

Systém 731599900**Alternátor / elektronické zapalování pro Zündapp KS601**

- Pro K/KS500 a 600 viz přídatný systém 777099900 (2 samostatné cívky kvůli prostoru pod krytem).

- Jedná se o nástupnický systém pro náš systém: 70 88 999 00. Hlavní výhodou je eliminace obtížného nastavení senzoru ve věži!

- Díky tomu se instalace systému výrazně zjednodušila.



- Magnetoelektrický zapalovací systém s integrovaným bezkontaktním, na otáčkách závislým, automaticky nastavitelným zapalováním. Světelný výkon 12 V/180 W stejnosměrného proudu. Nahrazuje starou dynamo zapalovací jednotku Noris DS, včetně řídicí jednotky a nastavovacího mechanismu. Není třeba provádět žádné změny na skříni motoru. Z technického hlediska můžete systém provozovat zcela bez baterie. Zapalování je integrováno v novém dynamu, magneto zůstává kvůli vzhledu jako nefunkční součást.

- Zapalovací cívka, regulátor a řídicí jednotka musí být instalovány mimo motor, např. pod palivovou nádrží.

výhody oproti starému systému:

- Všechny díly jsou nové
- Plně elektronické bezkontaktní zapalování s automatickým nastavením zapalování
- Výrazně jasnější světlo (použití 40/45W žárovky)
- Stabilní zapalování se silnou jiskrou
- Lepší startování a lepší spalování paliva
- Už žádné opotřebení uhlíkových kartáčů, sběrače, odstředivého regulátoru a jističe.

Důležité poznámky


- Jedná se o náhradní systém, nikoli o přesnou repliku originálu (pokud ji chcete, musíte kontaktovat společnost Zündapp). Hlavní komponenty jsou použity i v jiných systémech, protože tento modulární princip je jediným způsobem, jak zachovat rozumnou cenu.

Pouzdro je hliníkové, proto ta hliníková barva. Uchycení krytu písma (který také není součástí dodávky) je jiné (rozměry zde). Rozteč otvorů pro upevnění krytu je 76 mm, závit je M6 a je uspořádán vodorovně. Pro upevnění krytu jsou použity distanční šrouby. Pokud jiný kryt vyžaduje jinou rozteč otvorů / závit, uveďte to prosím při objednávce.

- Vývod kabelů na věži je vzadu.

- Tento systém nelze použít v systému Zündapp KS750, i když původní systémy byly pravděpodobně stejné. Naše systémy KS750 a R75WH se liší v jednom kritickém rozměru.



Pokyny pro instalaci systému 731599900	19.7.2024
<p>- Pokud umíte nainstalovat a seřídít originální zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete systém VAPE také nainstalovat. Pokud jste se tím nikdy předtím nezabývali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo se v tom vyzná.</p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínek a způsobů instalace, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná instalace může mít za následek poškození majetku nebo dokonce zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost za jakékoli ztráty, škody nebo náklady vzniklé v důsledku nesprávné instalace, provozu, používání nebo údržby nebo s nimi jakkoli související. Vyhraujeme si právo provádět změny výrobku, technických údajů nebo návodu k instalaci a obsluze bez předchozího upozornění.</p>	
<p>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. Pokud zjistíte 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 pravidelně provádí příslušný orgán</p>
<p>- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM, gelovými. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích akumulátorů.</p>	
<p>- Systém není vhodný pro použití v rámci sportovních akcí. Pokud se systém nepoužívá v souladu s určením, záruka zaniká. Kromě toho je možné, že systém nebude poskytovat požadovaný výkon a my vám nebudeme moci pomoci s naší podporou, protože nejsme obeznámeni s danou situací. V nejhorším případě může nesprávné používání vést i ke zrušení povolení k provozu.</p>	
<p>- Při montáži dílů vždy začněte montáží dílů na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste se ujistili, že tento materiál skutečně pasuje, a teprve poté namontujte díly, které mají být namontovány mimo motor. Bohužel se většinou stává, že montáž regulátoru, zapalovací cívky nebo řídicí jednotky je prvním krokem a tyto díly jsou v průběhu montáže velmi často upravovány (aniž by byly sladěny!), což nám znemožňuje jejich pozdější odprodej. Výměna osvětlovacích/zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako nákup v supermarketovém exshopu, 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>



Tyto díly jste měli obdržet!

- Kompletní pouzdro s cívkami statoru
- Rotor (pólové kolo)
- Dvojitá zapalovací cívka (2 jednoduché cívky na přání) / zapalovací kabel
- Řídicí jednotka předstihu zapalování
- Regulátor/usměřovač
- Relé s přípojovacími kabely
- Stahovák rotorů
- Upevňovací šrouby



- Pro opětovnou demontáž nového rotoru používejte pouze dodaný stahovák M27x1,25 (č. 70 85 899 99).

- **UPOZORNĚNÍ:** Nikdy nepoužívejte jiný stahovák, kladivo nebo jiné zařízení, které by mohlo magnety uvolnit.

- Nové dynamo (ve skutečnosti magneto) je předem smontované. Není důvod jej rozebírat, např. kvůli demontáži věže nebo cívek. Riskujete pouze jeho poškození.

- Je však nutné odstranit upevňovací mechanismus krycí desky. Ten se skládá ze dvou nad sebou umístěných kroužků. Povolte dva šrouby a sejměte horní kroužek. Poté otočte spodní kroužek o 90 stupňů doleva nebo doprava, dokud se neuvolní jeho výstupky v krytu, a vyjměte i tento kroužek.



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

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. V tomto okamžiku se rozlučte s dobrým kusem, protože od této chvíle budete mít 12voltovou elektrickou soustavu a budete potřebovat 12voltovou baterii, pokud chcete baterii nainstalovat.

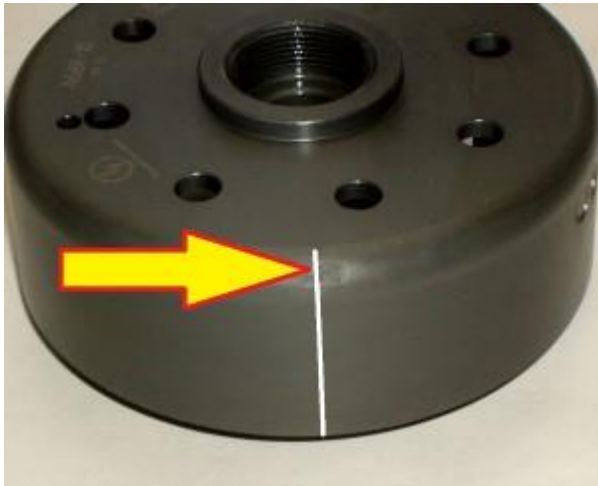


- Nyní odpojte všechny kabely ze staré Limy a vyjměte je.

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

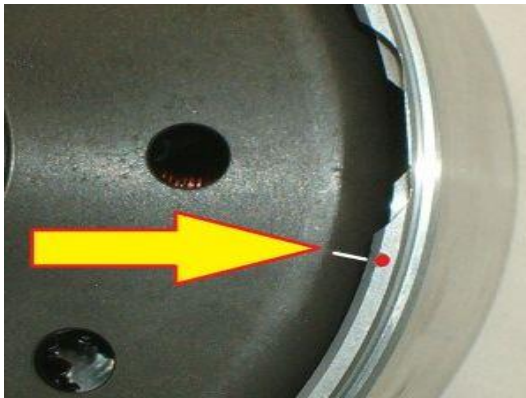


- Pokud pracujete na modelu KS750 nebo BMW R75, měli byste odpojit magneto. Pokud jej chcete úplně vyjmout, budete muset takto vzniklý otvor zakrýt, abyste zabránili ztrátě oleje. Např. takovým krytem (není součástí dodávky).



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete vylisované označení.

- Jedná se o značku zapalování.



- Podívejte se na pouzdro. Zde najdete malou červenou značku na horní straně stěny pouzdra vpravo od malých černých cívek.

- Jedná se také o značku zapalování.

- Když je klikový hřídel v horní mrtvé poloze, jsou oba nad sebou.

Nyní nasadte nové pouzdro na blok motoru. Připevněte jej tam dvěma plochými šrouby M8. Nebojte se, i když tam předtím byly 4 šrouby, tyto 2 budou zařízení bezpečně držet.



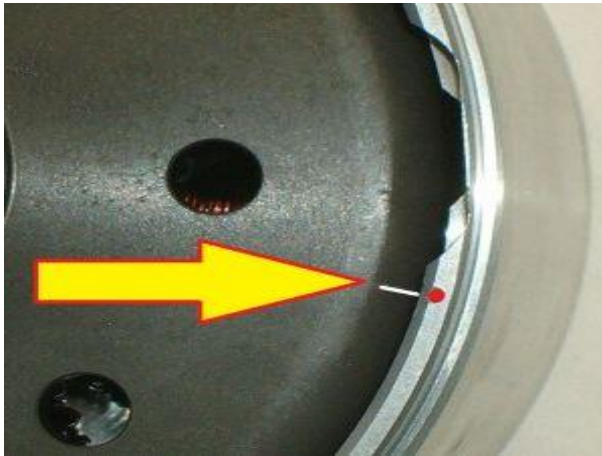
- Vyměňte zapalovací svíčky, abyste zajistili plynulé otáčení klikového hřídele. Nasadte rotor na klikový hřídel (zatím jej nešroubujte) a **(DŮLEŽITÉ!)**: zkontrolujte, zda se rotor může volně otáčet přes základní desku a sadu cívek.



- Přiveďte píst (jakýkoli) do horní mrtvé polohy. Nejjednodušší způsob, jak to provést, je použít značku TDC.

- Nenastavujte na časování zapalování, ale na TDC.

- V této poloze klikového hřídele rotor opět opatrně stáhněte. Upozornění: Poloha hřídele se nesmí měnit.



Nyní:

- pamatujte na označení rotoru
- pamatujte na označení na krytu
- zkontrolujte, zda je klikový hřídel v poloze TDC.
- Umístěte rotor tak, aby obě značky byly nad sebou.

- Nejjednodušší je zašroubovat stahovák do rotoru, což usnadňuje jeho uchopení.

- Do této polohy zašroubujte rotor pomocí speciálního šroubu M12x1 (nezapomeňte na podložku). Dbejte na to, abyste nezměnili polohu klikového hřídele, přičemž boční pootočení o 1-2 mm je zanedbatelné.

- Nyní jste nastavili zapalování na standardní hodnotu. Teoreticky ji můžete změnit podle potřeby nastavením rotoru na požadovaný úhel.

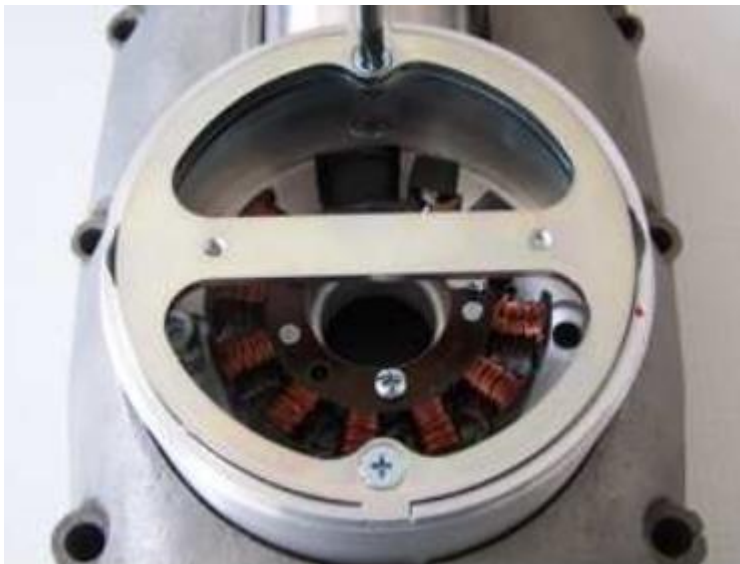
- Posunutí rotoru ve směru hodinových ručiček (při nezměněné poloze klikového hřídele) vede k dřívějšímu zapálení.
- Posun proti směru hodinových ručiček způsobí pozdější zapálení.
- Pokud se nastavení zapalování liší, nezapomeňte zkontrolovat časování zapalování stroboskopem, abyste předešli poškození motoru.
- Prokážete si službu, když v tomto okamžiku dáte motocyklu nové zapalovací svíčky a nové konektory zapalovacích svíček (nejlépe s odporem 0-2 kOhm).
- Nastavte mezeru mezi elektrodami zapalovacích svíček na 0,4-0,6 mm.

- Na motocyklu musí být nyní namontována nová elektronická zapalovací cívka, řídicí jednotka a regulátor/usměřovač. Regulátor je dostatečně dimenzován a nevyžaduje přímý přívod čerstvého vzduchu. Tyto díly lze připevnit například na malou přídržnou desku (není součástí dodávky) pod horní kryt motoru.

- Před instalací řídicí jednotky si prohlédněte malé spínače na přední straně dílu. Tyto 4 spínače aktivují různé regulační křivky.



- Ten, který se doporučuje pro tyto motocykly, se aktivuje nastavením přepínače 2 do polohy ON a všech ostatních do opačné polohy (tj. OFF). Tím se při startování dosáhne zapalování při 2° a poté se rovnoměrně nastavuje od 1 000 ot/min do 40° při 3 000 ot/min.



- Po úspěšném spuštění motoru vyměňte držák krytu.

- Vložte spodní kroužek, otočte jej o 90 stupňů, nasadte horní kroužek a oba sešroubujte.



- Zbývá jen nasadit původní kryt a zajistit jej šrouby M4.

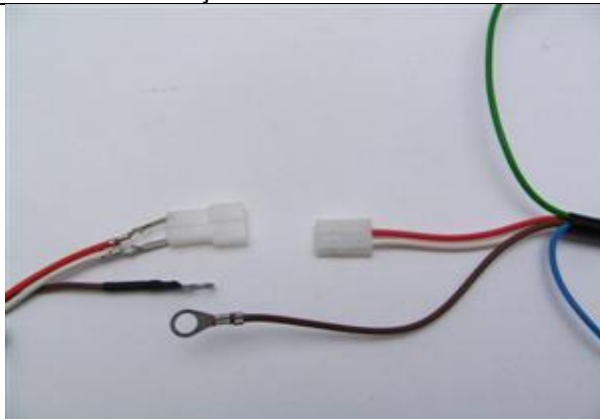
- **POZOR:** Dbejte na to, aby upevňovací šrouby krytu nezasahovaly do rotoru a nebránily jeho otáčení! Pokud použijete plošší víko, musí být tyto šrouby odpovídajícím způsobem kratší!

(Na obrázku je motor KS601)

Připojte kabely podle příslušného schématu zapojení!

Pro náš stejnosměrný (standardní) regulátor (**95 22 699 06**) použijte schéma zapojení **92ir12**: Pokud je stejnosměrný regulátor dodáván s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (**73 00 799 50**), použijte také **schéma zapojení R_102**:

- 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 ...



... vezměte zástrčku řídicí jednotky s červenou a bílou barvou kabelu.

- 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:

- 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.

- Hnědé kabely od alternátoru a řídicí jednotky s očky jsou přišroubovány k zapalovací cívce na jejím uzemnění (držáku). Bez těchto spojů nebude systém fungovat! Nespoléhejte se na uzemnění rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje často brání dobrému zemnímu kontaktu cívkou.

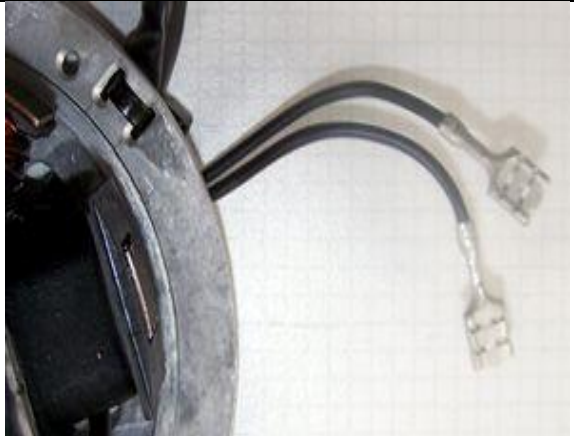
Šedý nebo zelený kabel řídicí jednotky ...

... je připojen ke kontaktu svíčky nové zapalovací cívkou.

UPOZORNĚNÍ: Pokud je to možné, NEProdlužujte zelený kabel řídicí jednotky. Může to vést k poruchám zapalování.

Nikdy neukládejte kabel(y) zapalování a kabel(y) řídicí jednotky společně ve společném plášti nebo jinak paralelně vedle sebe na delší vzdálenost. To vede ke zpětné vazbě a tím k poruchám zapalování a může dojít i ke zničení řídicí jednotky.

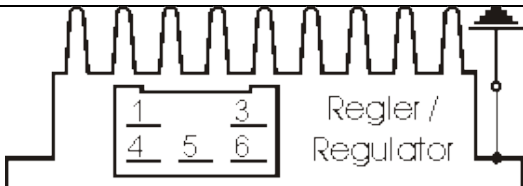
Připojení alternátoru pro napájení osvětlení:



- Dva černé kabely vycházející z alternátoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním. Nemají nic společného se zapalováním.
 - Toto napětí musí být pro většinu aplikací ještě stabilizováno (regulováno) a usměrněno, protože se původně jedná o střídavý proud.
- **K tomuto účelu jsou k dispozici dvě různé varianty regulátorů:**

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

Varianta regulátoru 1: se stejnosměrným (standardním) regulátorem (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **92ir12:**



- 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.

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 ...

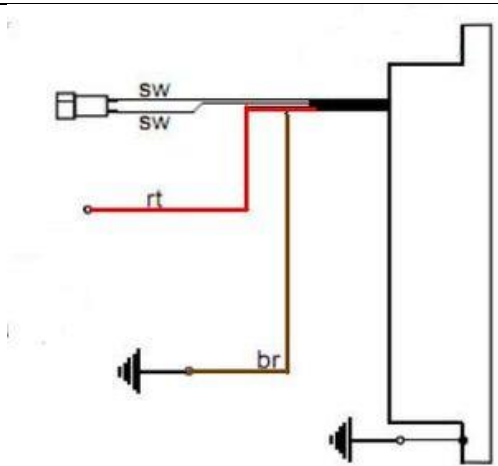
... připojuje svorku 5 regulátoru/usměrňovače (odtud vede červený kabel také do regulátoru) ke kladnému pólu baterie nebo ke svorce pojistkové skříňky, do které vedl napájecí kabel starého alternátoru (u německých motocyklů: svorka 51).

- Ujistěte se, že je mezi baterií a elektrickým systémem vozidla použita **pojistka 15 A**. Pokud je na zámku zapalování stará, silnější pojistka (kvůli původnímu 6 V systému), vyměňte ji.

- 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 kontrolní světlo přesto připojeno bez akumulátoru, bude při chodu motoru svítit polotmě, přestože je generován proud. Stručně řečeno, bez akumulátoru zůstává připojení nezapojeno. Totéž platí, pokud není k dispozici žádné světlo.

Varianta regulátoru 2: se stejnosměrným regulátorem s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50), použijte také **schéma zapojení R_102:**



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

- Zbývá modrobílý kabel řídicí jednotky - vypínací kabel.

**Pokud je připojen k zemi,
zapalování se vypne!**

Poznámka:

V případě poruchy zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Cesta pak obvykle pokračuje

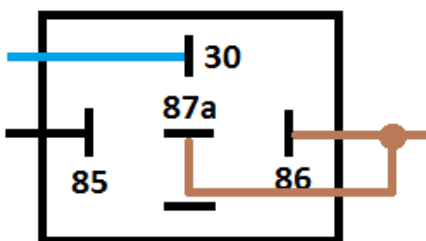
- Vypínání pomocí přídavného vypínače:

Relé není namontováno. Modrobílý kabel řídicí jednotky je připojen k vypínači, který se přepíná na zem (např. tlačítko, které se připevní na říditka). Další informace naleznete v informacích o vypnutí. Případně můžete použít zámek zapalování, který vypíná na zem.

- 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 řídicí jednotky. V případě výpadku baterie je třeba tento kabel za jízdy odpojit, aby bylo možné pokračovat v jízdě. (Motor však v tomto případě nelze vypnout).

Přiřazení relé
(pokud je tato možnost použita):



- Hnědý kabel s kroužkovou svorkou ze svorek 87a a 86 je připojen k uzemnění.

- Černá svorka ze svorky 85 vede do zámku zapalování (svorka pod napětím, když je "On").

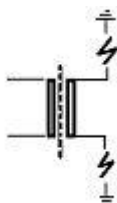
- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel)
...

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

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

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

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



- U našich dvojitých zapalovacích cívek vedou oba výstupy na zapalovací svíčky a pouze přes ně na zem.

- Typický odpor mezi oběma výstupy je 6,2 kOhm. Oba kanály vždy hoří současně (což je mimochodem případ velmi mnoha zapalovacích systémů a je to bezproblémové). Jiskry však mají na obou stranách posunutou fázi o 180 stupňů, což je třeba při měření stroboskopem zohlednit.

- Zapalování funguje správně pouze tehdy, když jsou k cívce připojeny obě svíčky. Takže nemůžete odpojit ani jednu svíčku, abyste ji otestovali. Je to proto, že každý výstup čerpá zem ze zapalovací svíčky druhého výstupu. Pokud chcete opravdu testovat pouze jednu stranu, musí být druhý výstup cívky připojen k zemi. Obvod je pak jako zapalovací cívka s jedním výstupem (viz výše). Pokud je průtok proudu na jedné straně přerušen, buď nefunguje nic, nebo systém načte zem z nejbližšího bodu. To má často za následek ohňostroj v okolí zapalovací cívky. Pokud skutečně potřebujete dva samostatné výstupy, musíte použít 2 samostatné cívky.



- Alternativně nabízíme 2 paralelně provozované jednoduché cívky. Při takovém uspořádání je možné testovat vždy pouze jeden válec. Druhá cívka se jednoduše odpojí.

- 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 se rotor snížil a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nůty jsou nejnižším bodem) a statorovou cívkou. Výsledkem je zničený stator, a tedy porucha zapalování.

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

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

Značky zapalování na materiálu slouží pouze k 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 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 i regulátory střídavého proudu, u kterých je třeba dodržovat zvláštní vlastnosti.

- Nikdy nesvářejte vozidlo elektricky, aniž byste předtím zcela odpojili všechny elektronické části obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Stator a rotor není nutné demontovat; pájejte pouze pájecím zařízením, které je provozováno přes 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 cívku! 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 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).

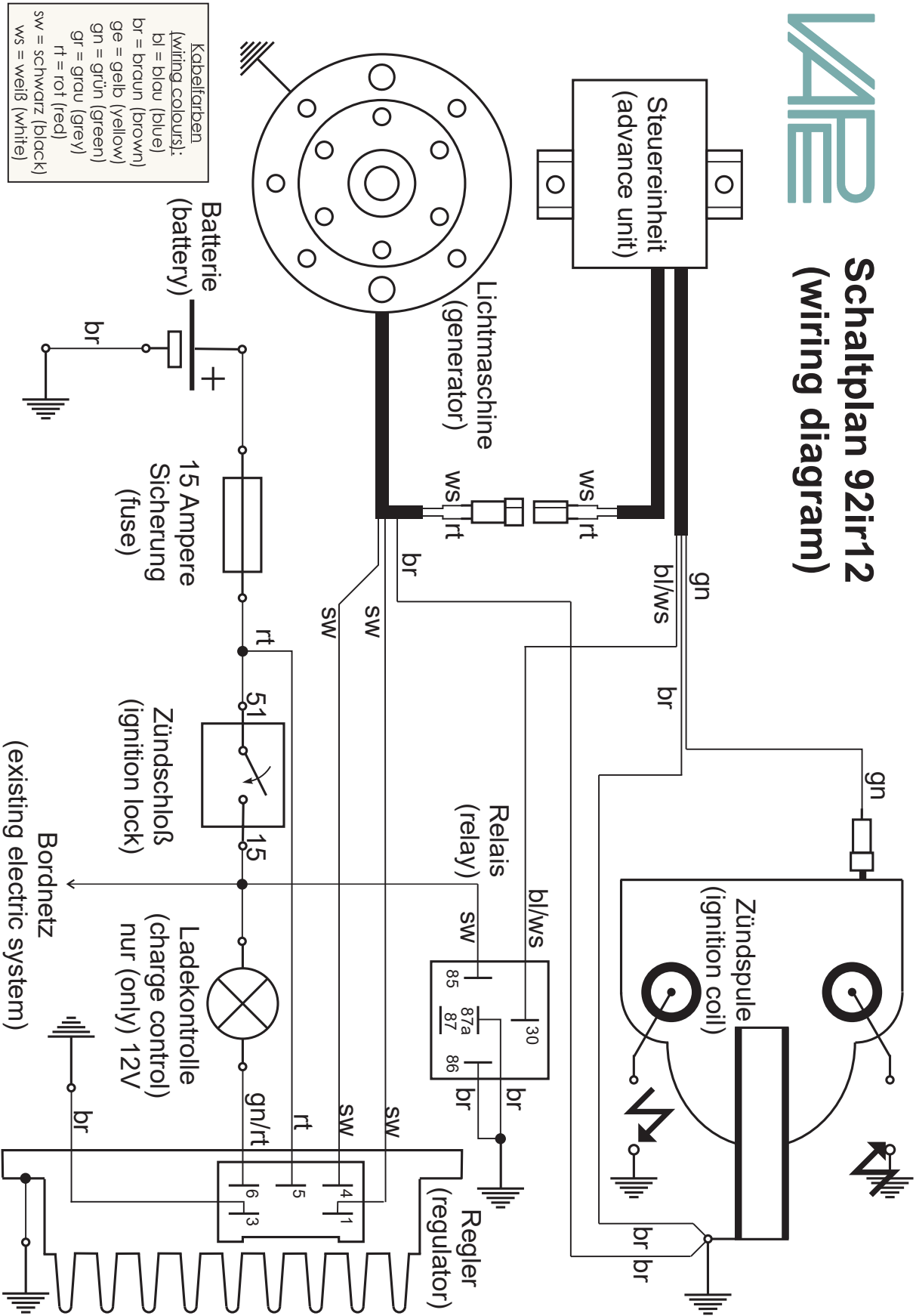
- Pokud vozidlo nebudete delší dobu používat, měli byste odpojit akumulátor (pokud je přítomen), abyste zabránili možnému pomalému vybíjení přes diody usměrňovače. Nicméně i v případě odpojení akumulátoru zaznamenáte jeho vybíjení až po delší době - to je normální.

- 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 92ir12 (wiring diagram)



VAP Schaltplan Regler 102 (wiring diagram regulator)

