 89 99 026 00 -Není součástí dodávky!)



- Pokud je na sedle alternátoru vpravo stále umístěn zajišťovací kolík, odstraňte i ten (stáhněte jej kleštěmi nebo odstříhnete), jinak alternátor do skříňe nezapadne.



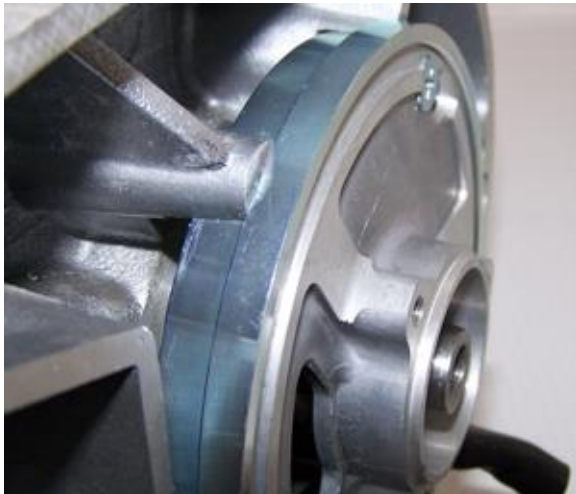
- Vyšroubujte 3 šrouby, kterými je nový stator připevněn k základní desce, a mírně jej od desky odtáhněte (1 cm), abyste získali přístup k montážním otvorům pod ním. Dávejte pozor, abyste nepoškodili smaltovanou izolaci vodičů cívky.

- Zjistěte, jaké opěrné otvory jsou pro MZ nutné. Existují 2 sady otvorů, z nichž jedna je určena pro MZ.

- Upozorňujeme, že kabel statoru musí procházet otvorem označeným "Kabel". Pokud kabel prochází jiným otvorem, není správné časování zapalování a motor nepracuje.



- Umístěte základní desku (skládající se z vnějšího ocelového kroužku a vnitřní hliníkové desky) na sedlo starého alternátoru, jak je znázorněno zde. Zvláštní pozornost věnujte správné volbě upevňovacích otvorů (viz výše). Statorová cívka stále volně visí na kabelu. Přišroubujte obě desky ke skříni pomocí dvou dodaných šroubů M5x25.



- Obrázek ukazuje, jak musí vnější ocelový kroužek sedět na bloku motoru.



- Umístěte statorovou cívku zpět na základní desku. Cívka musí na své místo zapadnout poměrně pevně. Pokud na desce sedí jen měkce, je pod ní téměř jistě zachycen kabel! Ujistěte se, že stator sedí na desce rovně a že v něm nejsou zachyceny žádné kabely - jinak dojde ke zničení systému nebo přinejmenším k jeho poruše. Přišroubujte cívku zpět pomocí 3 šroubů M4x25.

- Naposledy zkontrolujte, zda jste vybrali montážní otvory podle typu vozidla (viz výše) a zda jste vše správně smontovali. Silná černá cívka musí nyní směřovat ve směru 5 hodin.



- Při instalaci statoru neprovádějte žádné mechanické změny na skříni motoru. Nikdy neodstraňujte ocelový kroužek, i kdybyste se nakrátko (a jistě nesprávně) domnívali, že to musíte udělat kvůli montáži základní desky.

- Děláte chybu, že talíř položíte až na podlahu. Stejně jako stará Lima však musí sedět v držáku dále nahoře.



- Starou gumovou průchodku můžete použít k ochraně nového kabelu alternátoru a k utěsnění motorového prostoru.



- Zatlačte rotor na klikový hřídel. Ujistěte se, že je zajištěn na čepu klikového hřídele. Zkontrolujte, zda je rotor skutečně pevně usazen na hřídeli. Může se stát, že kolíky jsou příliš vysoko a brání uložení. V takovém případě je třeba čep mírně zkrátit pilníkem.



- Zkontrolujte, zda rotor volně směřuje dolů k základní desce a nedrhne o ni. Pevně utáhněte rotor šroubem M7x40. Nezapomeňte na podložku. K opětovnému uvolnění rotoru použijte stahovák M27x1,25.



- Při montáži krytu dynama zkontrolujte, zda se nedotýká nového rotoru, tj. zda se rotor netře o bok krytu. Průměr nového rotoru skutečně odpovídá průměru starého dynama, ale byly zde i rozdíly. Často je kryt již z výroby opracován tak, aby se na něj vešlo dynamo, jak ukazuje obrázek zde. Je však možné, že zde budete muset něco předělat (oblast zakroužkovaná červeně), zejména pokud používáte jiný kryt, než který byl na motoru původně.



- Při utahování (nebo povolování) šroubu rotoru jej nikdy nedržte. Nikdy nevkládejte do otvorů v rotoru žádné předměty. Tím nevyhnutelně poškodíte cívky statoru pod ním a zničíte systém.



Kde dochází k zapálení?

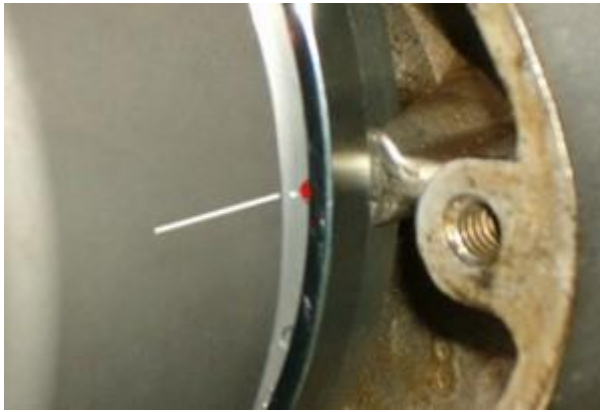
- Nyní se podívejte na rotor, na jeho vnějším obvodu najdete malou značku (vroubkovanou čáru). Na obrázku je pro lepší rozpoznatelnost zvýrazněna bílou barvou.

- Možná by bylo dobré tuto čáru zřetelněji označit perem s vláknovým hrotem, aby byla na motoru lépe vidět.



- Na hliníkové základní desce najdete druhou malou značku. Zde na obrázku je pro lepší rozpoznatelnost zvýrazněna bílým kroužkem.

- Obě jsou značkami zapalování.



- Funguje to pouze tehdy, když jsou obě značky nad sebou.

- **Systém musí být připraven k provozu.**

- Časování zapalování našich systémů je optimálně přednastaveno. Pokud si však chcete systém zkontrolovat, najdete informace na našich webových stránkách v části: Jak změřím časování zapalování stroboskopem?

Rozhodněte se, kam chcete novou zapalovací cívku namontovat.



- **Nejjednodušší řešení:**

- Připevněte zapalovací cívku pomocí úchytné spony nebo pomocí stahovacích pásek k rámové trubce pod nádrží.

- Pro zachování vzhledu můžete vést kabel zapalování od cívkové skříňky nahoru pod nádrž. Odtud pak aktivní zapalovací kabel vede zpět dolů ke svíčce. Pokud se neskloníte, abyste se pod nádrž podívali, změnu nevidíte.

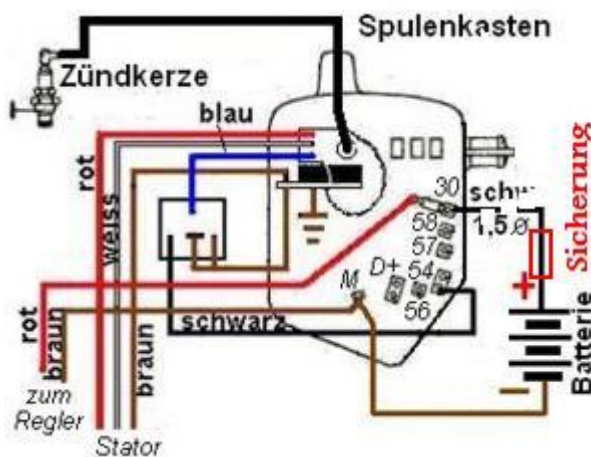


- **Elegantnější, ale poněkud složitější a složitější řešení:**

- Umístění nové zapalovací cívky do skříňky cívky. Je to komplikované, protože je třeba upravit jak vnitřek skříňky cívky, tak novou zapalovací cívku. Proto doporučujeme instalovat cívku pod nádrž. Informace o řešení v boxu cívky najdete dále v tomto návodu.



- Zámek zapalování zůstává ve skříňce cívky ... a nová zapalovací cívka zde má také místo.



- Červený a bílý kabel, jakož i hnědý zemnicí kabel z nové klimatizace a modrý vypínací kabel jsou připojeny k nové zapalovací cívce.

- Kladný bod baterie zůstává - přes novou 15A pojistku na svorce 30, kam vede červený kabel nového regulátoru (nebo přímo na baterii).

- V bodě uzemnění vychází hnědý kabel z regulátoru nebo ze záporného pólu baterie a hnědý kabel vede přímo k zápornému pólu baterie.



- Připevněte řídicí jednotku/usměřovač a relé na vhodné místo, např. vedle baterie v boční skřínce.



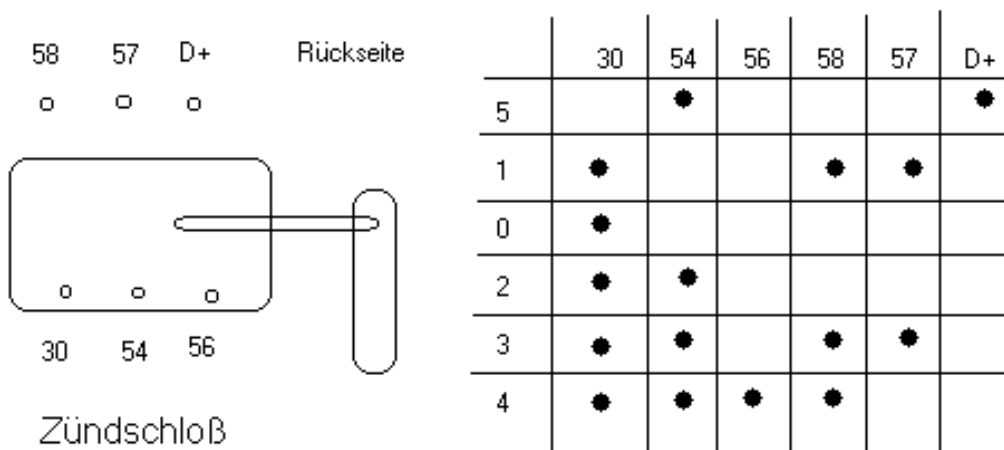
- Regulátor/usměřovač a relé v boční skřínce.



- Z přestavby není stále nic vidět.

- Následující kroky se liší v závislosti na způsobu vypnutí.

Nejprve se podívejte na přiřazení svorek původního hlavního vypínače v cívkové skříňce.



Metoda relé a vypínače

D+: svorka zůstává volná, nevedou do ní žádné kabely

30: Baterie a připojení k nové řídicí jednotce (červený kabel)

54: Brzdové světlo, klakson a plus pro kontrolku dobíjení a kontrolku volnoběhu a relé (je-li namontováno).

Pozice 5 Metoda

D+: modrý kabel nové zapalovací cívky je jediným kabelem připojeným ke svorce.

30: Baterie a připojení k nové řídicí jednotce (červený kabel)

- **Upozornění:** Pokud je vadná žárovka indikátoru neutrálního převodu, nefunguje vypnutí zapalování; to pak můžete napravit současným spuštěním brzdy zadního kola.

Poznámky k instalaci zapalovací cívky do skříňky cívky


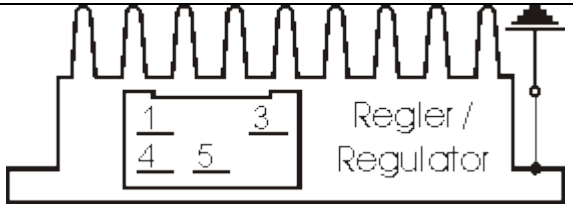
- Ve spínací skříňce můžete udělat dvě věci (v závislosti na kvalitě materiálu, který se ve spínací skříňce nachází, a na ochotě a schopnosti investovat čas a práci):

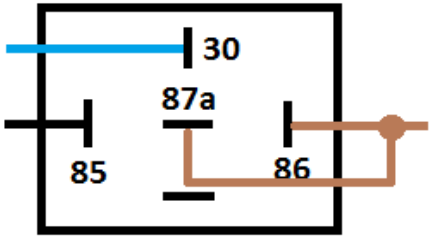
úplně vyprázdněte skříňku a nainstalujte pouze zapalovací cívku nebo

vyjměte ze skříňky pouze starou zapalovací cívku a regulátor a spínač ponechte na místě.

- Chcete-li nainstalovat zapalovací cívku do skříňky cívek, nejprve vyjměte původní zapalovací cívku, regulátor a zámek zapalování ze skříňky cívek. Buďte opatrní, bubínek zámku zapalování je odpružený a jeho zpětná instalace je obtížná. Poté vyjměte skříňku cívky a vyvrtejte původní vývodku kabelu zapalování. Znovu namontujte skříňku cívky, odřízněte svorkovnici ze zámku zapalování (otvor pro upevňovací šroub však ponechte na místě).

- Je třeba vyměnit také novou zapalovací cívku. Je třeba odstranit přídržnou desku cívky.

Poznámka: Všechny naše 6voltové systémy nepodporují funkci kontrolky nabíjení!	
Kabely připojte podle schématu zapojení 71ir6 , tj:	
- 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>... Vezměte zástrčku zapalovací cívký s červenou a bílou barvou kabelu.</p> <p>- Na tento konektor nasadte 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
- 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.	
- Hnědý kabel od alternátoru s kroužkovou svorkou je přišroubován k zapalovací cívce u jejího uzemnění (držák).	
- Pozor, nedodržování předpisů je nejčastější příčinou problémů se zapalováním! Bez tohoto přímého propojení nebude systém fungovat nebo nebude dlouhodobě správně fungovat, pokud se budete spoléhat pouze na rám jako na vodič.	
- Nespoléhejte se na hmotnost rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje často brání dobrému kontaktu cívký se zemí.	
	- Regulátor/usměřovač má kompaktní zástrčku se 6 možnostmi připojení, z nichž dvě jsou volné. S regulátorem je dodáván odpovídající protikus (od dodávky v listopadu 2007), do kterého je třeba zasunout následující kabely, které se musí zacvaknout.
- Řídicí jednotka <u>nemá žádný</u> konektor pro kontrolku nabíjení!	
- Dva černé kabely nového alternátoru jsou připojeny ke svorkám 1/4 nového usměřovače (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/usměřovače (odtud vede do regulátoru také hnědý kabel) k zápornému pólu baterie nebo k pevnému uzemnění. Dávejte pozor, aby nedošlo k přepólování!

<p>Nový červený kabel s očkem na jedné straně ...</p>	<p>... připojuje svorku 5 regulátoru/usměřovače (odtud vede do regulátoru také červený kabel) ke kladnému pólu baterie. Jedná se o integrační bod mezi starým a novým systémem osvětlení.</p> <p>- Pokud jezdíte bez akumulátoru, je připojen ke kabelu, který vede k napájecímu napětí zámku zapalování (u německých motocyklů: svorka 30).</p>
<p>- Ujistěte se, že je mezi baterií a elektrickým systémem vozidla použita pojistka 15 A.</p>	
<p>- Zbývá modrobílý kabel zapalovací cívky - vypínací kabel.</p> <p>- Pokud je připojen k zemi, zapalování se vypne!</p> <p>- Poznámka: V případě poruchy zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Cesta pak obvykle pokračuje</p>	<p>- Vypínání pomocí přidavného vypínače: - Relé není namontováno. Modrobílý kabel zapalovací cívky je připojen ke spínači, který přepíná na zem (např. tlačítko, které se připevní na řídítka). Další informace naleznete v informacích o vypnutí. Případně můžete použít zámek zapalování, který vypíná na zem.</p> <p>- Vypněte polohou 5 (tlačítkový spínač zapalování, je-li k dispozici): - Modrobílý vypínací kabel zapalovací cívky je připojen ke svorce 61 (normální svorka pro řízení nabíjení). Všechny kabely, které dříve vedly k této svorce, včetně kabelů k žárovce pro ovládání nabíjení, musí být odpojeny (nebo žárovka vyjmuta). Zapalování se vypíná přepnutím do polohy 5, dokud se motor nezastaví. Dochází k tomu, že v poloze 5 se zapalovací cívka přepne přes svorku 61 na svorku 15, kde jsou spotřebiče připojeny k zemi (alespoň regulace volnoběhu) a přes kterou zapalovací cívka získá zem potřebnou pro vypnutí.</p>
<p>- Přřazení relé (pokud je tato možnost použita):</p> 	<p>- Varianta baterie: - Hnědý kabel relé připojte k zemi pomocí kroužkové svorky. Delší černý kabel relé připojte ke svorce hlavního vypínače (spínač zapalování, u německých motocyklů: svorka 15 nebo 54), která je v poloze "zapnuto" pod napětím. Modrý kabel (vycházející ze svorky 30 relé) připojte k modrobílému kabelu zapalovací cívky. Tento kabel by měl být v případě výpadku baterie během jízdy odpojen, aby bylo možné pokračovat v jízdě. (Pak však nelze motor vypnout!).</p> <p>- Hnědý kabel s kroužkovou svorkou ze svorek 87a a 86 je připojen k uzemnění.</p> <p>- Černá svorka ze svorky 85 vede na svorku 15 zámku zapalování (svorka pod napětím, když je zapnutá).</p>
<p>- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p>Nepoužívejte kabely "Nology super cables" ("hot wire"). Ty způsobují poruchy v systémech VAPE a mohou poškodit elektroniku.</p>	<p>... šroub do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To je samozřejmě jednodušší, pokud to provedete před montáží cívky do vozidla. Použijte také dodaný kabel zapalování, a ne starý, nedefinovaný kabel.</p>

- 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 rotoru (nýty jsou nejnižším bodem) s cívkou statoru. 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.

K synchronizaci karburátoru nikdy nevytahujte 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 cívký s výjimkou jejího vysokonapětového 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 cívký. Zapalování funguje správně pouze v případě, že jsou k cívký 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 cívký 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 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 nesvářejte vozidlo elektricky, aniž byste předtím zcela odpojili všechny elektronické části obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívký a řídicí jednotku). Stator a rotor není nutné demontovat; pájejte pouze pájecím zařízením, které je provozováno přes předradné 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 cívký! Zásadně platí, že zapojení je vždy barevné na barvu. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Na poškození způsobené obrácenou 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 nevkláděte 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!

Schaltplan 71ir6 (wiring diagram)

