

Systém 738399900**Výhoda oproti původnímu systému**

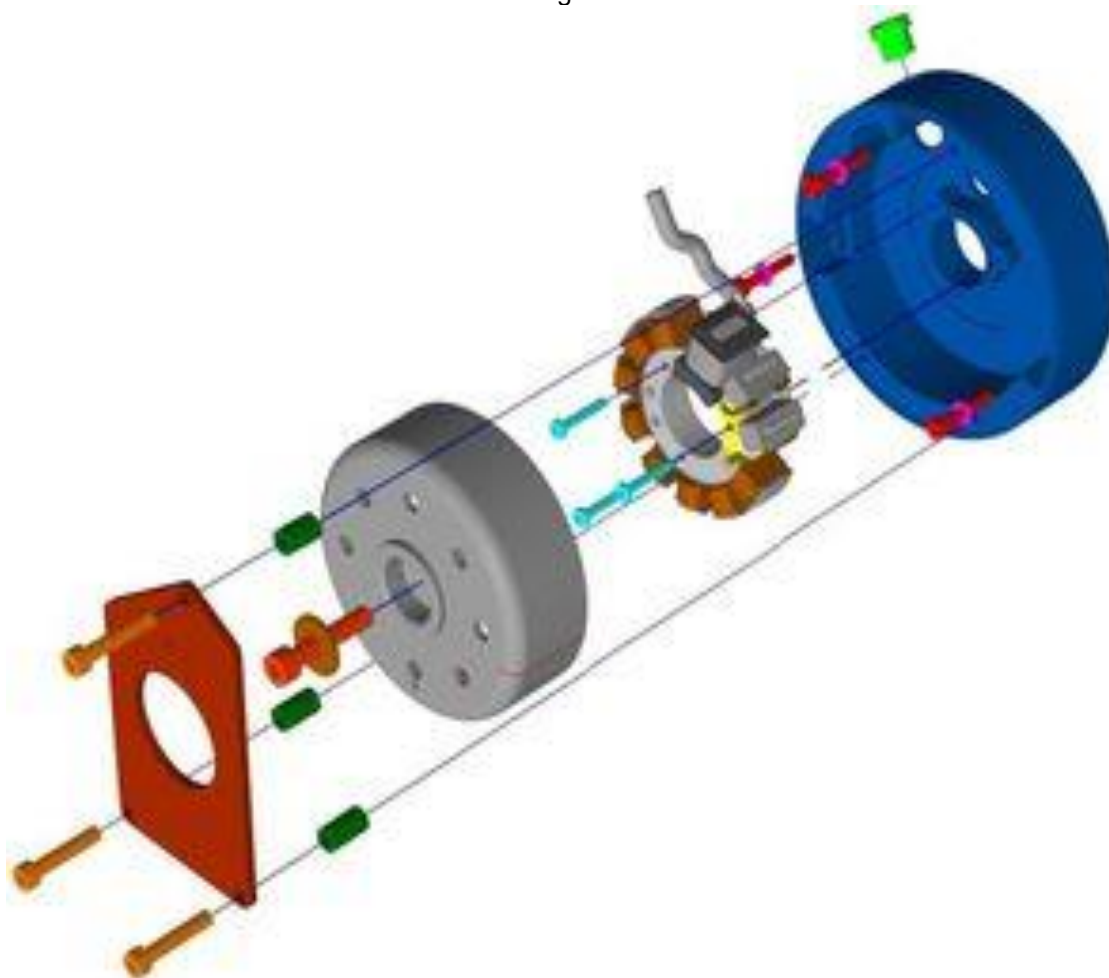
Elektronické zapalování pro BMW R24/ R25/0/2/3 a R26 (nahrazuje soupravu 70 83 999 00, která se už nevyrabí)


- Generátor s trvalými magnety (feritové), který obsahuje cívky pro stabilní chod zapalování. Výstupní výkon celého systému do celé sítě 12V/180W DC. Zapalování s vlastním napájením ze statorových cívek. Nahrazuje staré 6V dynamo ZLZ 45/60W, včetně regulátoru, magneta, odstředivého regulátoru předstihu ve výše uvedených typech BMW. Nejsou vyžadovány žádné změny na krytu motoru. Tento systém je technicky schopný provozu bez baterie.

Výhody oproti předchozímu systému 70 83 999:

- jemné doladění předstihu může být nyní provedeno pootočením hliníkového tělesa přes zapaštěné šrouby bez demontáže rotoru
- lepší start
- lepší světelný výkon 12V/180W
- stejná velikost jako u originálního BMW systému

- všechny díly jsou nové
- zapalování se stabilní jiskrou
- lepší světelný výkon (žárovky 40/45W)
- lepší start, lepší spalování paliva
- žádné opotřebení uhlíků, kolektoru a odstředivého regulátoru



Pokyny k instalaci systému 738399900	12.12.2023
<p>- Pokud umíte nainstalovat a seřídít 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. To platí i řezání kabelů, které velmi často vede ke ztrátě zástrček chráněných proti přepólování a následně ke zkratům nebo přepólování ničí materiál. 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 rotočetně o cívkou statoru nebo jinde, 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 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>



Souprava by měla obsahovat tyto komponenty:

- Stator s navinutými cívkami a nosič
- rotor
- regulátor/usměřovač
- elektronickou řídicí jednotku
- zapalovací cívku (spínač)
- vodiče, upevňovací šrouby
- vypnuté relé (jen pro R25, viz. níže)



Nevytahujte cívky z těla statoru. Riskujete jejich poškození.

- Při montáži sejměte stator z nosiče statoru (dávejte pozor, abyste neztratili 3 šrouby)



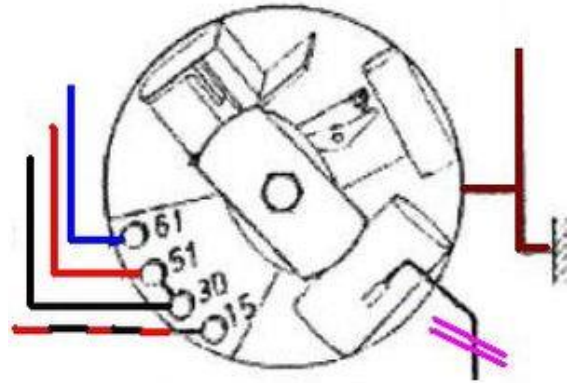
- Ke stažení starého rotoru budete potřebovat stahovák M8x90 (číslo dílu: 70 80 899 90 - **NENÍ SOUČÁSTÍ SOUPRAVY**).

- Ke stažení nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (part 99 99 799 00-**NENÍ SOUČÁSTÍ SOUPRAVY**).

- **POZOR:** Nikdy nepoužívejte jiný stahovák nebo jiné nástroje než stahovák M27x1.25, který je k dispozici na našem e-shopu. Jinak riskujete poškození rotoru.

- Ujistěte se, že váš motocykl stojí bezpečně na stojanu, v ideálním případě je zvednutý na servisním stojanu. Tím budete mít dobrý přístup k dané straně motoru se zapalováním. Budeme muset odmontovat přední vidlici, abyste získali lepší přístup k zapalování.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. **POZOR:** protože instalujete 12V zapalovací systém, budete proto také potřebovat buď 12V baterii nebo využijete možnosti jezdit bez baterie. Nicméně budete muset vyměnit všechny žárovky za 12V. Klakson může zůstat 6V. Pokud se rozhodnete jezdit bez baterie, přečtěte si na naše informace o jízdě bez baterie.



- Sejměte kryt zapalování a odpojte všechnu kabeláž vedoucí k dynamu. Standardně to jsou:

- modrý vodič ze svorky 61 (vedoucí na kontrolku zapalování)
- silný černý vodič ze svorky 30 (vedoucí na kladný pol baterie)
- silný červený vodič ze svorky 51 (vedoucí na zámek zapalování)
- černý (v případě typu R25/2 černo-červený) ze svorky 15 (vedoucí na zámek zapalování)
- vysokonapěťový vodič odpojit od svíčky

- Vytáhněte veškerou kabeláž z krytu motoru, ale ještě ji nezkracujte.

- Po instalaci nových částí zapalování znovu připojte kabely následujícím způsobem:

Mějte však na paměti, že znovu připojení kabeláže závisí na konkrétních podmínkách jako:

- typ BMW, který máte
- zda jezdíte bez baterie
- pokud máte PIN 2 na hlavním spínači
- zda je vaše originální kabeláž stále v dobrém stavu
- modrý vodič z konektoru 61 musí být spojen se červeno/zeleným vodičem nového regulátoru (v tomto případě jezdíte s baterií). Viz. příložené 6,3mm konektory, které jsou určeny pro kontrolku dobíjení. Pokud jezdíte bez baterie, nechte izolujete tento modrý vodič a nechte jej volně uložený.
- silný červený vodič z konektoru 51 (vedoucí do spínače předních světel) je
 - buď připojen k silnému černému kabelu (dříve vedoucímu do konektoru 30)
 - nebo vede přímo na + pol baterie (+ konektor)
- silný černý vodič z konektoru 30 (vedoucí do + polu baterie) je
 - buď připojen k silnému červenému vodiči (viz. nahoře)
 - nebo odsraněn
- červeno/černý vodič z konektoru 15 je
 - buď odstraněn, pokud nepotřebujete zapojit relé (protože máte 2 konektory na vašem hlavním spínači) nebo jezdíte bez baterie
 - nebo je připojený k černému kabelu dodaného relé (pokud je použito)
- silný hnědý vodič the heavy brown wire (ground) which is attached to the ground terminal next to the negative (-) brush secure to some good ground connection (best directly battery minus)

- Spojovací bod mezi originálním el. systémem (světla, klakson atd.) a naším novým systémem tvoří baterie. Pokud jezdíte bez baterie, tak spojovacím bodem je kabeláž vedoucí do baterie.

- Uvolněte hlavní šroub, který drží originální rotor a odstředivý regulátor na klikovém hřídeli. Opatrně sejměte odstředivý regulátor. Zařadte rychlost (1), abyste zabránili pohybu.

- Uvolněte 3 šrouby, kterými je upevněno dynamo k motoru a odeberte ho. K tomuto můžete potřebovat gumovou paličku

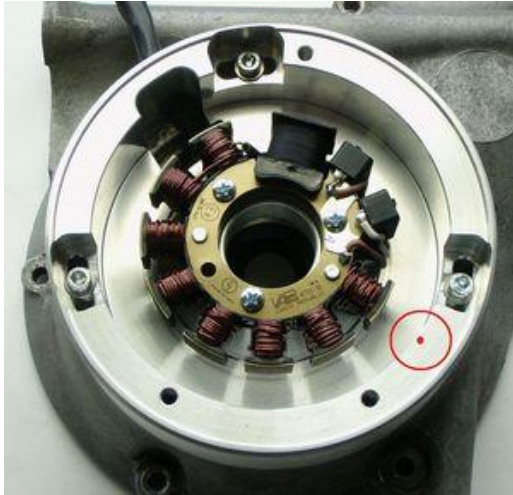
- K demontáži rotoru budete potřebovat stahovák M8x90. Alternativně můžete použít (jak bylo úváděno v originálním návodu): ocelový čep (40 mm x 5.5 mm) do středového upevňovacího otvoru a poté jej následujte šroubem M8."



- Sejměte woodruffovo pero z klikové hřídele.

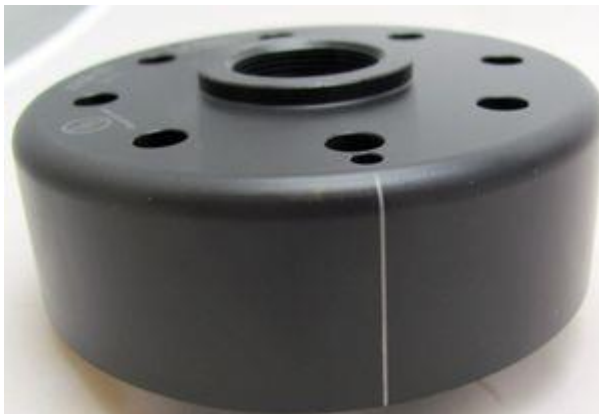
- Už ho více nebudete potřebovat.

Nezapomeňte to provést, jinak budete mít problémy později při instalaci). (Poznámka: toto woodruffovo pero skutečně nedží rotor na hřídeli, to je zajištěno kuželem. Jednoduše vede jen ke správnému nastavení, kterého bude nyní dosaženo jinak).



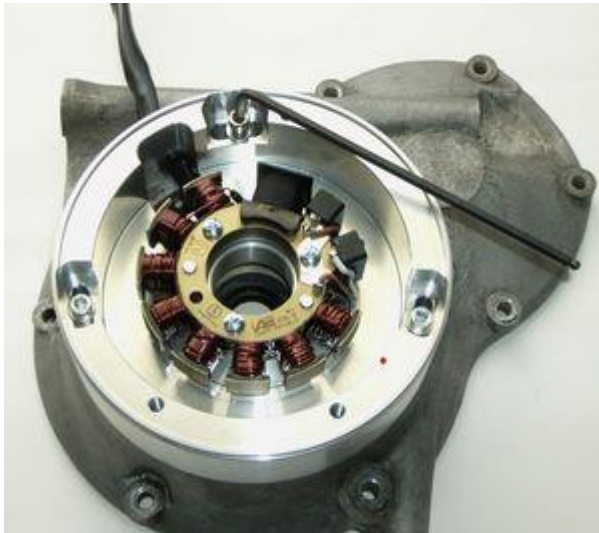
- Pozorně si prohlédněte nový stator. Na horní straně najdete malou červenou tečku / rysku (zakroužkováno na obrázku).

- To je značka pálení.



- Pozorně si prohlédněte nový rotor. Na jeho obvodu najdete vylaserovanou rysku.

- Jedná se také o značku pálení.



- Umístěte před-montovaný nový generátor do motoru.

- Umístěte šrouby (3xM5x30) do středu montážních otvorů, abyste měli prostor pro jemné ladění.

- Výstup pro kabeláž najdete vlevo nahoře (stejně jako u originálního zapalování).

- Vyměňte svíčku a umístěte rotor na hřídel tak, aby se mohl volně pohybovat okolo statoru. Nastavte píst do horní úvrati (nejvyšší bod, který může píst dosáhnout). Abyste tomu pomohli, nasadte nový rotor ručně na kliku pro otáčení hřídele.



- Jakmile najdete horní úvrať, opět opatrně sejměte rotor bez toho, aniž byste změnili polohu klikové hřídele.

- Pak umístěte rotor na hřídel tak, aby značka na rotoru byla ve stejné pozici jako značka na nosiči statoru. Pokud se poloha hřídele jakkoliv změnila, musíte začít celý proces znovu.

- Pro jemné doladění pak můžete později pohybovat celým tělem adaptéru v rámci dlouhých montážních otvorů.

- Upevněte rotor pečlivě šroubem M8x40 (Prosím, nezapomeňte použít podložky). Namontujte svíčku zpět do válce. Zatím neupevňujte kryt.

- V této chvíli máte nastavené zapalování na standardní hodnotu. Toto nastavení můžete upravit /vylepšit následujícím způsobem:

**a) pro menší změny (jemné ladění)
otáčením celého těla adaptéru v dlouhých montážních otvorech (šrouby jsou uvolněné)**

- otáčením tělem adaptéru ve směru hodinových ručiček dosáhnete later ignition – pozdější předstih, otáčením proti směru hodinových ručiček dosáhnete earlier ignition – dřívější předstih (more advance)

**b) pro větší změny
Odmontujte rotor (s použitím stahováku) a nastavte ho v požadovaném úhlu**

- otáčením rotoru ve směru hodinových ručiček – dosáhneme dřívější předstih (an earlier ignition)
- otáčením rotoru proti směru hodinových ručiček – dosáhneme pozdější předstih (a later ignition)

- Pokud experimentujete s nastavením, použijte stroboscope. Berte v úvahu, že špatným nastavením můžete zničit motor a způsobit silné kickbacks, které vás mohou zranit.



- Jakmile je celé nastavení provedeno a motor běží dle vašich představ, připevněte zpět krycí desku. K upevnění opět použijte 3 podložky a 3 šrouby M6x30 a utáhněte.

- Dlouhá zkosená strana směřuje nahoru vlevo, jak je znázorněno na obrázku.

- Originální kryt zapalování je upevněn 2 šrouby M4 do držáku



- Upevněte novou cívku pod nádrž nebo na rám motocyklu.

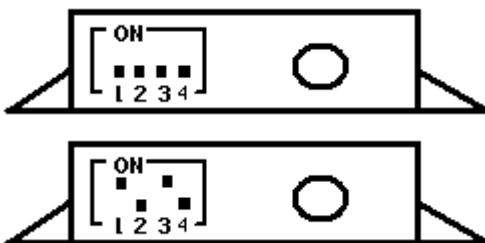
- Upevnění může se lišit podle typu motocyklu.



- Dále je také nutné nainstalovat nový regulátor a řídicí jednotku (černý box) na motocykl.

- Pokud budete jezdit bez použití baterie, můžete díly umístit do prázdného krytu baterie.

- Podívejte se na malý modrý blok dip-switch na horní úzké straně představné jednotky. K dispozici jsou 4 malé přepínače pro volbu jednotlivých křivek předstihu zapalování.



- Křivka pro R25/26 je aktivována stejně jako na obrázku. Takovým nastavením dosáhnete předstihu 38° při 3000 ot/min.

- Pokud požadujete předstih 38° při 3.500 ot/min, aktivujte tuto křivku. Na základě našich zkušeností je ale lepší dosáhnotu předstihu při 3000 dříve (jak je uvedeno nahoře).

- Zhášecí relé:



- Součástí zapalování je i relé. Více o jeho zapojení je uvedeno níže.

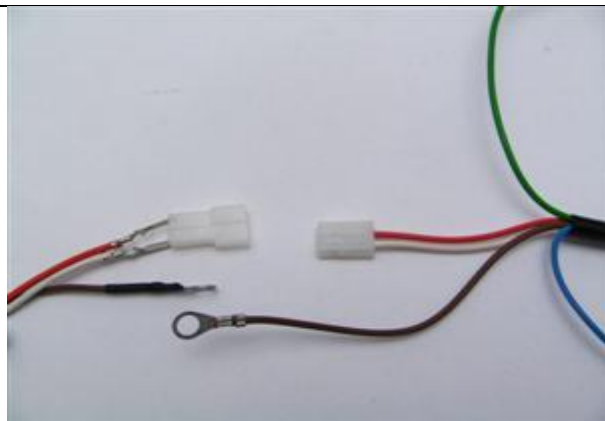
- Vzhledem k tomu, že později R25 a (normálně) všechny R26 mají hlavní vypínač s (nepoužitým) kolíkem 2, může být modrý zhášecí vodič z předstihu připojen přímo k tomuto kolíku 2 s relé zcela vynechaným.

- Schéma zapojení bez relé viz. schéma zapojení 91ik12.

Připojte díly podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš standardní stejnosměrný regulátor (**952269906**) použijte schéma zapojení **91ik12**:
- Pro náš stejnosměrný regulátor s vestavěným kondenzátorem (**730079950**) použijte dodatečné schéma zapojení **reg_102**:

- Aby se usnadnil výstup drátu často malými otvory v plášti motoru, plastová zástrčka kabeláže generátoru, která vede k předstihové jednotce, nebyla nasazena na svorku drátu. Zástrčku byste tam měli umístit až poté, co je vše správně nainstalováno na straně motoru.



- Hledejte předstihovou jednotku se zástrčkou a dvěma dráty (červeným a bílým).

- Na tuto zástrčku nasadte dodané dvoupolohové pouzdro zástrčky a vložte dva vodiče (červený a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky pevně zapadly do pouzdra a že jste se připojili:

- od bílé k bílé
- červená na červenou

- Pokud budete potřebovat (nebo chtít) svorky z pouzdra zástrčky opět vyjmout, vložte zepředu vedle svorek kancelářskou sponku a odsuňte malý výstupek stranou. Poté vytáhněte vodič ven.

- Hnědé vodiče z nového generátoru a předstihové jednotky s kulatými očky ...

... musí být přišroubovány k rámu držáku zapalovací cívky (uzemnění). Toto spojení je velmi důležité. Nespoléhejte se prosím na rám jako na zemnicí spojení. Lak, olej a nečistoty často brání dobrému kontaktu!

- Šedý, resp. zelený kabel předsunuté jednotky ...

... je výstupem zapalovací cívky a připojuje se k jediné samčí svorce.

Důležité! Vyvarujte se prodloužení zeleného vodiče mezi předstihovou jednotkou a zapalovací cívkou. To může vést k poruchám zapalování. Nikdy nevedte vysokonapěťový kabel a kabely od generátoru k předstihu a/nebo šedý vodič od předstihu k zapalovací cívce těsně paralelně (řekněme v jednom stínění). To vyvolá zpětnou vazbu, která naruší zapalování a může dokonce poškodit předstihovou jednotku.

Připojení alternátoru VAPE k obvodu osvětlení (přes regulátor):



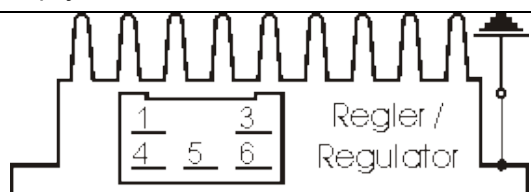
- Dva černé vodiče vedoucí od cívky statoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blikáče atd. Nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí (něco mezi 10 a 50 V AC) však musí být stabilizováno (regulováno) a pro většinu použití usměrněno na stejnosměrný proud (DC), protože se jedná především o střídavý proud (AC).

- **K tomu nabízíme 2 různé regulátory:**

- **Pozor:** Jakákoli **záměna plusu a mínusu** (u stejnosměrných verzí) vede k **okamžitému zničení regulátoru**. **Nejedná se o záruční případ, protože se jedná o nedbalost!** Spálený regulátor se pozná především podle ostrého zápachu.

- Typ regulátoru 1: se standardním stejnosměrným regulátorem (95 22 699 06) použijte schéma zapojení 91ik12:



- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní zástrčku se 6 polohami, z nichž jedna se nepoužívá. K této zástrčce se dodává kryt zástrčky, který se na ni hodí. Do této zástrčky je třeba zasunout následující vodiče (které mají svorky, které se do zástrčky zacvaknou):

- Dva černé kabely vedoucí od generátoru ...

... připojte na vývody 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.

- Nový hnědý kabel s kulatým okem ...

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

- Nový červený kabel s kulatým okem ...

... se připojí na pin 5 nového regulátoru (odtud vede stejně červený vodič dovnitř jednotky). Zde vychází vaše regulované kladné napětí, které se připojí k plusu baterie, nebo (v případě, že jezdíte bez baterie) ke vstupní svorce napětí hlavního vypínače (zámek zapalování, německé motocykly: pin 51/30).

- Dávejte na sebe pozor:
Špatná polarita poškodí elektroniku!

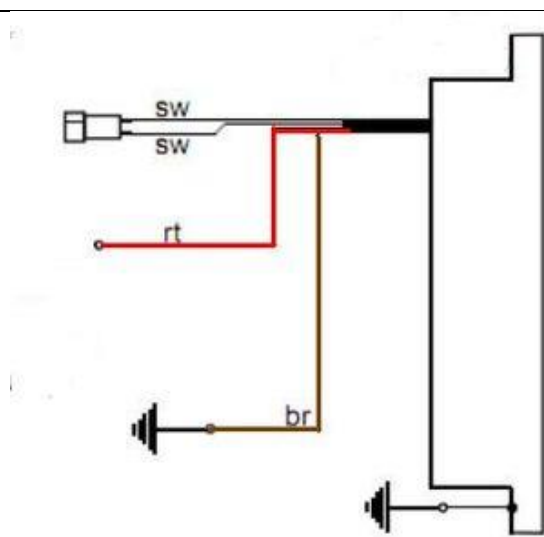
- Ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla **15A** pojistku.

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

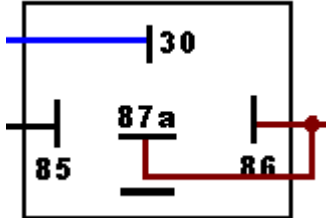
... je pro kontrolku nabíjení. Připojte tam vodič, který dříve vedl od kontrolky k původnímu regulátoru. Ujistěte se, že toto ovládání funguje pouze s přítomností baterie. Pokud pojedete bez baterie, ale přesto připojíte kabel, uvidíte, že kontrolka svítí, i když generátor generuje napětí. Bez baterie jej tedy nepřipojujte.

- Funkce řízení světelného náboje je založena na tranzistorovém spínači a je doplňkovou funkcí. I kdyby selhal, regulátor může být stále v pořádku. Jednoduchá kontrola: nechte běžet motor, zapněte světla, odpojte baterii. Pokud máte jasná světla, je jednotka v pořádku.

Regulátor typu 2: s regulátorem stejnosměrného proudu s vestavěným kondenzátorem kouře (730079950), použijte dodatečné schéma zapojení **reg_102**:



- 2 černé (sw) vodiče jsou vstup střídavého proudu z alternátoru (protože je to střídavý proud, nezáleží na tom, který černý na který černý).
- červený (rt) vodič je výstup 12 V DC plus
- hnědý vodič (br) je uzemněný, vnitřně spojený s krytem.

<p>- Zůstává modro/bílý vodič na předsvuné jednotce. Toto je zabíjející (přerušovací) drát.</p> <p>- Připojeno k zemi - zastaví zapalování!</p> <p>- Poznámka: Pokud dojde k selhání zapalování, odpojte jako první měření tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu získat mobilní telefon</p>	<p>- Vypnutí samostatným vypínačem (při jízdě bez baterie): Relé nebude osazeno. Modro-bílý kabel předváděcí jednotky bude připojen ke spínači zabíjení, který se zavírá proti zemi. Nebo namontujete zámek zapalování, který má zařízení pro připojení k zemi, když je v poloze OFF.</p> <p>- Metoda baterie: Připojte hnědý vodič relé k dobrému uzemnění. Vedte delší černý drát od relé k drátu, který předtím běžel 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 předváděcí jednotce. Pokud by se vám na silnici vybila baterie, stačí odpojit modrý vodič a vaše kolo se znovu rozjede (ted' se nezastaví pouze vypnutím).</p>
<p>- Zapojení relé (pokud je použito):</p> 	<p>- Hnědý vodič s prstencovou svorkou z kolíků 87a a 86 jde k zemi.</p> <p>- Černý vodič z kolíku 85 jde do svorky hlavního vypínače s napětím, pokud je zapnutý.</p>
<p>- Našroubujte kabel vysokého napětí (zapalování) ...</p> <p>- Nepoužívejte žádné kabely zesilující jiskření, jako jsou "Nology supercables" nebo "hot wire". Došlo by tím k narušení systému a jeho možnému poškození.</p>	<p>... do zapalovací cívky a před montáží cívky přetáhněte gumové těsnění (bude to jednodušší).</p> <p>- Používejte prosím kabel dodávaný s balením, a ne jakýkoli starý kabel.</p>
<p>- Uděláte si radost, když motocyklu dopřejete nové zapalovací svíčky a svíčkové patice (nejlépe nějaké mezi 0-2 kOhm). Spousta problémů se dá vysledovat ze "zdánlivě dobrých" (dokonce zcela "nových") zapalovacích svíček, svorek a kabelů. Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem. NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky s kódem "R" (pro odpor).</p>	
<p>- Nakonec - a před instalací baterie a před prvním nastartováním - pečlivě přezkontrolujte všechna zapojení a uložení podle schématu zapojení. Zkontrolujte správné napětí baterie a žárovek (12 V). - Pokud něco nefunguje, podívejte se do průvodce řešením problémů na naší domovské stránce. Nejprve odpojte modrý vodič od cívky a proveďte opětovný test.</p>	
<p>- DŮLEŽITÉ: Při opravě klikové hřídele se hřídel dynamu často opracovává a zkracuje. Výsledkem je, že rotor sedí níže, případně se nyní svými nýty dotýká statorové cívky. Výsledkem je zničený stator a porucha zapalování.</p>	

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 všeměřit a kontrolovat, dejte právě instalovanému systému šanci, aby se rozhořel. Vezměte prosím na vědomí také náš návod, jak zkontrolovat 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 cívk s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete, že je zničíte, a přesto nedosáhnete použitelných výsledků!

Nezapomeňte, že za to může často také karburátor, sací gumy 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 listků a požádejte o konkrétní pomoc.

- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, všimněte si některých zvláštních vlastností této cívk. 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 cívk 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 předradníkový 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 propřepravu(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).

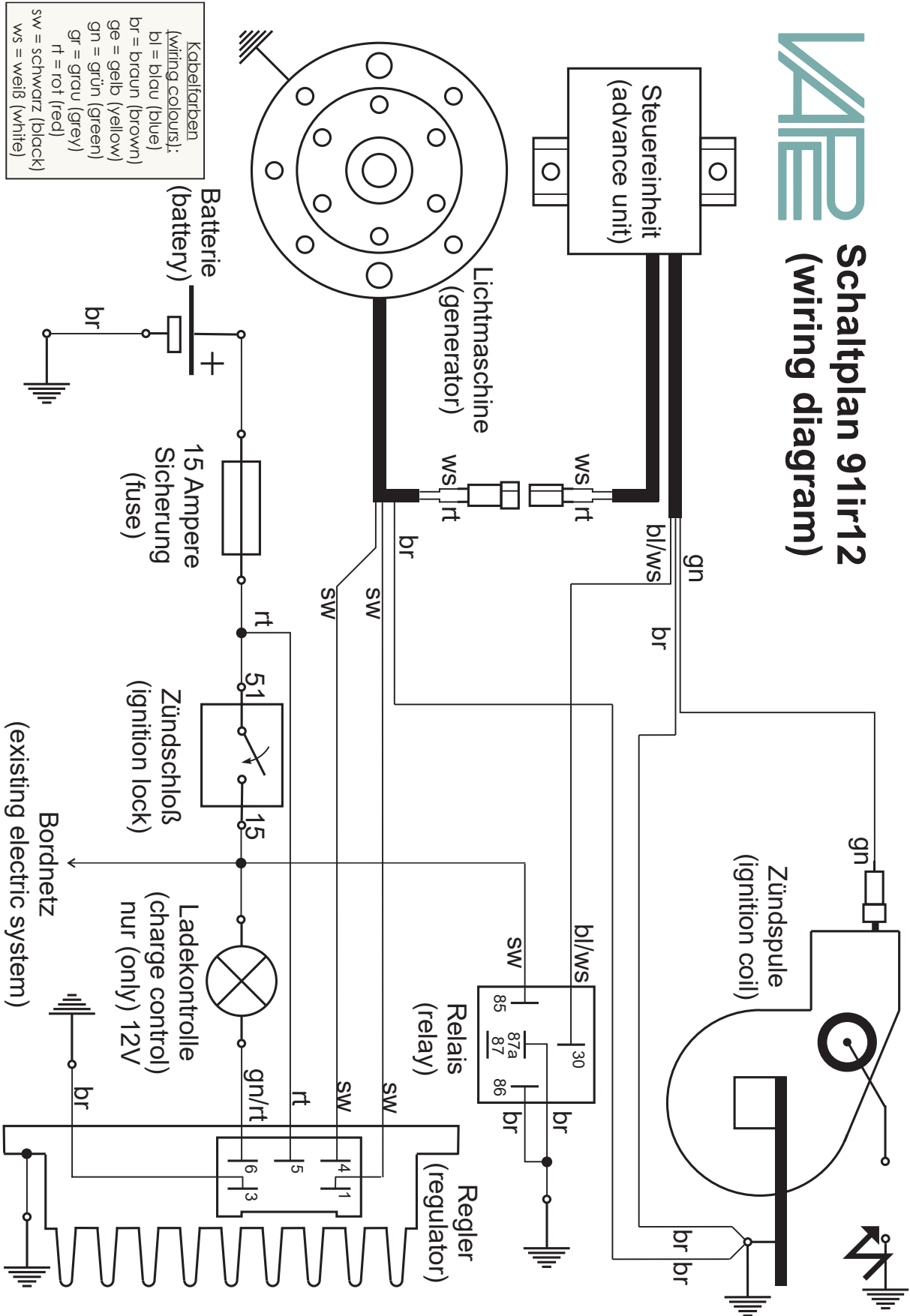
- Pokud vozidlo delší dobu nepoužíváte, měli byste odpojit akumulátor (pokud je přítomen), abyste zabránili možnému pomalému vybíjení přes diody usměrňovače. I když je však baterie odpojená, po delší době zaznamenáte její vybíjení, což je normální.

- 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!



Schaltplan 91ir12 (wiring diagram)



Schaltplan Regler 102 (wiring diagram regulator)

