

Systém 35361799**(JAWA 11/353/355/356/559/590; CZ 450/455/470/475/477/482/485/487)**

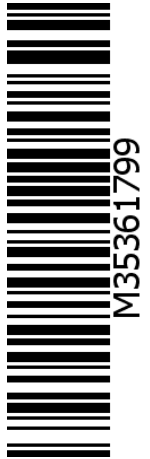
- 12voltový systém podporuje kontrolku nabíjení (6voltový ne, viz systém 353 62 799).


**Výhody oproti starému systému:**

- všechny díly jsou nové
- Výrazně vyšší světelný výkon
- Velmi stabilní zapalování s vysokoenergetickými jiskrami
- Lepší startování a lepší spalování
- Už žádné potíže s jističem

12 V alternátor / elektronické zapalování pro jednoválcové motocykly JAWA a CZ

- Magnetoelektrický zapalovací systém s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Světelný výkon 12V/150W stejnosměrný proud. Bezkontaktní, bezúdržbové, elektronické zapalování s vlastním zdrojem napájení uvnitř systému, lze tedy provozovat i bez baterie. Nahrazuje starý alternátor, přerušovač, zapalovací cívku, regulátor. Není třeba provádět žádné změny na skříni motoru.



Pokyny pro instalaci systému 35361799 a systému 45061799	6.9.2024
<p>- Pokud umíte nainstalovat a seřadit původní zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete systém VAPE nainstalovat. Pokud jste se s tím ještě nikdy nesetkali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo to umí.</p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování této příručky ani podmínek a způsobů instalace, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztráty, škody nebo výdaje vzniklé v důsledku nesprávné instalace, nesprávné obsluhy a nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakkoli související. Vyhrazuje si právo na změny výrobku, technických údajů nebo návodu k montáži a obsluze bez předchozího upozornění.</p>	
<p><u>DŮLEŽITÉ</u></p>	
<p><u>Před zahájením instalace je nutné si pečlivě přečíst celý návod.</u> Nezapomeňte, že neoprávněné úpravy dílů, včetně pokusů o opravy, mohou vést ke ztrátě záruky. To platí i řezání kabelů, které velmi často vede ke ztrátě zástrček chráněných proti přepólování následně ke zkratům nebo přepólování níže uvedených materiálů. Postupujte podle pokynů nainformační stránky systému. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například způsobit poškození motoru a/nebo 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 montáži pečlivě zkontrolujte, zda se rotor netře o cívkou statoru nebo jiné, což se může z různých důvodů stát a způsobit vážné poškození.</p>	
<p><u>Zamýšlené použití</u> - Jedná se o náhradní systém, nikoli okopii původního materiálu. Díly systému proto vypadají jinak než původní díly a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít jiné montážní body, které vyžadují vaše nastavení. Tento systém je určen výhradně pro výměnu původních světelných/zapalovacích systémů u starých a mladých motocyklů, jejichž vlastnosti motoru nebyly ovlivněny pozdějšími 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, vždy silnou houkačkou a ve srovnání se zastaralými původními systémy i celkovou spolehlivostí. Protože naše systémy nezpůsobují žádné výrazné změny v charakteristikách motoru, nezhoršuje se ani chování výfukových plynů a hlučnost. Ve většině případů by se chování výfukových plynů mělo dokonce zlepšit, protože dochází k úplnějšímu spalování.</p>	
<p> - VAPE garantuje homologované výrobky označené v kroužku značkou "E" (konkrétně pro Českou republiku E8), která zajišťuje důslednou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy EHK (zejména ECE R10.05). Příslušný orgán provádí pravidelné kontroly.</p>	
<p>- Nabíjecí systém je v zásadě vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olovenými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olovenými akumulátory, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými ani jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- Systém není vhodný pro použití v rámci sportovních akcí. Záruka zaniká, pokud se systém nepoužívá k určenému účelu. Kromě toho se může stát, že systém neposkytuje požadovaný výkon a my vám pak nemůžeme pomoci s naší podporou, protože neznáme situaci. V nejhorším případě může nesprávné používání vést až k zániku provozní licence.</p>	
<p>- Při montáži dílů nezapomeňte začít s montáží dílů na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste zjistili, zda se tento materiál skutečně hodí, a to ještě před montáží dílů určených k montáži mimo motor. Většinou je to bohužel tak, že se začíná právě s montáží regulátoru, zapalovací cívky, případně řídicí jednotky a tyto díly jsou tím velmi často upraveny (neodladěny!), což nám znemožňuje pozdější odprodej. Výměna světelných/zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako nákup v supermarketu v regálu, ale vzhledem k typové rozmanitosti a možným změnám materiálu od jejich výroby před mnoha lety vždy složitá záležitost, která bohužel může obsahovat 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 mohou způsobit poškození těchto součástí. Případné tachometry nejsou systémem podporovány. Nabízíme však řešení s tachometrem. Stejně tak nejsou podporovány žádné jističe nebo ovládání výfukových plynů ovládané zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo z právních důvodů zařízení omezující rychlost. Nový systém žádné takové zařízení nemá. Proto si předem ověřte právní situaci.

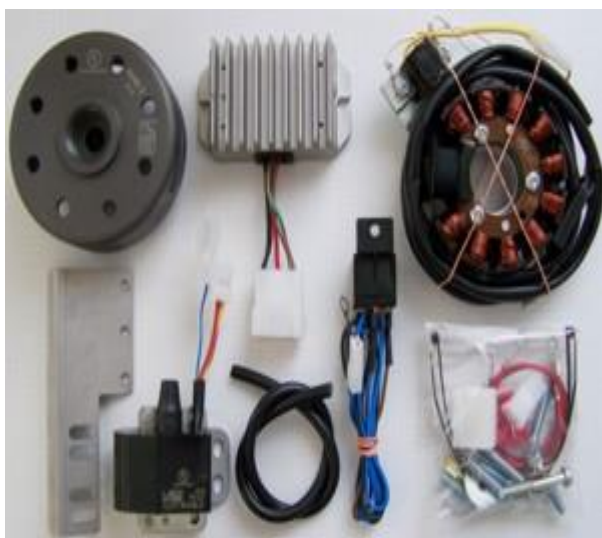
- Pokud nemáte odborné znalosti potřebné pro instalaci, nechte instalaci provést odborníkem nebo v příslušném specializovaném servisu. Nesprávná instalace může poškodit nový systém i motocykl nebo dokonce způsobit zranění jezdce.

- Před objednáním systému zkontrolujte, zda je námi doporučený **stahovák rotoru** součástí dodávky. Pokud ne, je nejlepší si ji objednat současně! Pokud dojde k poškození rotoru použitím jiných nástrojů a pomůcek, nárok na záruku zaniká!

- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i při přepravě). Před montáží vždy zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud rotor nemá zapouzdřené magnety, zkontrolujte těsnost magnetů tak, že je prsty zatlačíte do stran. Po nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a drží na místě pouze díky své magnetické síle. To by mohlo způsobit vážné poškození systému během provozu. Současně zkontrolujte magnety rotoru, zda v nich nejsou cizí tělesa (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, čímž získáte další a případně aktuálnější informace. Systémový seznam na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>

- Zkontrolujte, zda máte jeden z prvních systémů JAWA/CZ, u kterého je kladný pól baterie spojen se zemí (rámem). Pokud ano, musíte polaritu systému obrátit. Zem je nyní připojena k zápornému pólu akumulátoru a kladný jde na svorku 30 zámku zapalování. Pokud toto nedodržíte, dojde ke zničení elektroniky v zapalovací cívce a v regulátoru!



- Tyto díly jste měli obdržet!

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

- Rovněž si uvědomte, že snímač je přišroubován pouze volně, protože je třeba jej seřídit. Po seřízení tyto šrouby dobře utáhněte.



- K opětovnému stáhnutí nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (číslo dílu: 99 99 799 00 -**Není součástí dodávky!**-).

- **Poznámka:** Nikdy nepoužívejte vytahovač drápů, kladivo nebo jiné zařízení, které by setřásko magnety.



- Ke stáhnutí starého rotoru budete potřebovat stahovací nástroj M8x90 (číslo dílu: 70 80 899 90 -**Není součástí dodávky!**-).

- **Poznámky ke starému zapojení:** Zkušenosti ukazují, že v průběhu času došlo ke změnám v elektrickém systému téměř každého motocyklu. V důsledku toho se barvy kabelů a dokonce i elektrické spoje nebo díly jako takové již často neshodují s původními a mohou se proto lišit od toho, co zde popisujeme. Pokud máte pochybnosti, podívejte se na originální schéma elektroinstalace vašeho motocyklu JAWA nebo CZ (např. na www.ostmotorrad.de). Obvod našeho systému je stejný pro všechny JAWA/CZ.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. V tomto okamžiku se s baterií rozlučte, protože nyní budete potřebovat 12voltovou baterii nebo můžete jezdit zcela bez baterie. Systém to umožní. Jediný rozdíl je v tom, že nebudete moci používat běžnou funkci vypnutí pomocí zámku zapalování.
- Zvolte si způsob vypnutí zapalování, který vám vyhovuje. Existují 2 varianty, každá má své výhody a nevýhody.

- **Reléová metoda** (zajišťujeme my a je součástí dodávky)

- Výhoda: Vypínání zapalování funguje jako dříve beze změn.

- Nevýhoda: Bez funkčního akumulátoru nelze jezdit. V případě nouze na silnici však lze systém nastartovat a jezdit i s vadným akumulátorem odpojením spojení od vypínacího relé k zapalovací cívce.

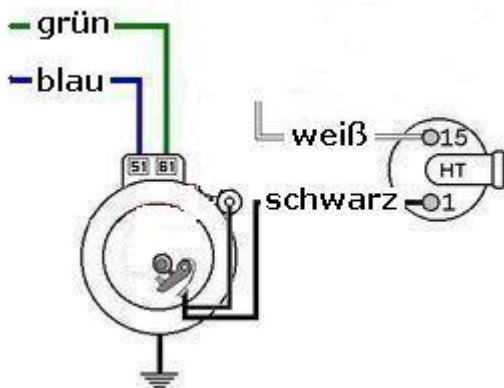
- **Metoda stop spínače**

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

- Nevýhoda: Musíte namontovat další stopspínač, nejlépe na řídítka. Tento spínač nabízíme.

Vozidlo lze nastartovat i bez klíčku v zapalování.

- **Trik:** Tlačítko blikáče světlometů (pokud je k dispozici) můžete přeměnit na vypínač.

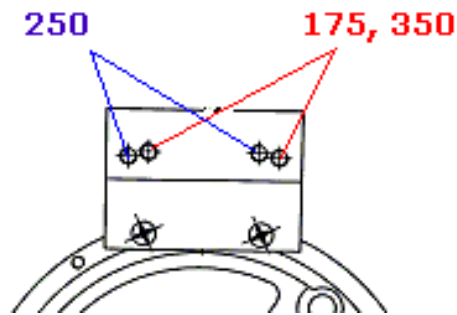


- Nyní odpojte všechny kabely od starého alternátoru, regulátoru a zapalovací cívky a tyto části vyjměte. Pomocí vytahovacího šroubu M8x90 vyjměte starý rotor.

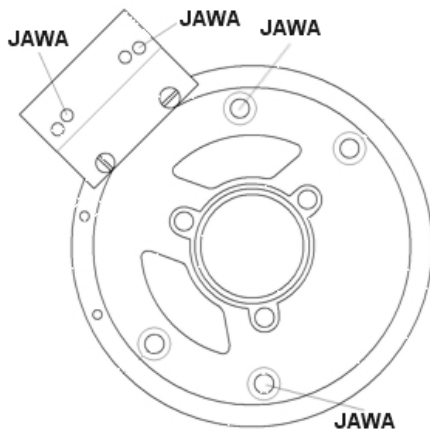
- Zkontrolujte, zda bílý kabel od spínače neutrálu vede nahoru do kabelového svazku od alternátoru ve směru centrálního kabelového svazku. Pokud ano, budete muset tento kabel nevyhnutelně vyjmout a poté znovu vytáhnout.

- Věnujte pozornost modrému kabelu, který vedl ze svorky 30 spínače zapalování na svorku 51 staré Limy. Ten bude později připojen k novému regulátoru.
- Pozornost věnujte také zelenému kabelu, který byl připojen k regulátoru (svorka 61 nebo svorka D). Ten vede do regulátoru nabíjení a u našich 12voltových typů je také znovu připojen k regulátoru.
- Věnujte pozornost bílému kabelu (od zámku zapalování) k zapalovací cívce, je to nutné.
- Odpojte černý kabel od jističe k zapalovací cívce, aniž byste jej vyměnili.

- Nejprve zkontrolujte, zda je snímač našroubován na boční úhlové desce. Existují zde 2 možnosti upevnění.



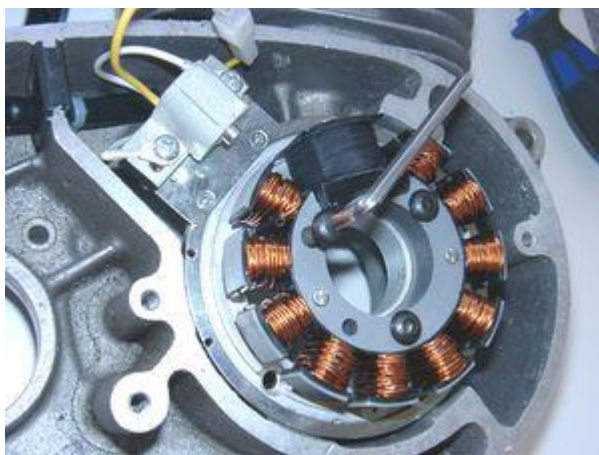
- U modelu **175 mm** je snímač namontován posunutý doprava (takto jsme jej namontovali předem).
- U řady **250** je snímač namontován posunutý doleva.
- U motoru **125 ccm** je poloha snímače irelevantní, zde se nastavuje pomocí rotoru při vytažení kolíku. (viz níže).



- Odšroubujte tělo cívky ze základní desky a mírně jej od desky odtáhněte, aby byly přístupné montážní otvory.
- Dávejte pozor, abyste nepoškodili lakovou izolaci cívek.



- Nyní na místo předchozího alternátoru umístěte na klikovou skříň desku statoru, která se skládá ze dvou částí (ocelový kroužek a hliníková deska).
- Snímač ukazuje vlevo nahoře přibližně na 10. hodině, cívka visí volně na kabelu.
- Ujistěte se, že jste použili otvory určené pro JAWA a připevněte desku dvěma šrouby se zápustnou hlavou M 6x30 (CZ a Perak 6x40).



- Umístěte tělo cívky zpět na desku tak, aby kabely mohly čistě procházet otvorem desky a nebyly zachyceny.
- Ujistěte se, že je pojistný límeč hliníkové desky přesně usazen ve vnitřním kroužku cívkové formy. Pokud je cívka nakloněná, hrozí akutní nebezpečí zničení v důsledku kontaktu s rotorem.
- Přišroubujte tělo cívky zpět pomocí 3 šroubů s vnitřním šestihranem M6x30.



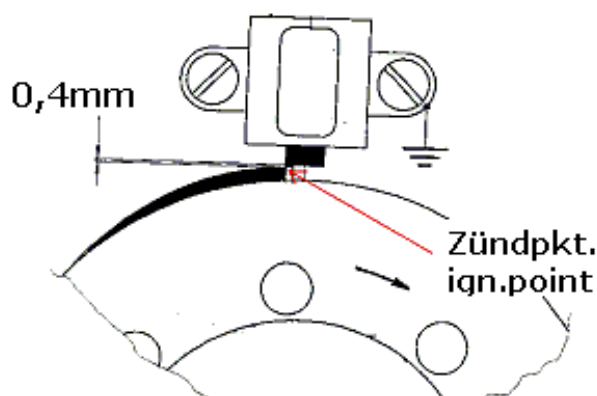
- V žádném případě neprovádějte žádné mechanické úpravy krytu motoru. Nikdy neodstraňujte ocelový kroužek, i kdybyste se nakrátko (a jistě nesprávně) domnívali, že to musíte udělat kvůli montáži základní desky. Mylně se domníváte, že desku musíte umístit zcela na podlahu. Stejně jako stará Lima však musí sedět v držáku dále nahoře.



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

- Zkontrolujte také, zda rotor volně směřuje dolů k základní desce a nedrhně o ni. Rotor pevně přišroubujte šroubem M6x30. Nezapomeňte na podložku. K opětovnému uvolnění rotoru použijte stahovák M27x1,25.

- U motorů 125 cm³ je nutné před instalací nového zapalování Lima odstranit kolík, jinak nebude možné správně nastavit zapalování. Nemějte obavy, kolík nemá přidržovací funkci, ale pouze funkci vodící. Po instalaci statoru a před montáží rotoru vyjměte zapalovací svíčku, uveďte píst do polohy pro zapalování a poté namontujte rotor podle níže uvedeného obrázku. Neměňte polohu klikového hřídele.



- Otáčejte rotorem ručně (pro zajištění hladkého chodu vyjměte zátku). Zkontrolujte vzdálenost mezi snímačem a jedním ze dvou ovládacích ok rotoru. Tato hodnota musí být přibližně 0,4 mm. Vzdálenost můžete upravit posunutím snímače po uvolnění dvou upevňovacích šroubů.

- Nakonec pevně utáhněte oba upevňovací šrouby snímače. Pokud jsou šrouby uvolněné, může dojít ke sklouznutí snímače na rotor a jeho zničení! Je dobré čas od času zkontrolovat dotažení těchto šroubů.

- Protože máte jednoválcový motor JAWA, nedivte se, že váš rotor má dvě ovládací oka posunutá o 180 stupňů. Druhý nos je určen pro dvouválcovou JAWU. Váš jednoválec kvituje bratrství systému neškodným volnoběžným zážehem před dolní mrtvou osou.



- Elektronický usměrňovač/regulátor připevněte na vhodné místo, např. na vnitřní stranu skříně s nářadím.

- Pokud používáte možnost relé, připevněte relé na vhodné místo, nejlépe do prostoru pro baterii vedle baterie. Budete potřebovat uzemňovací bod v blízkosti.

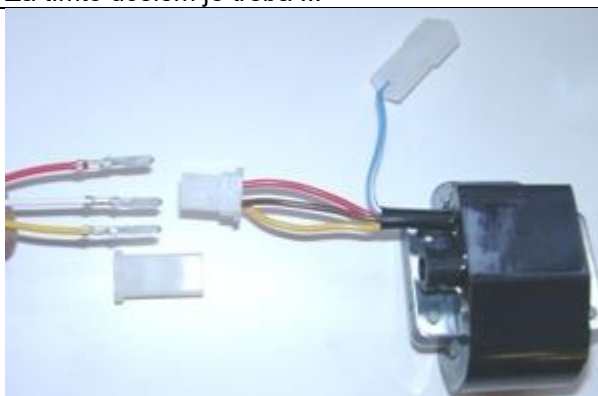


- Připevněte novou elektronickou zapalovací cívku na místo, kde byla stará zapalovací cívka. Pro motocykly JAWA (čtvercový profil rámu) jsme na zapalovací cívku předem namontovali montážní držák, který umožňuje novou cívku (víceméně) snadno připevnit k montážnímu otvoru staré původní cívky. Pro použití této varianty musí být cívka namontována s vývody kabelů směrem dozadu. Bohužel výška tohoto otvoru se často liší, takže ne vždy vyhovuje našemu úhlu. U jednoválcové cívky CZ není držák nutný.

Připojte díly podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš standardní DC regulátor (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **71xr12**:
 - Pro náš DC regulátor s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte další schéma zapojení **reg_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 zásuvku zapalovací cívky s kabely červené, hnědé a žluté barvy.

- Na tento konektor nasadte dodanou volnou objímku čtyřkolíkového 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 barva z alternátoru přechází na hnědou ze zapalovací cívky
- 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 Powerdynamo k okruhu osvětlení (přes regulátor):

- 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 dispozici jsou 2 různé varianty ovladačů:

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

Regulátor typu 1: se standardním DC regulátorem (952269906), použijte schéma zapojení **71xr12:**

- Dva černé kabely vedoucí od generátoru...

... připojte na piny 1/4 nového regulátoru (odtud vedou stejně černé vodiče dovnitř jednotky). Nezáleží na tom, který vodič se připojí ke které z obou svorek (1/4), protože vedou střídavý proud.

- Hnědý kabel z regulátoru ...

... spojuje pin 3 jednotky regulátoru (odtud jde stejně hnědý vodič dovnitř jednotky) se záporným pólem baterie nebo (v případě, že jedete bez baterie) se zemí (šasi).

- Červený kabel od regulátoru ...

Pozor:
Špatná polarita poškodí elektroniku!

... se připojí na pin 5 nového regulátoru (odtud stejně červený vodič vede dovnitř jednotky).

- Tento drát je hlavním integračním bodem mezi starým a novým systémem. Zde vystupuje vaše regulované kladné napětí pro připojení k baterii plus, nebo (v případě, že jedete bez baterie) ke svorce napěťového vstupu hlavního vypínače (zámek zapalování, německá kola: kolík 51/30).

- Pokud používáte baterii, ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla pojistku **15A**.

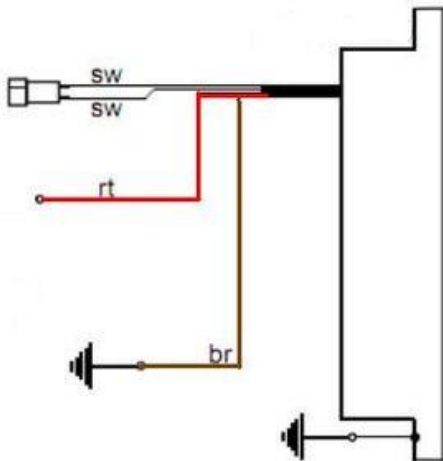
- Zelený/červený vodič na kolíku 6 nového regulátoru...

... je pro kontrolku nabíjení. Zapojíš tam drát, který dříve vedl od kontrolky k původnímu regulátoru.

- Ujistěte se, že tento ovladač funguje pouze s vloženou baterií. Pokud jedete bez baterie, ale přesto připojíte kabel, uvidíte, že světlo svítí, i když generátor generuje napětí. Bez baterie jej tedy nepřipojujte.

- Funkce ovládání nabíjecího světla je založena na tranzistorovém spínači a je doplňkovou funkcí. I kdyby to selhalo, regulátor může být stále v pořádku a funkční. Jednoduchá kontrola: nechte běžet motor, zapněte světla, odpojte baterii. Pokud máte jasné světlo, jednotka je v pořádku.

Regulátor typu 2: se stejnosměrným regulátorem s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (730079950), použijte navíc schéma zapojení **reg_102**:



- 2 černé (sw) vodiče jsou AC vstup z alternátoru (protože je AC, nezáleží na tom, který černý ke kterému černému)
- červený (rt) vodič je 12V DC výstup plus
- hnědý (br) drát je uzemněný, vnitřně připojený k pouzdru

- Zůstává modrý (někdy také modrý / bílý) kabel zapalovací cívky – zhasací vodič...

- Při připojení k zemi zapalování zhasne!

- Poznámka:

- Pokud dojde k poruše zapalování, nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Většinou pak v cestě pokračujete (další informace viz Technická pomoc)!

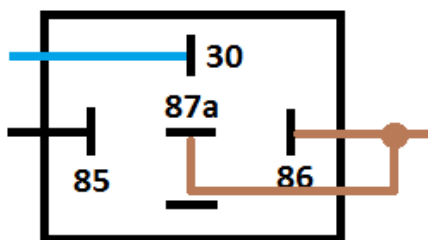
- Vypínání pomocí přídavného vypínače:

Relé není namontováno. Modrý(/bílý) kabel zapalovací cívky je připojen k vypínači, který spíná na zem (např. tlačítko, které se připevňuje na řídítka). Další informace naleznete v informacích o vypínání. Alternativně můžete použít zámek zapalování, který vypíná na zem.

- Vypněte polohou 5 (tlačítkový spínač zapalování, je-li k dispozici):

Modrý vypínací kabel zapalovací cívky je připojen ke svorce 61 (normální svorka pro ovládání nabíjení). Všechny kabely, které dříve vedly k této svorce, včetně kabelů k žárovce pro ovládání nabíjení, musí být odpojeny (nebo žárovka vyjmuta). Zapalování se vypíná přepnutím do polohy 5, dokud se motor nezastaví. Dochází k tomu, že v poloze 5 se zapalovací cívka přepne přes svorku 61 na svorku 15, kde jsou spotřebiče připojeny k zemi (alespoň regulace volnoběhu) a přes kterou zapalovací cívka získá zem potřebnou pro vypnutí.

Zapojení relé (pokud je použito):



- Varianta baterie: (není k dispozici při použití ovladače 730079950, ale je možná)

Připojte hnědý kabel relé kružkovou svorkou k zemi. Delší černý kabel relé nasměrujte na svorku hlavního vypínače (spínač zapalování, u německých motocyklů: svorka 15 nebo 54), která je v poloze "Zapnuto" pod napětím.

Připojte modrý vodič (vycházející ze svorky 30 relé) k modrému(/bílému) vodiči zapalovací cívky. V případě výpadku akumulátoru by měl být tento kabel za jízdy odpojen, aby bylo možné pokračovat v jízdě. (Pak však nelze motor vypnout!).

- Hnědý vodič s kružkovou svorkou z kolíků 87a a 86 jde k zemi.

- Černý vodič z kolíku 85 jde do svorky hlavního vypínače s napětím, pokud je zapnutý.

<p>Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p>Nepoužívejte kabely "Nology super cables" ("hot wire"). Ty způsobují rušení systémů VAPE a mohou poškodit elektroniku.</p>	<p>... našroubujte do zapalovací cívky a nasadte na něj gumovou krytku. To je samozřejmě jednodušší, pokud to provedete před montáží cívky na vozidlo. Použijte také dodaný kabel zapalování, nikoli starý, nedefinovaný kabel.</p>
<p>- Je vhodné, když v tomto okamžiku dáte motocyklu nové zapalovací svíčky a nové konektory zapalovacích svíček (nejlépe s 1-2, ale ne více než 5 kiloohmy),. Více než dost závad lze vysledovat u "zdánlivě dobrých" kabelů, zástrček a konektorů (včetně zcela nových)!</p> <p>- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušením. spolu s odrušenými konektory zapalovacích svíček (to přináší dvojí odpor/odrušení!). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušení.</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 od nyníška budete potřebovat 12voltovou baterii. Klakson může zůstat na 6 V.</p> <p>- Pokud systém nefunguje okamžitě, podívejte se na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (přerušíte kontakt), většinu problémů lze vysledovat ve zhášecím okruhu.</p>	
<p>- DŮLEŽITÉ: Při opravě klikové hřídele se hřídel dynamo často opracovává a zkracuje. Výsledkem je, že rotor sedí níže. Pak může dojít ke kontaktu statoru s vnitřní plochou rotoru (čelo). Výsledkem je zničený stator a porucha zapalování.</p>	

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny - přečtěte si je a důsledně dodržujte!

<p>- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky stanovené výrobcem vozidla a odborníky v automobilovém průmyslu. Instalace vyžaduje odborné znalosti. Značky zapalování na materiálu slouží pouze k orientaci při montáži. Po instalaci zkontrolujte vhodnými metodami (stroboskopem) správnost nastavení, abyste vyloučili poškození motoru nebo ohrožení vašeho zdraví. Za instalaci a správné nastavení jste zodpovědní pouze vy.</p>
<p>- Pozor, zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí ohrožení života! S našimi zapalovacími cívkami až do 40 000 voltů! Při neopatrném zacházení může způsobit nejen vážnou bolest, ale také poškodit srdce! Osoby s kardiostimulátorem by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a otevřených vysokonapěťových kabelů a při testování pevně přitlačte konektor zapalovací svíčky k zemi izolačním předmětem, abyste bezpečně vybíjeli napětí.</p> <p>K synchronizaci karburátoru nikdy nevytáhněte konektor zapalovací svíčky! Nikdy neodpojujte zapalovací kabel ani se ho nedotýkejte, pokud motor běží nebo je v rozběhu. Vozidlo myjte pouze bez zapnutého motoru.</p>
<p>- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými zapalovacími svíčkami (které <i>nemají vestavěný odrušovací odpor</i>), 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 (v žádném případě však nepoužívejte potlačené konektory A potlačené konektory současně. To by způsobilo rušení, zejména obtížné startování motoru). Celkový odpor kombinace zástrčka-zástrčka by neměl překročit 5 kOhm.</p> <p>- 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 tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).</p>
<p>- Po instalaci nezapomeňte zkontrolovat dotažení všech upevňovacích šroubů. Pokud se díly uvolní, dojde k jejich zničení. Šrouby dotahujeme pouze volně při předmontáži!</p>

- Než začnete všeměřit a kontrolovat, dejte právě instalovanému systému šanci, aby se rozhořel. Vezměte prosím na vědomí také náš návod, jak kontrolovat výskyt jisker. Všechny naše díly jsou před dodáním testovány. Stejně se na nich nedá skoro nic změřit. V každém případě se zdržte měření elektronických částí (včetně zapalovací cívky s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete, že je zničíte, a přesto nedosáhnete použitelných výsledků!
- Nezapomeňte, že za to může často také karburátor, sací guma a především také konektory zapalovacích svíček a svíčky (bohužel i zcela nové), pokud motor hned nenaběhne (zpravidla se po instalaci Lima musí změnit také její nastavení). Pokud systém okamžitě nenaběhne, zkontrolujte především uzemnění, zejména mezi uzemněním podvozku a blokem motoru.
- Než díly vyjmete a pošlete nám je k otestování, podívejte se do naší databáze znalostí, 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, všimněte si některých zvláštních vlastností této cívky. Zapalování funguje správně pouze tehdy, když jsou k cívce připojeny obě svíčky. Takže nemůžete vytáhnout ani jednu zástrčku a otestovat ji. Je to proto, že každý výstup táhne zem přes zástrčku druhého výstupu. Pokud chcete testovat pouze jednu stranu, musí být výstup druhé cívky připojen k zemi.
- Jiskra klasických jističů má pouze nízkou energii cca 10 000 voltů, a proto vypadá žlutě a silně. Jiskra našich systémů má vysokou energii až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře svazková a modrá, což ji činí méně viditelnou. Kromě toho se jiskra vytváří pouze při rychlosti rozjezdu. Pouhým ručním stisknutím páčky startéru se jiskra nevytváří.
- Většina našich systémů je generátorem zapalování a světelné energie v jednom. To poznáte podle existence regulátoru. Na regulátoru nelze téměř nic změřit, kromě napětí, které regulátor vysílá. Pokud nedostáváte žádný proud, zkontrolujte zemní spoje a vedení od regulátoru k zámku 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 nichž je třeba zohlednit zvláštní vlastnosti.
- Nikdy nesvářejte vozidlo elektricky, aniž byste předtím zcela odpojili všechny elektronické části obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Pájejte pouze s pájecím zařízením, které je provozováno přes předřadníkový transformátor, nebo před pájením odpojte síťovou zástrčku páječky, abyste zabránili 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!. Zpravidla je zapojení vždy barevné. Výjimky jsou výslovně uvedeny v pokynech. Na poškození způsobené přepólováním se nevztahuje záruka.
- Při montáži rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyvarujte se přímého mechanického nárazu na rotor. **Při přepravě modelu 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 nevzhledně).
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák nebo kladivo. Tím se mohou magnety uvolnit. Vždy používejte šroubovací stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).
- Pokud vozidlo delší dobu nepoužíváte, měli byste odpojit akumulátor (pokud je přítomen), abyste zabránili možnému pomalému vybíjení přes diody usměrňovače. I když je však baterie odpojená, po delší době zaznamenáte její vybíjení, což je normální.
- Postupujte podle těchto pokynů, ale zároveň se nenechte vyvést z míry. Naše systémy si před vámi úspěšně nainstalovaly již tisíce zákazníků.
- Hodně štěstí a zábavy při řízení!**

VARE Schaltplan 71xr12 (wiring diagram)

