

Systém 726179900**Alternátor/elektronické zapalování pro
Suzuki T500 & T20 /200/250/350/500 a GT125
(pozor: ne T125)**


- Magneto zapalování pro závodní motocykl (pouze zapalování viz **systém** 710859900).

**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

- Magnetoelektrický zapalovací systém s integrovaným zapalováním. Světelný výkon 12V/180W stejnosměrný proud. Samostatné napájení v rámci systému. Nahrazuje starý alternátor a regulátor i všechny díly zapalování. Není třeba provádět žádné změny na skříní motoru.



Pokyny pro instalaci systému 726179900	18.6.2024
<p>- Pokud umíte nainstalovat a seřadit originální zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete systém VAPE také nainstalovat. Pokud jste se s tím nikdy předtím nesetkali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo se v tom vyzná.</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). Zvláštní pozornost věnujte prvnímu spuštění motoru po instalaci. Zjistíte-li nesprávné chování, zkontrolujte a změňte nastavení zapalování! Při instalaci velmi pečlivě kontrolujte, zda se rotor netře o cívkou statoru nebo jinde, což se může stát z různých důvodů a může vést k vážnému poškození.</p>	
<p><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 světelných/zapalovacích systémů v historických a klasických motocyklech, 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) olovenými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olovenými 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 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 regálu, ale vzhledem k rozmanitosti typů a možným změnám materiálu od doby jejich výroby před mnoha lety vždy složitá záležitost, která bohužel může zahrnovat i chyby</p>	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s jinými elektronickými součástmi (jako jsou zapalování jiných výrobců, satelitní navigace, mobilní telefony, LED světla atd.)** a za určitých okolností mohou způsobit poškození těchto součástí. Jakékoli stávající otáčkoměry nejsou systémem podporovány. Nabízíme však řešení s otáčkoměrem. Stejně tak nejsou podporovány žádné jističe nebo ovládání výfuku ovládané zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo zařízení pro omezení rychlosti z právních důvodů. Nový systém takové zařízení nemá. Měli byste si proto předem ověřit právní situaci.

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

- Před objednáním systému zkontrolujte, zda je námi doporučený **stahovák rotoru** součástí dodávky. Pokud ne, je nejlepší jej objednat současně! Poškození rotoru způsobené použitím jiných nástrojů a pomůcek vede ke ztrátě záruky!

- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i při přepravě). Před instalací vždy zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud se jedná o rotor, ve kterém nejsou magnety zalisovány, zkontrolujte těsné uchycení magnetů tak, že je zkusíte prsty zatlačit do stran. Po nárazu se mohly některé vlepené magnety uvolnit a drží na místě pouze svou magnetickou silou. To by mohlo způsobit vážné poškození systému během provozu. Současně zkontrolujte magnety rotoru, zda na nich nejsou cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

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



Tyto díly byste měli obdržet:

- Přemontovaná jednotka statoru
- Rotor (pólové kolo) - absence 2 magnetů je záměrná a není závadou.
- Elektronická zapalovací cívka se dvěma kondenzátory
- 2 zapouzdřené kabely zapalování
- Regulátor/usměřovač s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem
- Drobný materiál
- Vypínací relé s kabely



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

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

- **Upozornění:** Po dobu provádění prací odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Technicky lze systém provozovat i bez baterie. Nezapomeňte však dodržovat naše právní a technické informace. Pokud například váš motocykl není považován za klasický automobil, stanoví německé předpisy pro provoz na pozemních komunikacích provoz parkovacího světla.

- Ujistěte se, že Suzuki stojí pevně na stojanu, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup k motoru alternátoru.



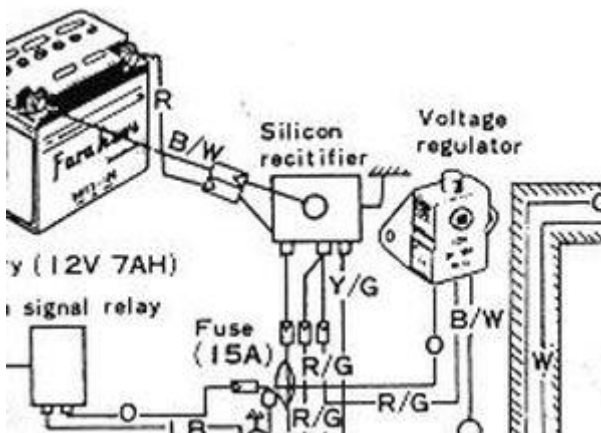
- Odstraňte všechny kabely ze starého alternátoru, jističe, zapalovací cívky a usměřovače a tyto díly vyjměte.

- Identifikujte kabel od spínače neutrálního převodu, nesmí být odstraněn. Identifikujte také oranžové kabely, které vedly ke starým zapalovacím cívkám (mohou být také oranžové/bílé).

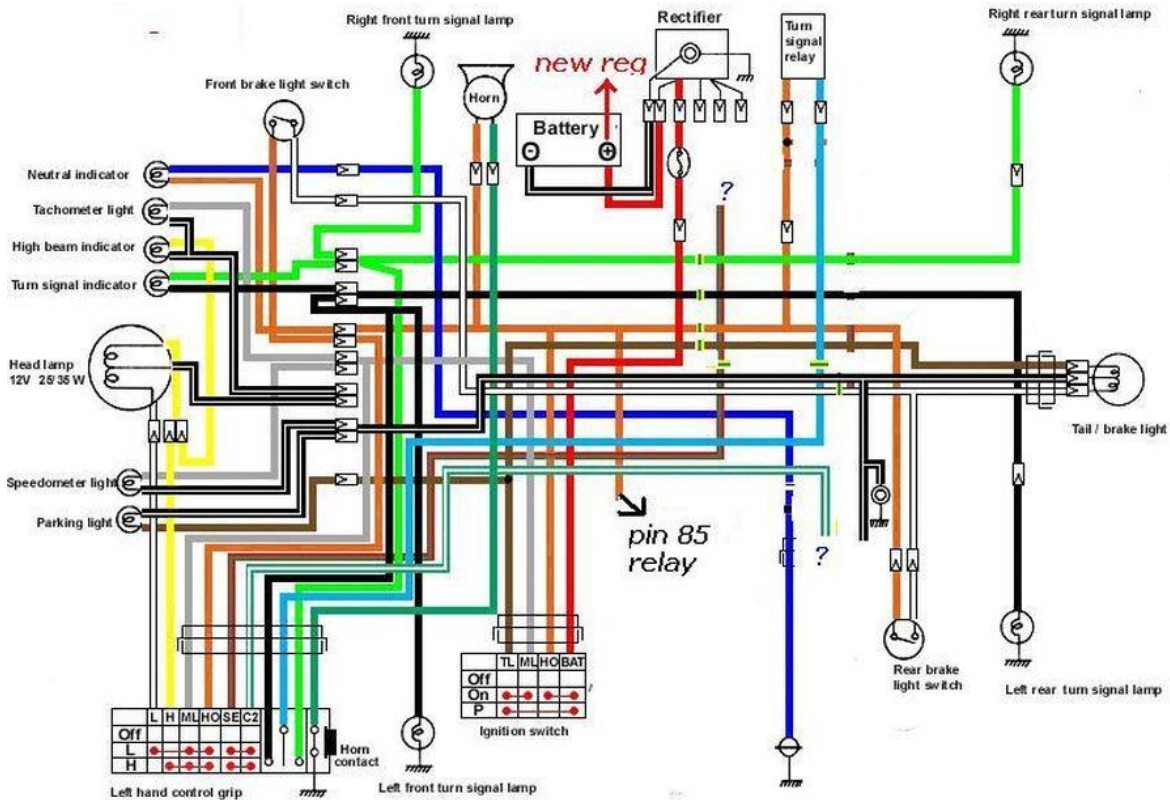
- Z klikového hřídele vyjměte také pérový klíč, který již není potřeba. (Nebojte se, účelem odstraněného pérového klíče nebylo zajistit rotor, ale pouze zabránit jeho nesprávnému upevnění).

Následující kabely již nejsou potřeba a lze je odstranit:

- žlutý/zelený kabel od alternátoru k usměřovači.
- červený/zelený a černý/bílý kabel od usměřovače k regulátoru.
- černý kabel ke starému zapalování (cívka 1).
- bílý kabel ke starému zapalování (cívka 2).



- Je možné, že váš motocykl má různé barvy kabelů.



Upravená kabeláž pak bude vypadat přibližně takto.

- U starého silikonového usměrňovače jsou 2 červené kabely. Jeden vede k baterii (kladný), druhý k hlavnímu vypínači (spínači zapalování), oba jsou nutné a musí zůstat vzájemně propojeny. Musí být také připojeny k červenému kabelu nového regulátoru. (viz dále v textu). Starý silikonový usměrňovač nyní slouží pouze jako svorkovnice pro tyto červené kabely, ale lze jej také odstranit, pokud jsou kabely připojeny jiným způsobem.
- Červený kabel nové řídicí jednotky (kladný výstup) se připojí ke kladnému pólu baterie. Mezi baterii a regulátor nainstalujte 16A pojistku.
- Hnědý (minusový) kabel nového regulátoru je připojen k dobré zemi. Nejlépe je připojit jej přímo k záporné hodnotě baterie nebo, pokud má fungovat bez baterie, k zemnicímu spojení v místě, kde byla baterie záporná.
- Oranžový kabel, který vedl ke starému regulátoru, je na volném konci izolovaný (nebo odříznutý), přičemž ostatní oranžové kabely, které se od něj odpojují, se stále používají).
- Oranžový kabel, který dříve vedl od zámku zapalování ke starým zapalovacím cívkám, je veden k novému vypínacímu relé (při provozu na baterii). Pokud není relé namontováno, tento oranžový kabel - izolovaný! - zůstává volný.



- Pokud se podíváte na nový stator, uvidíte vlevo od černých cívek červenou značku zapalování. (Jednotku statoru obdržíte již smontovanou. Zde je demontována pouze pro lepší viditelnost označení).

- Neodšroubovávejte těleso cívky, protože hrozí, že jej nasadíte obráceně nebo pod ním zachytíte kabely.



- Umístěte statorovou jednotku na motor stejným způsobem, jakým byl namontován starý alternátor. Jednotku pečlivě upevněte pomocí dodaných šroubů a podložek. Do roku 08/2014 se používala deska statoru pouze se třemi otvory s drážkami.

- Ten byl nahrazen novou variantou. Na novém statorovém plechu je nyní několik drážkovaných otvorů.

- Šipky na desce statoru ukazují, které štěrbinové otvory je třeba použít. Pomocí drážkovaných otvorů můžete později desku seřadit a doladit tak časování zapalování, aniž byste museli povolovat rotor.

- Nyní se podívejte na rotor, na jeho vnějším obvodu najdete malou laserem vyřezanou čáru (u starších rotorů vroubkovanou). Možná by bylo dobré tuto čáru zřetelněji vyznačit vláknovým perem, aby byla na motoru lépe vidět. Jedná se také o značku zapalování.

- V rotoru chybí dva (protilehlé) magnety. Nejedná se o závadu, ale o záměr. Tyto "díry" v magnetickém poli iniciují vznícení.



- Vyšroubujte zapalovací svíčky a uveďte jeden píst (nezáleží na tom, který, oba se zapalují současně každých 180°) do polohy pro zapalování. U motoru T500 24° (tj. 3,4 mm před TDC).

- Nejjednodušší způsob, jak to provést, je lehce položit rotor na klikový hřídel a otáčet jím. Pečlivě zkontrolujte, zda se rotor může volně otáčet nad jednotkou statoru.



- Vždy mějte na paměti, že vaše Suzuki má levostranné řízení (proti směru hodinových ručiček). Pro **nastavení časování zapalování** proto musíte **otáčet ve směru hodinových ručiček od horního mrtvého bodu**.



- Po zjištění správného časování zapalování opět opatrně vyjměte rotor (neměňte polohu klikového hřídele!) a umístěte jej tak, aby značka na rotoru byla v jedné rovině s červenou značkou na základní desce. Nyní rotor zajistěte dodaným šroubem rotoru.

- Dbejte na to, abyste nezměnili polohu klikového hřídele při zapalování. Celý postup byste pak museli opakovat.

- Tím je práce na motoru dokončena. Našroubujte zpět zapalovací svíčky.



- Nyní je třeba připevnit zapalovací cívku a regulátor/usměrňovač k rámu motocyklu.

- Připojení systému VAPE k elektroinstalaci zapalování přerušovače Suzuki T500:

- Po instalaci statorové jednotky, regulátoru a zapalovací cívky CDI a jejich propojení (podle montážního návodu VAPE, viz výše) nyní funguje zapalování a světelné napětí.

- Pokud jedete s akumulátorem, můžete motor vypnout hlavním vypínačem. Za předpokladu, že oranžově zbarvený kabel (který dříve vedl k zapalovací cívce) je připojen k černému kabelu nového relé. Oranžový kabel dodává "plus" při zapnutí hlavního vypínače. Tím se aktivuje relé, rozepne vypínací kontakt a zapalování běží. Při vypínání kontakt vypadne a přes modrý kabel (na zem) zkratuje zapalovací cívku.

- Pokud se rozhodnete jezdit bez baterie (což je technicky možné), oranžový kabel zůstane volný. (Dobře jej izolujte!) Pak máte možnost zastavit motor pomocí přídavného vypínače (viz níže).

- Nyní je třeba připojit světelný systém ke kabelovému svazku motocyklu. Integračním bodem je červený kabel, který spojuje hlavní vypínač (kontakt "BAT") s baterií. Oba byly dříve spojeny dohromady u starého usměrňovače (viz výše).

- Zde připojte červený kabel nové řídicí jednotky přes novou pojistku.

- Ujistěte se, že mínus baterie má dobré uzemnění a že toto uzemnění je také připojeno k mínusu (hnědé) nového regulátoru.

Připojte kabely podle schématu zapojení 72ir_102, 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 ...



... Vezměte zástrčku zapalovací cívky s červenou a bílou barvou kabelu.

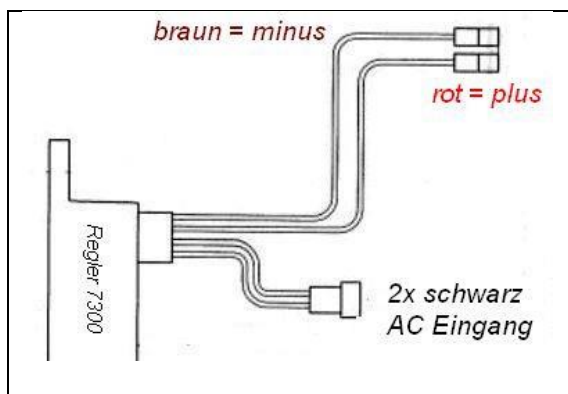
- Na tento konektor nasadte dodanou volnou dvoukolíkovou objímku a do zadní části konektoru zasuňte volné kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními očky. Ujistěte se, že výstupky konektoru zapadly do pouzdra konektoru. Dbejte přísně na správnou polohu těchto kabelů v konektoru:

- bílá na bílé
- červená na červené

- Směšování, i krátkodobé, vede k okamžitému zničení zapalovací cívky!

- Pokud chcete (nebo potřebujete) kabely vyjmout z pouzdra konektoru, je nejlepší použít ohnutou kancelářskou sponku a stlačit výstupky kontaktů na stranu, aby bylo možné konektory uvolnit.

- Hnědý kabel od alternátoru s kroužkovou svorkou je přišroubován k zapalovací cívce na její uzemnění (držák). Bez tohoto spojení nebude systém fungovat! Nespoléhejte se na uzemnění rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje často brání dobrému zemnímu kontaktu cívky.



- Nový regulátor/usměřovač má 4 kabely:

- Dva černé kabely s plastovou zástrčkou jsou vstupy střídavého napětí
- červený kabel s plastovou zástrčkou který napájí plus
- hnědý kabel s plastovou zástrčkou je zemnicí kontakt

Dva černé kabely od řídicí jednotky ...

... jsou připojeny ke dvěma černým kabelům alternátoru. Za tímto účelem zasuňte oba černé kabely alternátoru do dodané dvoukolíkové objímky konektoru. Nezáleží na tom, který kabel jde do které ze dvou svorek, protože zde je přiváděn střídavý proud.

Hnědý kabel od řídicí jednotky ...

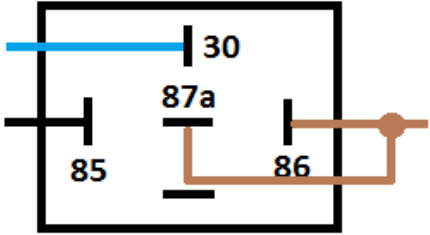
... je připojen k **záporné části** baterie nebo k **zemi**, pokud je poháněn bez baterie.

Červený kabel od řídicí jednotky ...

... je připojen buď ke **kladnému napětí 12 V baterie**, nebo při jízdě bez baterie ke kabelu, který vede ke spotřebičům (obvykle vstupní svorka na hlavním vypínači).

Upozornění: Nesprávná polarita poškozuje elektroniku!

- Pokud jezdíte s akumulátorem, ujistěte se, že je mezi akumulátorem a elektrickým systémem vozidla použita 15A pojistka.

<p>- Regulátor má integrovaný kondenzátor, který vyhlazuje pulzující stejnosměrné napětí. To zajišťuje správnou funkci všech indikátorů a klaksonu i bez baterie.</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 spínače (při jízdě bez baterie):</p> <p>Relé není namontováno. Modrý(/bílý) 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 proti zemi. - Vypínejte přes polohu 5 (tlačná poloha spínače zapalování, pokud je k dispozici):</p> <p>- Varianta baterie:</p> <p>Připojte hnědý kabel relé 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.</p> <p>Připojte modrý kabel (vycházející ze svorky 30 relé) k modrému(/bílému) kabelu zapalovací cívky. V případě nouzového selhání akumulátoru by měl být tento kabel během jízdy odpojen, aby bylo možné pokračovat v jízdě. (Pak však nelze motor vypnout!).</p>
<p>- Přiřazení relé (pokud je tato možnost použita):</p> 	<p>- Hnědý kabel s kroužkovou svorkou ze svorek 87a a 86 je připojen k uzemnění.</p> <p>- Černá svorka ze svorky 85 vede do zámku zapalování (svorka pod napětím, když je "On").</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>... zašroubujte 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>
<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)!</p> <p>- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním tlumicím odporem společně s tlumenými konektory zapalovacích svíček (výsledkem je dvojnásobný odpor). Vždy používejte pouze jednu metodu potlačení rušení.</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 nyní budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 V.</p> <p>- Pokud systém nefunguje ihned, podívejte se na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (stáhněte kontakt), většina závad se skrývá v oblasti vypnutí.</p>	

- **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 (nýtý 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 nesete výhradní odpovědnost.

- 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 (*kteří 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, dejte nově instalovanému systému šanci, aby se rozhořel. 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 guma 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 cívkě připojeny obě svíčky. To znamená, že pro testování nemůžete odpojit ani jednu zapalovací svíčku. Je to proto, že každý výstup odebírá zem ze svíčky druhé. Pokud chcete testovat opravdu jen jednu stranu, musí být druhý výstup cívkou připojen k zemi.

- Jiskra z klasických přerušovacích systémů má při napětí kolem 10 000 voltů pouze nízkou energii, a proto vypadá žlutě a silně. Jiskra z našich systémů má vysokou energii až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře ohraničená a modrá, což ji činí méně viditelnou. Kromě toho se jiskra vytváří pouze při rychlosti rozběhu. Pouhým ručním stisknutím páky kickstarteru jiskra nevzniká.

- Většina našich systémů je generátorem zapalovacího a světelného proudu v jednom. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru se kromě napětí, které vydává, nedá téměř nic změřit. Pokud nedostáváte žádný proud, zkontrolujte uzemnění a zejména vedení od regulátoru ke spínači zapalování. Tento důležitý spoj bývá při instalaci často přerušen a přehlédnut! Většina systémů PD má stejnosměrné regulátory/usměrňovače. Existují však také regulátory střídavého proudu, u kterých je třeba dodržovat zvláštní vlastnosti.

- Nikdy 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 opačnou polaritou se nevztahuje záruka.

- Při instalaci rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyvarujte se přímého mechanického nárazu na rotor. **Při přepravě zařízení Lima nikdy nevkládejte stator do rotoru;** dodržujte naše přepravní pokyny (obal).

- Vnější stranu rotoru lehce naolejujte, jinak v agresivním prostředí rychle zrezne (což není škodlivé, ale vypadá to nevábně).

- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte kleště ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Vždy používejte pouze šroubovací stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

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

- Postupujte podle těchto pokynů, ale zároveň se nenechte vyvést z míry. Naše systémy před vámi úspěšně nainstalovaly již tisíce zákazníků.

Hodně štěstí a zábavy při řízení!

VAPE Schaltplan 72ir102 (wiring diagram)

