

Systém 7008799DC**Systém 7008799AC****výhody oproti starému systému:**

Světelný/zážehový systém pro Husquarna 250, 400, 430 a 500, vzduchem i vodou chlazené rok výroby 1981 až 1987

- Pokud máte původní adaptér 130/90 mm ze starého systému, můžete použít také systém 7125799, který vychází z původního adaptéru.

- DC systém 12V/100W DC
- Systém střídavého proudu 12V/70W AC Postupujte podle pokynů pro střídavý proud!

- Magnetoelektrický zapalovací systém s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Světelný výkon 12V/100W stejnosměrný proud. Bezkontaktní elektronické zapalování s vlastním zdrojem napájení v rámci systému. Nahrazuje starý Motoplat nebo SEM včetně zapalovací cívky. Nemusíte provádět žádné změny na skříni motoru. Starý adaptér není nutný.

- všechny díly jsou nové
- Výrazně jasnější světlo
- Velmi stabilní zapalování s vysokoenergetickými jiskrami
- Lepší startování a lepší spalování



Pokyny pro instalaci systému 7008799DC a 7008799AC	11.9.2024
<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 výdaje vzniklé v důsledku nesprávné instalace, provozu, používání nebo údržby nebo s nimi jakkoli související. Vyhrazuje si právo provádět změny výrobku, technických údajů nebo návodu k instalaci a obsluze bez předchozího upozornění.</p>	
DŮLEŽITÉ	
<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 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><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 označené značkou "E" v kroužku (konkrétně pro Českou republiku E8), která zajišťuje důslednou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy EHK (zejména EHK 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>



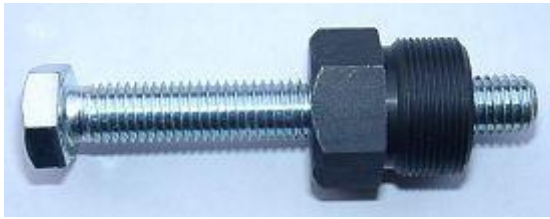
Verze DC: Měli jste obdržet následující části:

- Předmontovaná jednotka statoru
- Rotor
- Zapalovací cívka, vysokonapěťový kabel a modrý vypínací kabel
- Regulátor s usměrňovačem
- 3 šrouby M5, 3 podložky, 2 kabelové pásky



Verze AC: Měli jste obdržet následující díly:

- Předmontovaná jednotka statoru
- Rotor
- Zapalovací cívka, vysokonapěťový kabel a modrý vypínací kabel
- Regulátor střídavého proudu
- 3 šrouby M5, 3 podložky, 2 kabelové pásky



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

POZOR: originální stahovák Motoplat/SEM nepasuje, má M26x1,5!

Pokud chcete zapalování nastavit jinak, musíte rotor vyjmout.

- 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.



- Vyměňte původní rotor Motoplat (nebo SEM). Budete k tomu potřebovat stahovák M26x1,5 (není součástí dodávky).

- Odstraňte všechny kabely a vyjměte celý systém Motoplat (nebo SEM). K instalaci nového systému nepotřebujete žádné díly.



- Systém může nahradit i vnitřní rotory Motoplat.



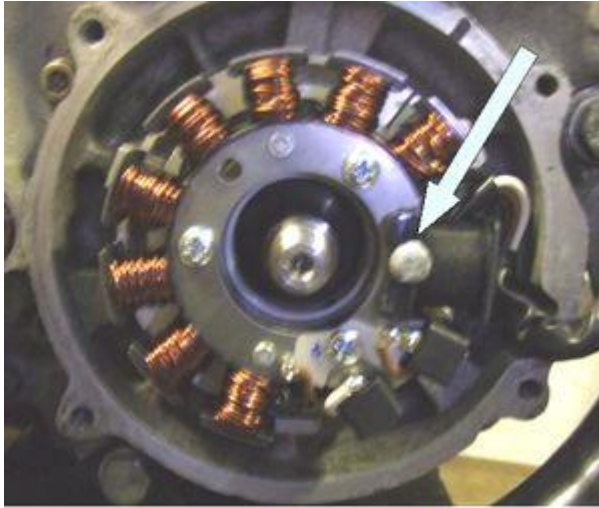
- Vyměňte pérový klíč z kolíku alternátoru. Nebojte se, měl spíše vodící než přidržovací funkci. Pokud pérový klíč neodstraníte, nebudete moci později nainstalovat nový rotor.
- Další informace naleznete ve znalostní databázi zde.
- Kužel by měl být nepoškozený a čistý.



- Umístěte základní desku na blok motoru a přišroubujte ji pomocí dodaných šroubů M5 a podložek. Nepoužívejte žádné jiné šrouby s vyšší hlavou - rotor by se o ně mohl odřít!
- *System je vhodný pro několik motorů s různými kabelovými vývody. Novou základní desku byste proto měli namontovat tak, aby výřez pro kabel v desce směřoval přibližně ve směru kabelového vývodu na motoru.*



- Základní deska má vlevo od otvoru pro kabel malé červené označení. Jedná se o značku zapalování.

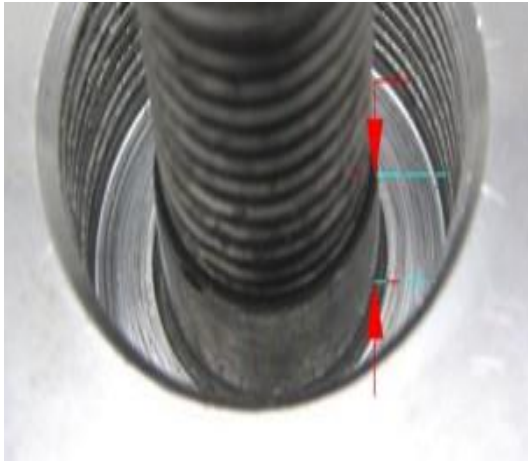


- Prostor mezi rotorem a statorem je těsný. Kliková hřídel mohla doznat rozměrových změn v důsledku renovace. Je také možné, že systém instalujete do motoru, pro který není vhodný. Proto důrazně doporučujeme provést následující zkoušku:

- Vzdálenost zkontrolujete tak, že na nejvyšší bod statoru - silnou černou cívku - položíte kousek plastelíny (modelíny, v případě potřeby i žvýkačky). Poté přitlačte rotor na klikový hřídel, rukou jej přitlačte a opět stáhněte.

- Nyní zkontrolujte tloušťku modelíny, která by neměla být menší než 2 mm, pokud rotor nebyl dotažen.

- Současně můžete zkontrolovat, zda rotor neдрhne o statorový kabel.



- Musíte také zkontrolovat, zda je závit na konci kužele dostatečný pro dotažení rotoru maticí. U některých hřídelí může kuželová část hřídele mírně zasahovat do otvoru pro šroub (viz obrázek vlevo). Pak hrozí, že rotor nebude možné dostatečně utáhnout maticí rotoru. V důsledku toho může rotor prokluzovat a časování zapalování již není správné.

- Součástí dodávky jsou dvě podložky pro vyrovnání. Ve velmi obtížných případech je součástí dodávky také distanční podložka.



- Podívejte se na rotor. Na jeho obvodu je vyryta čára. Jedná se o značku zapalování. Pokud ji nemůžete jasně rozpoznat, měli byste ji obkreslit fixem.

- Rukou nasadte rotor na klikový hřídel (ale nedotahujte jej), abyste mohli otáčet motorem pomocí rotoru a uvést jej do polohy pro zapalování. Vyjměte zapalovací svíčku, aby se motor snadněji otáčel.

- Když je píst v poloze pro zapalování, opatrně (bez kroucení motorem) opět vyjměte rotor (použijte stahovák). Pokud se při tom motor zkroutí, musíte postup opakovat.

- Nyní nasadte rotor na klikový hřídel tak, aby označení na rotoru a základní desce (nebo prodloužené označení na skříni motoru) souhlasilo. Píst musí být samozřejmě stále v poloze pro zapalování.

- Zkontrolujte si v dokladech, jaké časování zapalování má váš model. Pokud o tom nemáte žádné informace, můžete zkusit 2 mm před TDC.



- Nyní rotor sešroubujte pomocí původní matice a podložky.

- Připevněte zapalovací cívku a regulátor k rámu, nejlépe na místo, kde byla původní zapalovací cívka.

- Bohužel montážní otvory nové zapalovací cívky neodpovídají otvorům staré cívky Motoplat.

Připojení alternátoru pro napájení osvětlení - verze se střídavým nebo stejnosměrným regulátorem



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

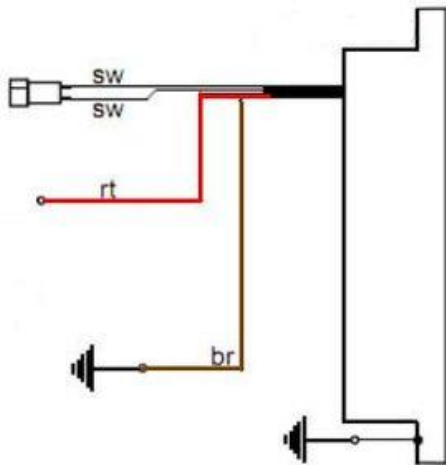
- Toto napětí musí být pro většinu aplikací ještě stabilizováno (regulováno) a usměrněno, protože se původně jedná o střídavý proud.

- K tomuto účelu jsou k dispozici různé ovladače:



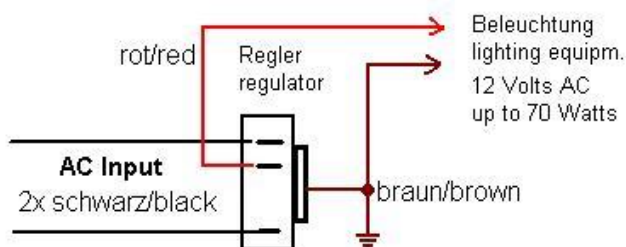
Upozornění: Jakákoli **záměna plusu a mínusu** (u stejnosměrného regulátoru) vede k **okamžitému zničení regulátoru, na které se nevztahuje záruka!** Ke zničení regulátoru dojde také v případě, že je použit v elektrických systémech vozidla, kde je kladný bod stále spojen se zemí (polarita musí být předem obrácena!). Zničení v důsledku zkratu lze velmi často rozpoznat podle ostrého spáleného zápachu.

Regulátor stejnosměrného proudu: regulátor stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50)



- dva černé kabely od alternátoru k černým kabelům (vstup střídavého proudu).
- červený kabel je 12V stejnosměrný výstup
- hnědý kabel je záporný a je vnitřně připojen ke skříni.

Regulátor střídavého proudu: regulátor střídavého proudu (70 36 799 50)



- dva černé kabely od alternátoru vedou ke dvěma vnějším svorkám (bez ohledu na to, jakým směrem).
- Ze středové svorky a uzemnění vede ke spotřebičům střídavého proudu.
- Neexistuje možnost kontroly nabíjení (už jen proto, že není k dispozici baterie).

Kabely připojte podle schématu zapojení 71ik_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 nasaďte 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.

- 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.

	<p>Nový regulátor/usměrňovač má 4 kabely:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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
<p>- Dva černé kabely od řídicí jednotky ...</p>	<p>... 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 je připojen ke které ze dvou svorek, protože je zde přiváděn střídavý proud.</p>
<p>- Hnědý kabel od řídicí jednotky ...</p>	<p>... je připojen k zápornému vodiči baterie nebo k zemi, pokud je poháněn bez baterie.</p>
<p>- Červený kabel od řídicí jednotky ... - Upozornění: Nesprávná polarita poškozuje elektroniku!</p>	<p>... 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).</p>

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

- Není možné připojit kontrolku nabití, která by při jízdě bez baterie stejně nefungovala. Regulátor má integrovaný kondenzátor, který vyhlazuje pulzující stejnosměrné napětí. Tím je zajištěna správná funkce všech ukazatelů a klaksonu i bez baterie.

- Zbývá modrý (někdy také modrobílý) kabel zapalovací cívky - vypínací kabel.

- Poznámka:

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

- Pokud je spojen se zemí, zapalování zhasne!

- 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.

- 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 (/bílý) kabel. Tím se zapalování vypne jako dříve.

- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...

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

... 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.

- 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 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.

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, 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 cívky 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 cívky. 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 cívky 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 nelze téměř nic změřit kromě napětí, které regulátor vyzařuje. 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 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 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 pokyny pro přepravu (balení)**.
- 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!

VARE Schaltplan 71k102 (wiring diagram)

