

Systém 736579900**Výhody oproti starému systému:****12 Voltový alternátor/elektronické zapalování pro jednoválcové JAWY a CZ****JAWA 11 / 353 / 355 / 356 / 559 / 590****CZ 450 / 453 / 455 / 470 / 475 / 477 / 482 / 485 / 487**

- 12 voltový systém umožňuje použití kontrolky dobíjení. (6V systém 73657996V tuto možnost postrádá)


- Magnetoelektrický zapalovací systém s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Světelný výkon 12V/100W DC. Bezkontaktní elektronické zapalování. Nahrazuje kompletní starý zapalovací systém magneto, přerušovač, zapalovací cívku. Na skříni motoru není třeba provádět žádné úpravy. Systém můžete provozovat zcela bez baterie.

- tento systém je alternativou k systémům s vnějším snímačem 35361799 a 45061799.

- Uvědomte si prosím, že tento systém je ukostřen na mínus pól.

- všechny díly jsou nové
- výrazně jasnější světlo
- velmi stabilní zapalování s vysokou energií jiskry
- lepší startování a lepší spalování
- žádné další opotřebení jističe



Pokyny k instalaci systému 736579900	23.5.2024
<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. Vyhraujeme si právo na změny výrobku, technických údajů nebo návodu k montáži a obsluze bez předchozího upozornění.</p>	
<p>DŮLEŽITÉ</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. Toplati i řezání kabelů, které velmi často vede ztrátě záruky chráněných proti přepólování následně ke zkratům nebo přepólování inicií materiál. Postupujte podle pokynů nainformační stránce 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, jejich vlastností 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>	
<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.</p>	

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>

Tyto díly byste měli obdržet:



- předmontovaná jednotka statoru
- rotor
- regulátor/usměrňovač
- elektronická zapalovací cívka
- Vysokonapětový (zapalovací) kabel
- relé
- příslušenství



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

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

- Poznámka ke kabeláži:

- Nejprve prosím zkontrolujte, zda máte jednu z prvních JAWA/CZ, kde je plus pól baterie připojen k rámu. Pokud ano, po montáži nového systému obraťte polaritu. **Uzemnění musí být připojeno k zápornému pólu baterie a kladný pól ke kolíku 30 zámku zapalování.** Pokud to nebudete dodržovat, váš nový regulátor bude spálen.



- Ujistěte se, že vaše JAWA/CZ leží bezpečně na svém stojanu, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup ke straně generátoru k motoru.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Všimněte si, že dále budete mít 12 voltový systém, takže budete potřebovat buď 12 voltovou baterii, nebo využijete možnost jízdy bez baterie. Budete muset vyměnit všechny žárovky za 12V i v tomto případě. Houkačka může zůstat na 6 voltech. Při jízdě bez baterie se řiďte našimi informacemi o jízdě bez baterie.

- Musíte se rozhodnout, jakou metodu přerušování zapalování použijete. Existují různé způsoby, každý má své klady a zápory. Předmontovali jsme možnost relé.

- Metoda s použitím relé (standardně dodávána)

Výhoda: Tato možnost vám umožní používat spínač zapalování jako dříve. Nic se nemění.

Nevýhoda: Bez funkční baterie nemůžete jezdit (v nouzi nevytáhnete modrý vodič mezi zapalovací cívku a relé).

- Metoda s použitím chcípáku

- **Výhoda:** Můžete jet bez baterie, výhodné pro klasická kola jezdící příležitostně.

- **Nevýhoda:** Přepínač si musíte dokoupit a je potřeba jej nainstalovat na řídítka.

Tip: Chcete-li provést tuto práci, můžete přepnout spínač baterky.



- Poznámka: Pokud využíváte možnost bez baterie a zároveň máte boční indikátory (blikačky), raději zvolte možnost regulátoru 73 00 799 xx, abyste umožnili správnou činnost blikače.

- Odpojte všechny kabely vedoucí od vašeho starého generátoru k regulátoru a zapalovací cívce a odstraňte je.

- Demontujte dynamo, regulátor a zapalovací cívku. Pokud je aretační kolík v pravém horním rohu sedla generátoru stále na svém místě, sejměte jej (vytáhněte nebo odřízněte).



- Vyjměte čep z klikového hřídele.

Nezapomeňte to udělat, jinak budete mít později potíže s montáží.

- Nejen, že už to nebude potřeba, ale zabrání flexibilitě použití v různých CZ.

- Tento čep neměl přidržovací, ale vodící úlohu. Rotor je držen výhradně za kužel, nikoli za čep. Takže žádný strach, prosím.



- Odšroubujte cívku statoru ze základní desky a trochu ji od ní oddalte, abyste měli přístup k montážním otvorům. Dávejte pozor, abyste nepoškodili vinutí statoru.

- Umístěte základní desku (skládající se z vnějšího ocelového kroužku a vnitřní hliníkové desky) se statorem volně zavěšeným z jednotky na místo vašeho starého dynama.

- Přišroubujte desku pomocí 2 šroubů M6.



- Fotografie zobrazují, jak musí být vnější ocelový kroužek umístěn v carteru.

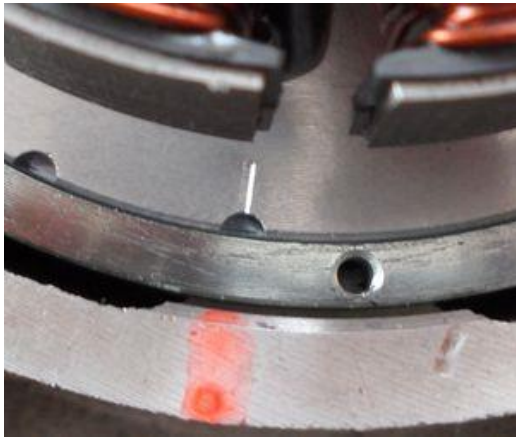
- Za žádných okolností neovlivňujte mechanické změny na skříni motoru za účelem montáže systému (kromě vytažení nebo zlomení čepu na základně statoru). Nepokoušejte se sestavit nový stator bez ocelového kroužku, i když si dočasně myslíte, že montáž lze dosáhnout pouze tímto způsobem.



- Ocelový adaptér systému bude sedět v horním vybrání pro dynamo, jak je znázorněno zde na obrázku (a ne někde níže v motoru, jak byste si mohli zpočátku myslet).



- Umístěte stator zpět na desku, dávejte pozor, abyste nepoškodili vodiče. Stator musí správně dosednout na nosič. Překontrolujte zda jste neskládli pod starem vodič!
- Zajistěte, aby vnitřní otvor statorové jednotky rovnoměrně zasahoval přes zvýšený upevňovací okraj přídržné desky statoru - jinak bude cívka sedět nakřivo a dotkne se rotoru a poškodí jej.
- Přišroubujte cívku 3 šrouby M4 a utáhněte.



- Podívejte se na sestavu statoru. Na levo od otvoru pro kabeláž najdete frézovanou rysku.
- Toto je označení zapalování.
- Pozor: Pokud chcete vést kabel statoru jiným otvorem, než je poloha označení, musí být posunuta o 120 stupňů.



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete vylaserovanou rysku. To je také značka pálení.



- Vyměňte zapalovací svíčku a uveďte píst do zapalovací polohy. To by mělo být asi 3 mm BTDC.
- Pro lepší kontrolu při přetáčení motoru zařadte čtvrtý převodový stupeň a pro otáčení motoru použijte zadní kolo. Alternativně použijte nový rotor k otáčení motoru tak, že jej připevníte ke klikovému hřídeli a otáčejte jím, dokud není píst v poloze zapalování.
- Do prosazení zapalovací polohy již s klikou (pístem) nehýbejte.



- Pokud jste k otáčení motoru použili nový rotor, opatrně stáhněte rotor, aniž byste změnil polohu klikového hřídele.
- S motorem stále v poloze zapalování opatrně nasadte rotor na klikový hřídel tak, aby značka časování na rotoru byla v zákrytu se značkou časování na desce statoru.



- Opatrně utáhněte upevňovací šroub rotoru a ujistěte se, že se rotor ani klikový hřídel při utahování šroubu nepohybují. Pokud se rotor nebo klikový hřídel pohne, časování bude nesprávné.!
- Montáž na úrovni motoru je nyní dokončena.

- Namontujte jednotku regulátoru/usměrňovače, relé a elektronickou zapalovací cívku na vhodné místo. Pro své modely CZ/JAWA najdete různá řešení.

Kabely připojte podle schématu zapojení 71ir_102, tj.:

- Aby se usnadnilo vedení vodičů kabeláže generátoru často malými otvory v krytu motoru, není na konektorech vodičů nasazena plastová krytka, která vede k zapalovací cívce. Krytku nasadte na konektory kabeláže až poté, co je vše správně nainstalováno na straně motoru.



... vezměte zásuvku zapalovací cívky s červenou a bílou barvou kabelu.

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

- bílá na bílé
- červená na červené

- Pokud chcete (nebo musíte) kabely z pouzdra konektoru opět vyjmout, je nejlepší použít ohnutou kancelářskou sponku a přitlačit s ní západku na konektorech ke stěně krytky, aby bylo možné konektor uvolnit.

- Hnědý kabel od alternátoru s očkem je přišroubován k uzemnění zapalovací cívky (pojistná svorka). Bez tohoto připojení systém nefunguje! Nespoléhejte se na rámové uzemnění. Barva, nečistoty a zbytky oleje často brání dobrému zemnímu kontaktu cívky.

Připojení dobíjecího okruhu (možnosti regulátoru)



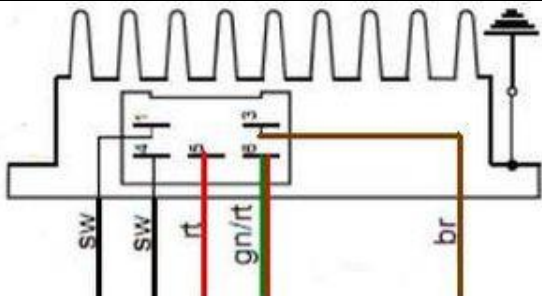
- 2 černé vodiče vedoucí ze statoru jsou zdrojem napětí pro světla, klakson, blikače atd. Nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí (něco mezi 10 a 50 volty AC) však musí být stabilizováno (regulováno) a pro většinu použití usměrněno na stejnosměrný proud (DC), protože napětí vedoucí z alternátoru je AC

- K tomu nabízíme 3 různé regulátory:



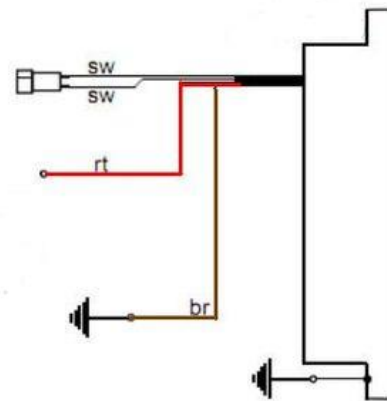
- Pozor: jakákoli záměna mezi plus a mínus (u DC verzí) vede k okamžité destrukci regulátoru. Toto nepředstavuje případ záruky, protože se jedná o nedbalost. Spálený regulátor poznáte především podle ostrého zápachu.


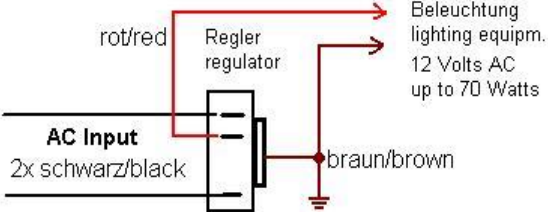
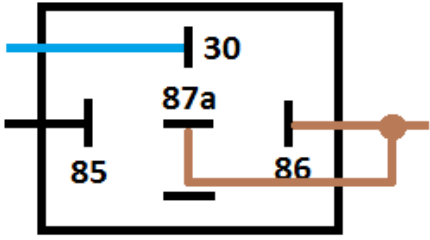


- 2 černé (sw) vodiče jsou AC vstup z alternátoru (protože je AC, nezáleží na tom, který černý ke kterému černému připojíte, je jedno na kterou pozici, který konektor připojíte)
- červený (rt) vodič je 12V DC výstup plus
- hnědý (br) vodič je uzemněn, vnitřně připojen k pouzdru
- zelenočervený (gn/rt) vodič slouží k připojení kontrolky nabíjení

- DC regulátor s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem 730079950

- 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) vodič je uzemněn, vnitřně připojen k pouzdru



<p>- AC regulátor 703679950</p> 	 <ul style="list-style-type: none"> • 2 černé (sw) vodiče jsou AC vstup z alternátoru (protože je AC, nezáleží na tom, který černý ke kterému černému) - jsou použity vnější piny • ze středového kolíku a uzemnění, které připojíte, máte regulované střídavé napětí, které se přivádí do střídavých spotřebičů
<p>- Zůstává modrý (někdy modro/bílý) vodič na zapalovací cívce. Toto je vodič ke chcípáku.</p> <p>- Připojeno k zemi - zastaví zapalování!</p> <p>Poznámka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pokud dojde k selhání zapalování, odpojte jako první tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu nastarovat. 	<p>- vypnutí motorky pomocí externího spínače (při jízdě bez baterie):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relé nebude osazeno. Modrý (/bílý) kabel zapalovací cívky se připojí ke spínači(chcípáku) a sepne se proti zemi (tlačítko na řídkách). Nebo namontujete zámek zapalování, který má zařízení pro připojení k zemi, když je v poloze OFF. <p>- Metoda baterie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Připojte hnědý vodič relé k dobrému uzemnění. Vedte delší černý drát z relé k drátu, který předtím vedl ke kolíku s napětím, když je spínač zapnutý (v německých motorkách: kolík 15) a připojte jej tam. - Připojte modrý vodič z kolíku 30 relé k modrému (/bílému) vodiči na nové zapalovací cívce. Pokud by se vám na silnici vybila baterie, stačí odpojit modrý vodič a vaše motorka se znovu rozjede (teď se nezastaví pouze vypnutím).
<p>Zapojení relé (pokud je použito):</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Hnědý vodič s kruhovou 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>	

- 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 nynějška budete potřebovat 12voltovou baterii. Klakson může zůstat na 6 V.

- 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.

- **DŮLEŽITÉ:** Při opravě klikové hřídele se hřídel dynamu 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.

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

- 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.

- 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 izolacním předmětem, abyste bezpečně vybíjeli napětí. K synchronizaci karburátoru nikdy nevytahujte konektor zapalovací svíčky! Nikdy neodpojujte zapalovací kabel ani se ho nedotýkejte, pokud motor běží nebo je v rozběhu. Vozidlo myjte pouze bez zapnutého motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými zapalovacími svíčkami (které nemají vestavěný odrušovací odpor), 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.

- 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).

- Po instalaci nezapomeňte zkontrolovat dotažení všech upevňovacích šroubů. Pokud se díly uvolní, dojde k jejich zničení. Šrouby dotahujeme pouze volně při předmontáži!

- Než začnete vřeměřit 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 držte měření elektronických částí (včetně zapalovací cívkou 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 Limy 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 cívkou. Zapalování funguje správně pouze tehdy, když jsou k cívkou 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 cívkou 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 nevytvoří.

- 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).

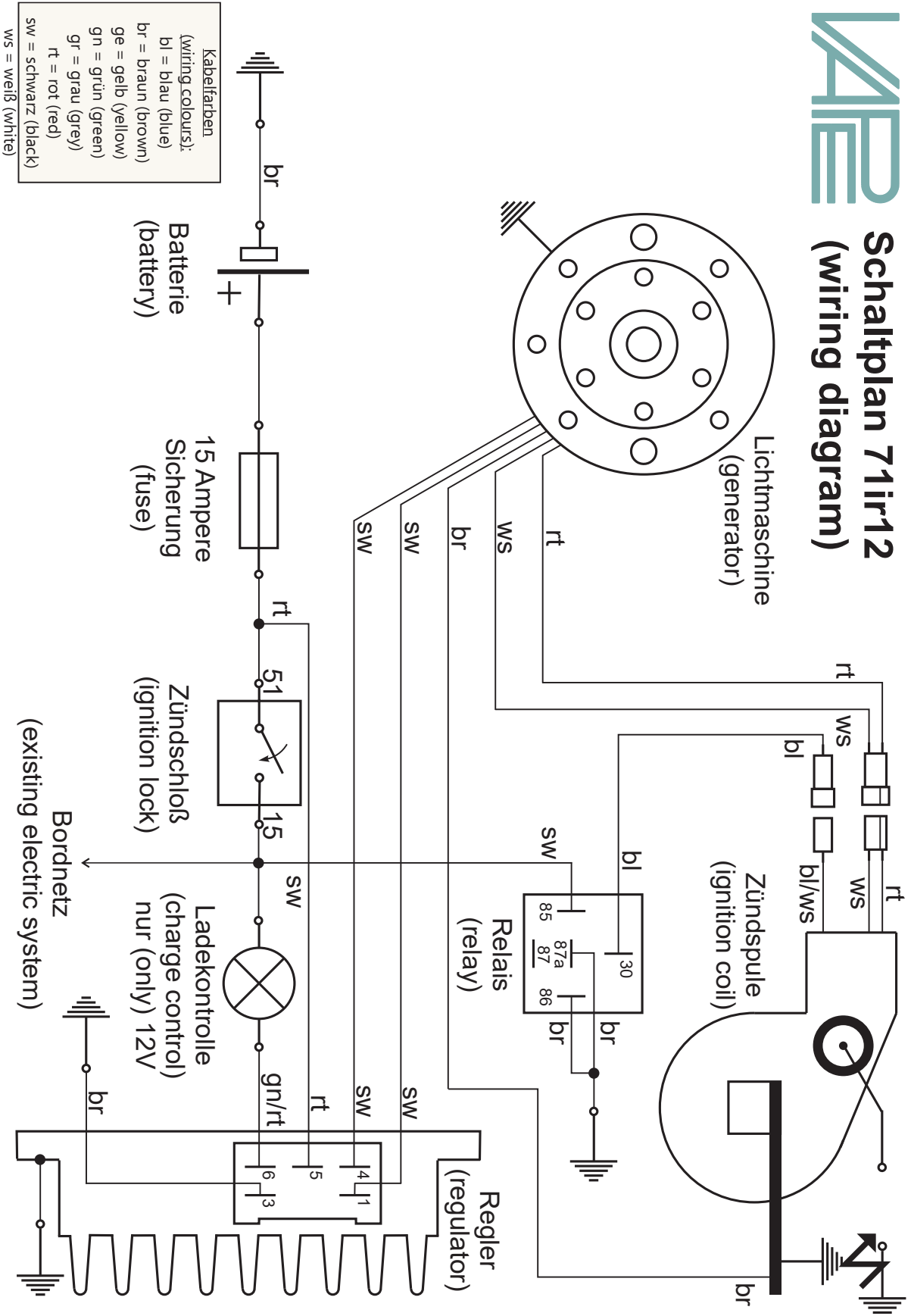
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák nebo kladivo. Tím se mohou magnety uvolnit. Vždy používejte šroubovací stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

- 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!

VAPE Schaltplan 71ir12 (wiring diagram)



VARE Schaltplan Regler 102 (wiring diagram regulator)

