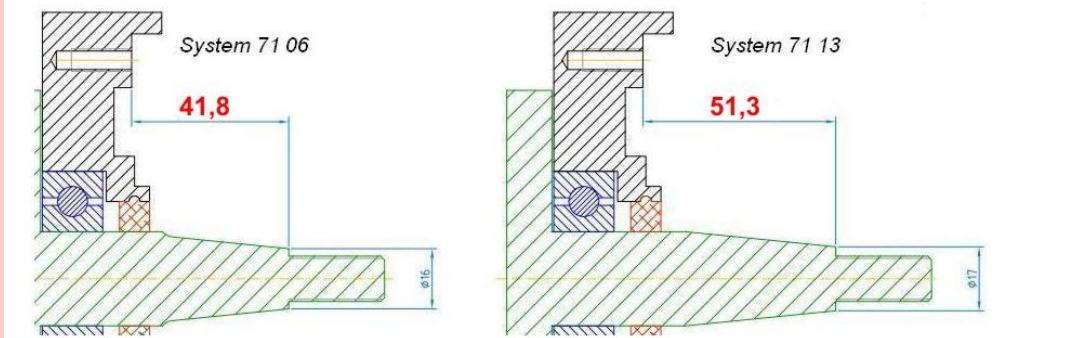


## Systém 711379900

Alternátor/elektronické zapalování pro Yamaha  
RD (dlouhá hřídel, upevnění rotoru s maticí)

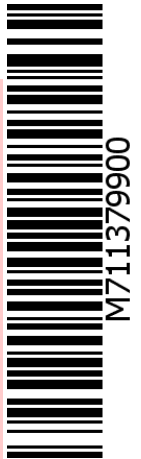
Zkontrolujte prosím přesnou verzi vaší Yamahy (délku hřídele), abyste se ujistili, že systém, který si u nás objednáte, bude pasovat!




- Magnetoelektrický zapalovací systém s integrovaným zapalováním. Světelný výkon 12V/150W stejnosměrný proud. Samostatné napájení v rámci systému. Nahrazuje starý alternátor a regulátor i všechny díly zapalování. Není třeba provádět žádné změny na skříni motoru. Technicky můžete systém pohánět zcela bez baterie. Hodí se také do motoru Banshee

## výhody oproti starému systému:

- všechny díly jsou nové
- Velmi stabilní zapalování s vysokoenergetickými jiskrami
- Lepší startování a spalování, vyšší výkon motoru
- Výrazně jasnější světlo (150 W), umožňuje halogenové reflektory



<b>Pokyny pro instalaci systému 711379900</b>	<b>16.07.2024</b>
<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><b>DŮLEŽITÉ</b></p>	
<p><b><u>Před zahájením instalace si pečlivě přečtěte kompletní pokyny</u></b>          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 <b>pokynů uvedených na informační stránce systému</b>. 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. Pokud zaznamenáte nesprávné chování, zkontrolujte a změňte nastavení zapalování! Při instalaci velmi pečlivě zkontrolujte, zda se rotor netře o cívku statoru nebo jinde, což se může stát z různých důvodů a může vést k vážnému poškození.</p>	
<p><b><u>Zamýšlené použití</u></b>          - Jedná se o <b>náhradní systém, nikoli o kopii původního materiálu</b>. 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 <b>výhradně</b> k náhradě původních systémů osvětlení/zapalování u historických a klasických motocyklů, <b>jejichž vlastnosti motoru nebyly dodatečně ovlivněny konstrukčními změnami</b>. 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 <b>vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olovenými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olovenými akumulátory, AGM, gelovými</b>. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích akumulátorů.</p>	
<p>- Systém <b>není vhodný pro použití v rámci sportovních akcí</b>.          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>- <b>Při montáži dílů vždy začněte montáží dílů na straně motoru</b> (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 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!

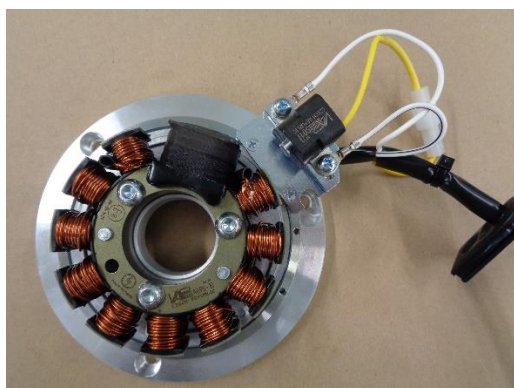
- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i při přepravě). Před instalací vždy zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud se jedná o rotor, ve kterém nejsou magnety zalisovány, zkontrolujte těsné uchycení magnetů tak, že je zkusíte prsty zatlačit do stran. Po nárazu se mohly některé vlepené magnety 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>



#### Měli jste obdržet následující díly:

- Statorová jednotka (předem smontovaná)
- Spodní deska adaptéru
- Rotor
- Regulátor/usměřovač
- Dvojitá zapalovací cívka a zapalovací kabel
- Drobný materiál



- Pro lepší přehled uvádíme rozborku částí systému na straně motoru. Všimněte si struktury jednotlivých vrstev adaptéru.

- Obrázky pokynů si můžete zvětšit kliknutím na ně online.



- K opětovné demontáži nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (obj. č.: 71 69 999 99 - **je součástí dodávky!**).

**UPOZORNĚNÍ:** Při použití stahováku s drápy se magnety v rotoru uvolní!

- 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 po dobu práce ji z motocyklu vyjměte. Technicky lze systém provozovat i bez baterie.



- Odpojte všechny kabely od starého alternátoru, regulátoru a zapalovacích cívek a tyto části vyjměte.



- Odstraňte klíč z čepu klikového hřídele, není již potřeba a překážel by při montáži systému. Pokud to nyní zapomenete udělat, budete muset později celý nový systém znovu demontovat.

- **Nebojte se:** Pérový klíč nemá žádnou přidržovací funkci, měl by pouze vést rotor k nastavení zapalování. To je v našem novém systému řešeno jinak.

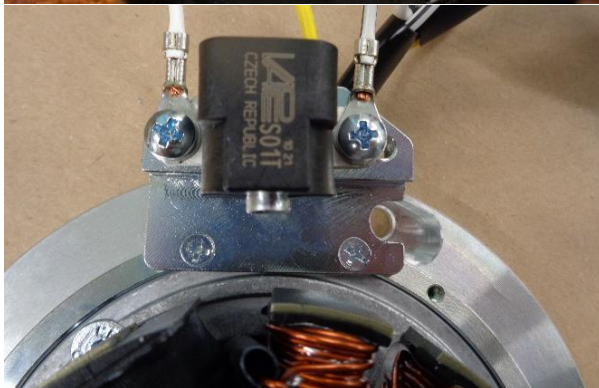




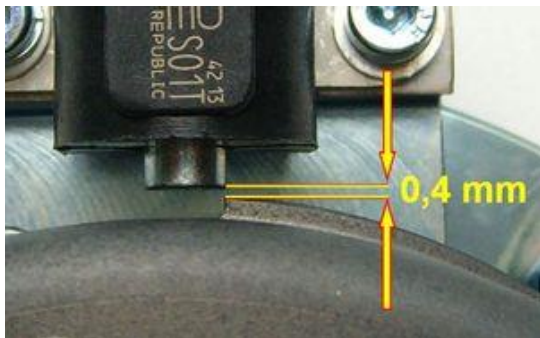
- Zkontrolujte, zda je na vnějším obvodu sedla alternátoru malý kolík. Ten by měl zabránit nesprávné montáži starého alternátoru.
- Tento kolík je nutné odstranit (případně vytáhnout kleštěmi).
- Pokud tam kolík necháte, nebude možné novou desku statoru namontovat rovně. To způsobí, že se rotor dotkne statorových cívek - což vede k úplnému zničení systému.



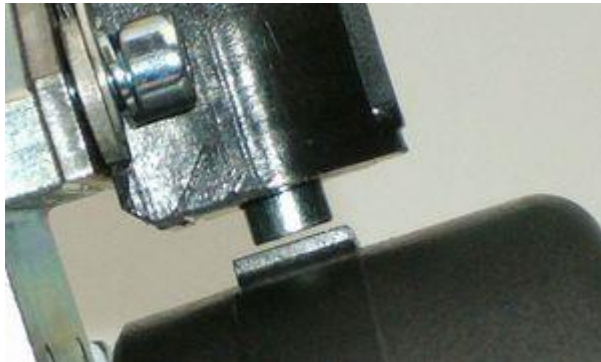
- Nasadte předšroubovanou statorovou jednotku na motor a přišroubujte ji 3 šrouby M5.
- Snímač a kabel musí směřovat ve směru 5 hodin.



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho vnějším obvodu najdete dvě vystouplé značky (výstupky). Ty dávají impuls ke střelbě v okamžiku, kdy dosáhnou snímače.
- Nezapomeňte, že váš motor Yamaha je "levostranný" (pokud se podíváte na rotor).



- Nasadíte rotor na klikový hřídel, aniž byste jej upevnili.
- Pomalu otáčejte rotorem rukou a zkontrolujte, zda volně přechází přes základní desku. Vzdálenost mezi výstupky rotoru pod snímačem musí být 0,4-0,5 mm. Chcete-li provést nastavení, povolte dva upevňovací šrouby a snímač mírně posuňte.
- Nezapomeňte tyto šrouby znovu utáhnout (i když seřízení nebylo nutné), jinak snímač sklouzne dolů a bude zničen rotorem.



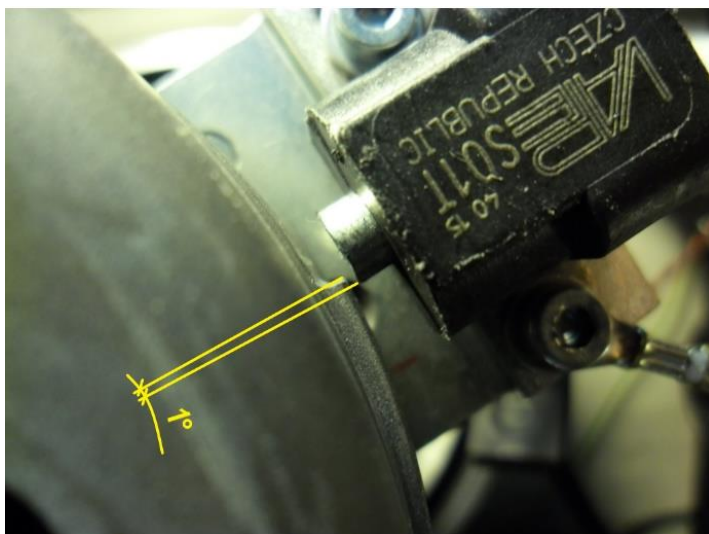
- Dbejte na to, aby jádro snímače bylo co nejbližší středu nosu rotoru. Čím dále je jádro od středu, tím hůře se systém spouští.

- Vyjměte zapalovací svíčky a uveďte píst do polohy pro zapalování (je jedno, který z nich, systém dodává jiskry do obou válců současně. Při každé otáčce vytváří zbytečnou jiskru, která neškodně odchází do výfuku) podle údajů výrobce, pokud nemáte hodnotu, zkuste 2,5 - 3 mm před TDC (horní mrtvý bod). Rotor můžete použít jako otočný knoflík pro pohyb klikového hřídele. RD se pohybuje proti směru hodinových ručiček. Otáčejte TDC ve směru hodinových ručiček do odpovídající polohy.

- Umístěte statorovou cívku zpět na základní desku. Cívka musí na své místo zapadnout poměrně pevně. Pokud na desce spočívá jen měkce, je pod ní téměř jistě zachycen kabel!

- Ujistěte se, že stator sedí na desce rovně a že nejsou zaseknuté žádné kabely - jinak dojde ke zničení systému nebo přinejmenším k jeho poruše.

- Přišroubujte stator zpět pomocí 3 šroubů M4.



- Když je klika v poloze pro zapalování, opatrně rotor opět sundejte - dbejte na to, abyste v důsledku toho nezměnili polohu kliky - a nasadte rotor zpět na kliku tak, aby levý okraj jednoho (každé ze dvou ok přesahovalo o 1 stupeň pravý okraj čepu snímače) kliky.

- Všimněte si, že se vaše RD otáčí proti směru hodinových ručiček. Proto otáčejte ve směru hodinových ručiček od horního mrtvého bodu (TDC) do polohy posuvu.



- Připevněte rotor maticí a nezapomeňte na dodanou podložku. Pro opětovnou demontáž rotoru použijte stahovák M27x1,25 (obj. č.: 71 69 999 00 - je součástí dodávky!).

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

**Nyní přejděte k montáži vnějších dílů. To se může u jednotlivých motocyklů lišit. Existují však některé základní podobnosti.**

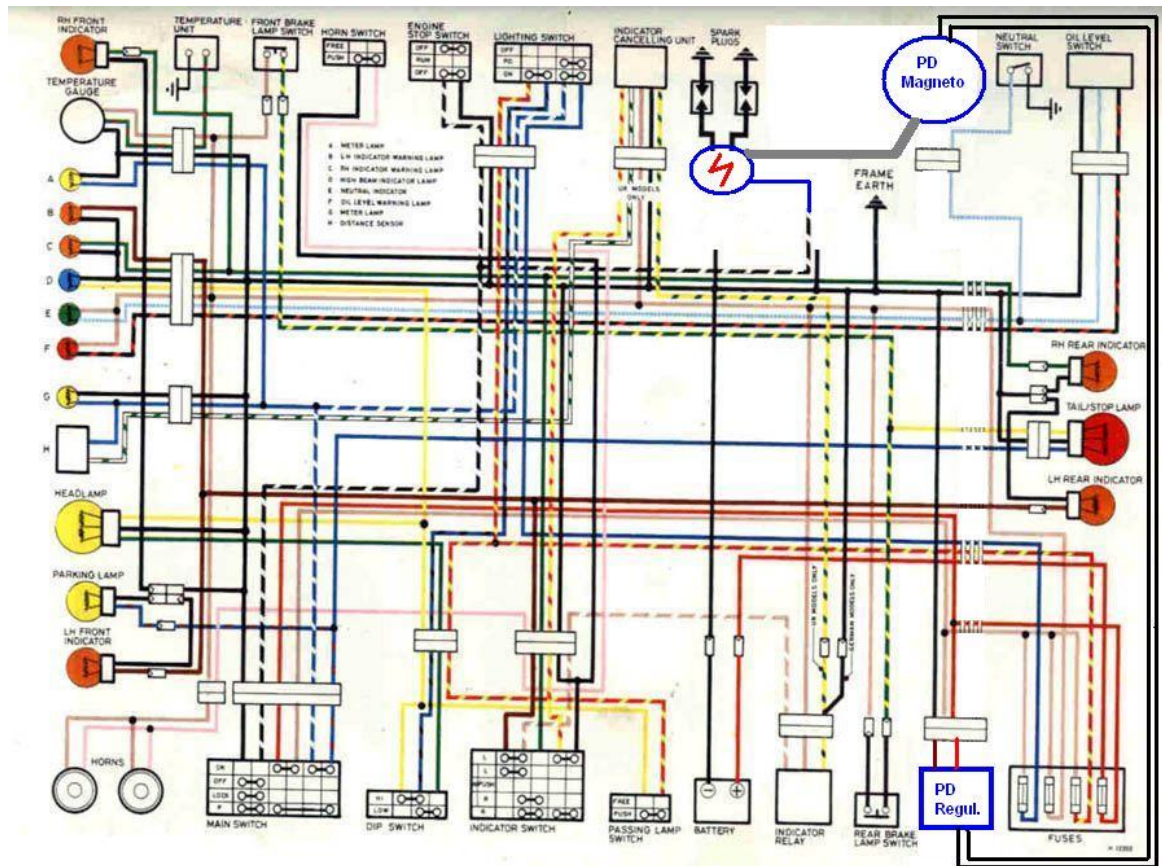
Musíte se přizpůsobit:

- nová elektronická duální zapalovací cívka
- nový regulátor/usměrňovač

Zde jsou dva návrhy:







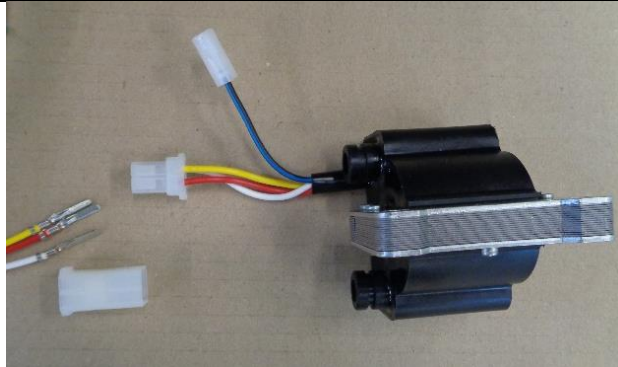
- Integrace nových dílů do starého systému se bude lišit případ od případu, protože existovalo mnoho variant zapojení. Obecně by však měly platit následující body:

- Propojte černobílý kabel, který původně vedl od zámku zapalování ke starým zapalovacím cívkám, s modrým kabelem zapalovací cívkou. Vypínač zůstává stejný jako dříve.
- Připojte červený kabel nového regulátoru (12V plus) k červenému kabelu, který vedl z pojistkové skříňky ke starému regulátoru (také červený).
- Připojte hnědý kabel nového regulátoru (zem) k černému kabelu, který vedl z pojistkové skříňky ke starému regulátoru.
- růžový kabel, který přichází ke konektoru předchozího ovladače, zůstává volný.
- 3 bílé kabely od alternátoru ke starému regulátoru jsou vynechány.
- Zapojení mezi jednotlivými částmi VAP je vysvětleno níže.



**Připojení d Připojte kabely podle příslušného schématu zapojení!  
Použijte schéma zapojení 8002013**

- 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 zásuvku zapalovací cívky s kabely červené, bílé a žluté barvy.

Na tento konektor nasadíte dodanou volnou objímku 4kolíkového konektoru a do konektoru zasuňte volné kabely alternátoru (červený, bílý a žlutý) s kontaktními očky vzadu. Ujistěte se, že výstupky konektoru zapadly do pouzdra konektoru. Dbejte přísně na správnou polohu těchto kabelů v konektoru:

- bílá na bílé
- červená na červené
- žlutá na žluté

- 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.

**Připojení alternátoru pro napájení osvětlení:**

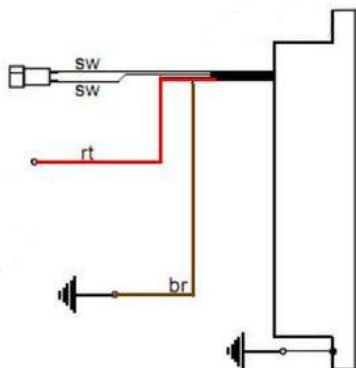


- Dva černé kabely vycházející z alternátoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním. Stejně jako regulátor nemají nic společného se zapalováním.

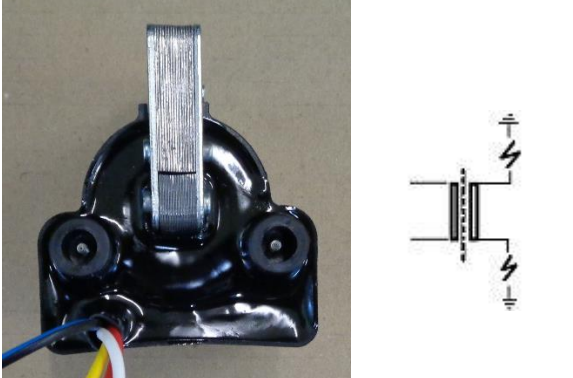
- Toto napětí musí být pro většinu aplikací ještě stabilizováno (regulováno) a usměrněno, protože se původně jedná o střídavý proud.

- 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!) Upozorňujeme, že na trhu jsou baterie, u kterých je plus tam, kde byl dříve mínus!



- 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 krytu regulátoru.

<p>- Zbývá modročerný kabel zapalovací cívky - vypínací kabel.</p> <p><b>- Poznámka:</b> V případě poruchy zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Cesta pak obvykle pokračuje</p>	<p><b>Pokud je spojen se zemí, zapalování zhasne!</b></p> <p>Tato varianta zapojení se u nás používá u vozidel, která již původně měla magneto zapalování (pólové kolo), a proto se také vypínala zkratem na zem.</p> <p>Tato vozidla mají svorku na zámku zapalování (svorka 2 u německých vozidel), která je v poloze "OFF" připojena k zemi. K této svorce je připojen modrý (/černý) kabel. Tím se zapalování vypne jako dříve.</p>
<p>- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p><b>Nepoužívejte</b> 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>
<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><b>- Nepoužívejte</b> zapalovací svíčky s vnitřním tlumicím odporem <b>společně</b> s tlumenými konektory zapalovacích svíček (výsledkem je dvojnásobný odpor). Vždy používejte pouze jednu metodu potlačení rušení.</p>	
	<p>- U našich dvojitéch zapalovacích cívkách vedou oba výstupy na zapalovací svíčky a pouze přes ně na zem.</p> <p>- 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.</p>
<p>- Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívkám připojeny obě svíčky. Takže nemůžete odpojit ani jednu svíčku, abyste ji otestovali. Je to proto, že každý výstup čerpá zemi 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 zemi z nejbližšího bodu. To má často za následek ohňostroj v okolí zapalovací cívky. Pokud skutečně potřebujete dva samostatné výstupy, musíte použít 2 samostatné cívky.</p>	
<p>- Nakonec - <b>před instalací baterie a před prvním spuštěním</b> - 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>	
<p><b>- DŮLEŽITÉ:</b> Upozorňujeme, že při případné (dřívější) <b>regeneraci klikového hřídele</b> byly jeho čepy alternátoru přetěsněny, a tím zkráceny. Tím se rotor sníží a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nýty jsou nejnižším bodem) a statorovou cívkou. Výsledkem je zničený stator, a tedy porucha zapalování.</p>	

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

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky předepsané výrobcem vozidla a obchodníky 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 cívkou 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 je uzemněn prostřednictvím zapalovací 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 se jiskra nevytvoří.
- 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 předřadné 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 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 8002013 (wiring diagram)

