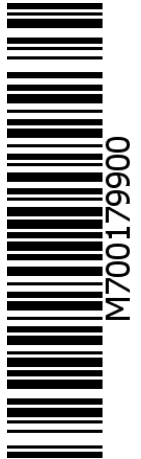



Systém 700179900**výhody oproti starému systému:****Alternátor/elektronické zapalování pro DKW SB200 TM 200 a Sport 250 a Block 200-300**

- Nahrazuje původní alternátor, modernizuje na 12V/180W a bezkontaktní elektronické zapalování. Časování zapalování je statické, u moderních paliv je seřízení zbytečné. Hmotnost nového rotoru je 2 kg místo původních 4 kg. To snižuje zatížení ložisek a umožňuje velmi dobrou soustřednost. Na bloku motoru nejsou nutné žádné změny. Systém je schopen pracovat bez baterie.

- Nevhodné pro SB200 s originálním Dynastartem

- všechny díly jsou nové
- Větší světelný výkon
- Stabilní zapalování se silnou jiskrou
- Světlo neodebírá energii ze zapalování.
- Lepší výchozí chování
- Hladší chod motoru
- Už žádné opotřebení uhlíku
- Sběrač a jistič
- Už žádné hraní si s nastavením zapalování



Pokyny pro instalaci systému 700179900	6.9.2024
<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 náklady vzniklé v důsledku nesprávné instalace, provozu, používání nebo údržby nebo s nimi jakkoli související. Vyhraujeme si právo provádět změny výrobku, technických údajů nebo návodu k instalaci a obsluze bez předchozího upozornění.</p>	
<p>DŮLEŽITÉ</p>	
<p><u>Před zahájením instalace si pečlivě přečtete 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). Zvláštní pozornost věnujte prvnímu spuštění motoru po instalaci. Zjistíte-li nesprávné chování, zkontrolujte a změňte nastavení zapalování! Při instalaci velmi pečlivě kontrolujte, zda se rotor netře o cívkou 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, které jsou označeny symbolem "E" v kroužku (konkrétně pro Českou republiku E8), což zajišťuje důslednou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy EHK (zejména ECE R10.05). Kontrolu pravidelně provádí příslušný orgán</p>	
<p>- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM, gelovými. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích akumulátorů.</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 naší podporou, protože situaci neznáme. V nejhorším případě může nesprávné používání vést i ke zrušení povolení k provozu.

- **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

- 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>

Tyto díly byste měli obdržet:



- Rotor / upevňovací matice
- Předmontovaná jednotka statoru
- Regulátor/usměrňovač
- Zapalovací cívka / zapalovací kabel
- Relé
- Drobné díly



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

POZOR: Nikdy nepoužívejte jiný stahovák, kladivo nebo jiné zařízení, které by mohlo magnety uvolnit.

- Ujistěte se, že je vaše vozidlo DKW stabilní a že máte dobrý přístup k alternátoru. Odpojte kabely od alternátoru. Stáhněte rotor; budete k tomu potřebovat speciální nástroj.



- Odstraňte starý stator z krycí desky DKW. Tato deska je jedinou částí starého systému, kterou budete ještě potřebovat.
- Nyní přichází jediné místo, kde je třeba provést změny ve starém původním materiálu. Vyrvejte otvor pro vývod kabelu na zadní krycí desce na 13 mm. To je bohužel nutné kvůli montáži gumové průchodky, která chrání nový kabel.
- Vyjměte kolík na klikovém hřídeli, který byl zasunut do drážky starého rotoru limuzíny. Nebojte se, nemá žádnou přidržovací funkci, měl by vést pouze k nastavení zapalování. Pokud kolík zapomenete vyjmout, rotor později na hřídel nepůjde nasadit a budete muset znovu demontovat stator, abyste se k kolíku dostali. Vyjměte starý stator ze zadní krycí desky. Tato deska je stále nutná.



- Umístěte spodní adaptér, což je silnější hliníkový soustružený díl se 6 otvory se závitem M5 na spodní straně, na starou zadní krycí desku a přišroubujte jej na místo pomocí dodaných šroubů se zápustnou hlavou M5x12. Je důležité namontovat díly v určité poloze, jinak k sobě nakonec nebudou pasovat.
- Na novém adaptéru je malá červená značka, která musí být zarovnána s úzce vyvrtaným původním otvorem, jak je znázorněno zde.



- Nyní na motor nasadte předem smontovanou základní desku a vše sešroubujte pomocí 3 šroubů se zápustnou hlavou M6x40.



- Adaptér se skládá ze 2 částí, spodní, která se přišroubuje k disku Lima, a horní, která pak drží základní desku nového statoru.



- Aby bylo možné odšroubovat horní část adaptéru, je třeba mírně nadzvednout předmontovanou statorovou cívku.

- Za tímto účelem povolte 3 křížové šrouby M4, které drží stator na místě, a mírně jej stáhněte z montážní desky (kabel neprotahujte, pouze jej mírně nadzvedněte, abyste získali přístup k montážním otvorům).

- Pozor: Deska na obrázku není ve správné poloze. Upevňovací šrouby jsou normálně umístěny téměř svisle, jak je znázorněno na následujícím obrázku.

- Umístěte horní desku adaptéru s nosnou deskou statoru a volně visícím stator na spodní adaptér. Kabel směřuje ve směru jízdy. Přišroubujte nosnou desku statoru ke spodní desce adaptéru přes horní desku adaptéru (šrouby se zápuštnou hlavou M6x30).



- Protáhněte kabel otvorem v krycí desce tak daleko, jak je to nutné. Zkontrolujte, zda není zaseknutý pod deskou, a stator přišroubujte zpět pomocí 3 šroubů M4x30.

- Ujistěte se, že stator není namontován pod úhlem a že mezi nosnou deskou a tělesem statoru nejsou zachyceny žádné kabely. stator musí pevně zapadnout, pokud je na desce měkký, kabel je jistě zachycen.

- Prostrčte kabel otvorem v krycí desce, který byl vyvrtán na 13 mm a opatřen gumovou průchodkou, dozadu.



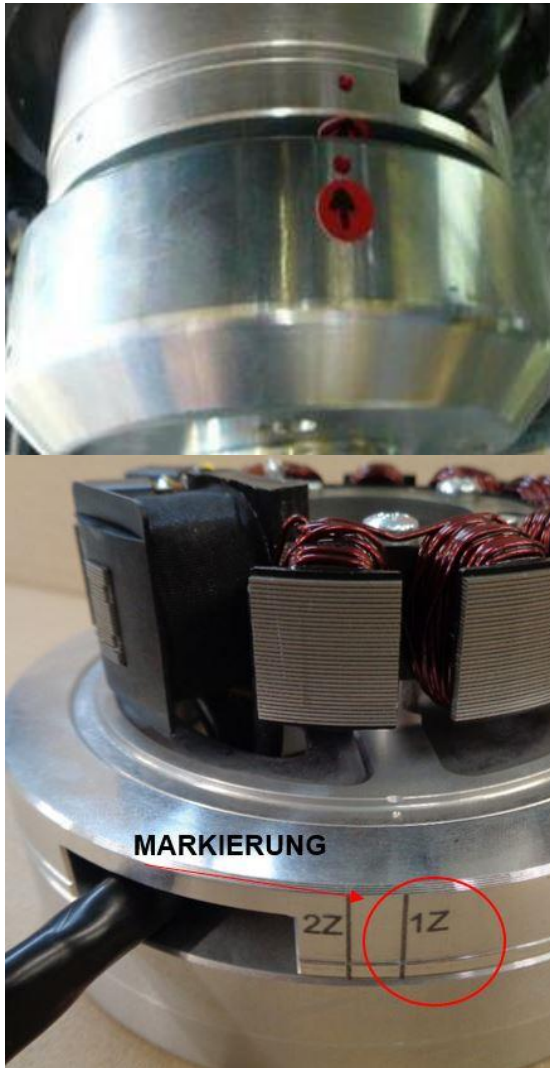
- Podívejte se na nový rotor. Na jeho vnějším obvodu najdete čárovou značku (u starších systémů tečku).



- Vyměňte zapalovací svíčku a přesuňte píst do polohy časování zapalování.

- Podle příručky by to mělo být 5,5 mm před TDC na SB, ale nyní bude pravděpodobně nutné nižší nastavení (např. 4,5 mm) kvůli současným palivům a vysokoenergetickému zapalování.

- TDC a polohu pro zapalování lze nejspolehlivěji zjistit při sejmuté hlavě.



- Podívejte se také na horní destičku adaptéru, kde po instalaci najdete vedle vývodu kabelu malou červenou značku.

- Když je píst v poloze pro zapalování, nasadte rotor na klikový hřídel tak, aby se značka na obvodu nacházela přesně v místě značení bodu na adaptérové desce, a pevně rotor přitlačte na hřídel.

- Na této fotografii je starší verze s tečkovanou značkou.

- Pokud máte jeden válec, postupujte podle vyobrazeného značení.



- V této poloze opatrně sešroubujte rotor pomocí dodané matice M16 (nebo M14, v závislosti na modelu).

- V případě M14 je třeba pod matici umístit jednu nebo případně obě dodané podložky 18x25x1 tak, aby tlačily na rotor v dolní části stahovacího otvoru, a ne šestihranem v horní části.

- Je velmi důležité neměnit polohu klikového hřídele (která je v časování zapalování). Pokud se změní, postup opakujte. K opětovnému uvolnění rotoru použijte pouze stahovák M27x1,25 (není součástí dodávky).

- Indikace možných problémů s instalací:

U takto starých motorů nikdy přesně nevíte, co můžete očekávat. Dosud se vyskytl následující problém:



- Zřejmě existovaly různé zadní desky pro držák Lima, z nichž jedna mírně zasahuje kvůli zvýšenému vývodu kabelu. Na tento problém upozornil například zákazník, od kterého pochází tento návod k instalaci. Jediné, co zde pomůže, je odstranění části materiálu.



- Tím je práce na motoru dokončena. Našroubujte zpět zapalovací svíčky. Zapojte dvoupólovou plastovou objímku na kabel vycházející z alternátoru s červeným a bílým kabelem. Je důležité vědět, který kabel kam patří. Vezměte zapalovací cívku, zasuňte objímku na její konektor a vložte červený a bílý kabel tak, aby měly stejnou barvu jako kabely zapalovací cívky. Jinými slovy, červený k červenému a bílý k bílému. Pozor: Opačná polarita zničí zapalovací cívku!

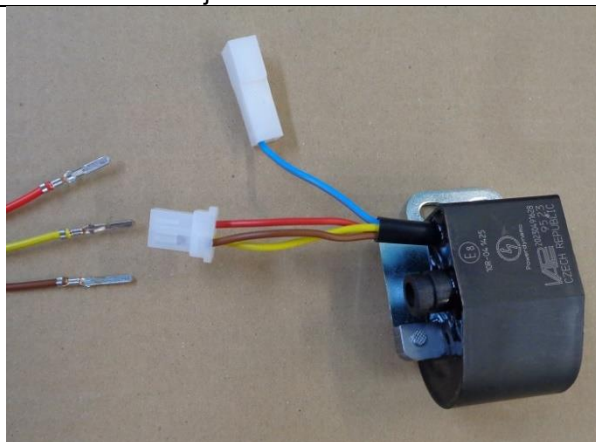
- Připevněte nový elektronický usměrňovač/regulátor a novou zapalovací cívku na vhodné místo. Předtím do zapalovací cívky zasuňte vysokonapěťový kabel. Položte nový kabel alternátoru na rám pomocí přiložených plastových pásek tak, aby končil všemi kabely na úrovni regulátoru/cívky zapalování. Dbejte na to, aby se nic nemohlo odřít.

Připojte kabely podle příslušného schématu zapojení!

- Použijte schéma zapojení **73ir12** pro náš stejnosměrný (standardní) regulátor (952269906):

- Pokud je stejnosměrný regulátor dodáván s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (730079950), použijte také schéma zapojení **R_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 zástrčku zapalovací cívky s kabely červené, hnědé a žluté barvy.

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

- žlutá na žluté
- červená na červené
- hnědá na hnědé

- Pokud chcete (nebo potřebujete) kabely vyjmout z pouzdra konektoru, je nejlepší použít ohnutou kancelářskou sponku a stisknout výstupky kontaktních ok do strany, aby bylo možné konektory uvolnit.

Připojení alternátoru pro napájení osvětlení:



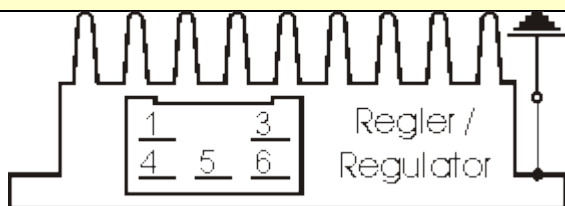
- Dva černé kabely vycházející z alternátoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním. Stejně jako regulátor nemají nic společného se zapalováním.

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

- **K tomuto účelu jsou k dispozici dvě různé varianty regulátorů:**

Upozornění: Jakákoli **záměna plusu a mínusu** vede k **okamžitému zničení regulátoru, na které se nevztahuje záruka!** (Zničení lze jasně rozpoznat podle zápachu spáleniny!) Upozorňujeme, že na trhu jsou baterie, u kterých je plus tam, kde byl dříve mínus!

Varianta regulátoru 1: se stejnoseměrným (standardním) regulátorem (95 22 699 06) použijte schéma zapojení 73ir12:



- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní zástrčku se 6 možnostmi připojení, z nichž jedna je volná. S regulátorem je dodáván odpovídající protikus, do kterého je třeba zasunout následující kabely a který se musí zacvaknout.

- Dva černé kabely nového alternátoru ...

... jsou připojeny ke svorkám 1/4 nového usměrňovače (odtud pak vedou černé kabely také do regulátoru). Nezáleží na tom, který kabel jde na kterou ze dvou svorek (1/4), protože je sem přiváděn střídavý proud.

- Nový hnědý kabel s očkem na jedné straně ...

... připojí svorku 3 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také hnědý kabel) k zápornému pólu baterie nebo k pevnému uzemnění. Dávejte pozor, aby nedošlo k přepólování!

Nový červený kabel s očkem na jedné straně ...

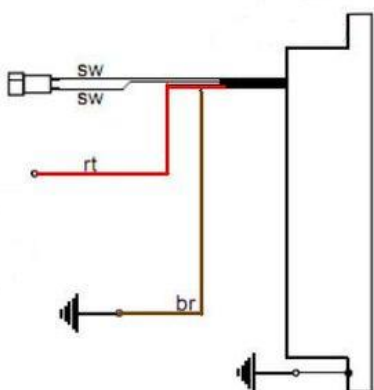
... připojí svorku 5 regulátoru/usměrňovače (odtud vede červený kabel také do regulátoru) ke kladnému pólu baterie nebo ke svorce pojistkové skříňky, ke které vedl napájecí kabel starého alternátoru (u německých motocyklů: svorka 51).

- Ujistěte se, že je mezi baterií a elektrickým systémem vozidla použita **pojistka 15 A**. Pokud je na zámku zapalování stará, silnější pojistka (kvůli původnímu 6 V systému), vyměňte ji.

- Připojte zelený/červený kabel nové řídicí jednotky ke svorce 6 ...

... slouží k připojení řízení nabíjení. Zde se připojuje kontrolní světlo (pokud je přítomno). To samozřejmě funguje pouze v případě, že je přítomna baterie. Pokud je kontrolka přesto připojena bez akumulátoru, bude při běžícím motoru svítit polotmě, přestože je generován proud. Stručně řečeno, bez akumulátoru zůstává připojení nezapojeno. Totéž platí, pokud není k dispozici žádné světlo.

Varianta regulátoru 2: se stejnosměrným regulátorem s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (730079950), použijte také **schéma zapojení R_102:**



- dva černé kabely jsou připojeny k černým kabelům od alternátoru.
- červený kabel je stejnosměrný výstup 12V
- hnědý kabel je záporný a je vnitřně připojen ke skříni regulátoru.

- Zbývá modrobílý kabel zapalovací cívky - vypínací kabel.

- Pokud je připojen k zemi, zapalování se vypne!

- Poznámka:

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

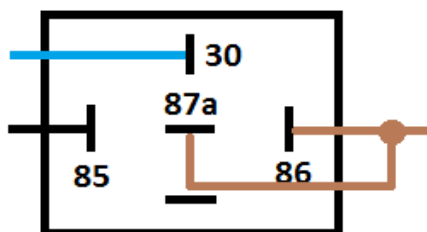
- Vypínání pomocí přidavného vypínače:

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

- Varianta baterie:

Hnědý kabel relé připojte k zemi pomocí kroužkové svorky. Delší černý kabel relé připojte ke svorce 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 je třeba tento kabel za jízdy odpojit, aby bylo možné pokračovat v jízdě. (Pak však nelze motor vypnout!).

- Přirazení relé
(pokud je tato možnost použita):



- Hnědý kabel s kroužkovou svorkou ze svorek 87a a 86 je připojen k uzemnění.

- Černá svorka ze svorky 85 vede na svorku 15 zámku zapalování (svorka pod napětím, když je zapnutá).

- 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 montáží 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 došlo ke snížení rotoru a může dojít ke kontaktu rotoru (nýty jsou nejnižším bodem) s cívkou statoru. 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 testu pevně přitlačte konektor zapalovací svíčky izolačním předmětem k zemi, abyste bezpečně vybíjeli napětí.

Nikdy nevytahujte konektor zapalovací svíčky za účelem synchronizace karburátoru! Nikdy neodpojujte kabel zapalování ani se ho nedotýkejte, pokud motor běží nebo je v klidovém stavu. Vozidlo myjte pouze tehdy, když motor neběží.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými zapalovacími svíčkami (které nemají vestavěný odpor pro potlačení rušení), použijte svíčky s vestavěným odporem (abyste vyhověli místním zákonům týkajícím se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu). Nebo vyměňte kabel(y) za normální a použijte stíněné konektory svíček (v žádném případě byste neměli používat potlačené svíčky A zároveň potlačené konektory svíček. Vedlo by to k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace zástrčka/zástrčkový konektor by neměl překročit 5 kOhm.

- Nezapomeňte, že konektory zapalovacích svíček stárnou a zvyšují svůj odpor. Pokud motor startuje pouze za studena, je téměř jistě příčinou vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte žádné tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).

- Po instalaci zkontrolujte, zda jsou všechny upevňovací šrouby pevně utaženy. Pokud se uvolní, dojde k jejich zničení. Šrouby dotahujeme volně pouze při předběžné montáži!

- Než začnete vše měřit a zkoušet, nechte nově instalovaný systém nejprve zahořet. Věnujte také pozornost našim pokynům, jak zkontrolovat výskyt jisker. Všechny naše díly jsou před dodáním testovány. Stejně na nich těžko něco změříte. V každém případě se zdržte měření elektronických dílů (včetně zapalovací cívký 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 cívký. Zapalování funguje správně pouze v případě, že jsou k cívký 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 cívký připojen k zemi.

- Jiskra z klasických přerušovacích systémů má při napětí kolem 10 000 voltů 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 rychlostech 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 se kromě napětí, které vydává, nedá téměř nic změřit. Pokud nedostáváte žádný proud, zkontrolujte uzemnění a zejména vedení od regulátoru ke spínači zapalování. Tento důležitý spoj bývá při instalaci často přerušen a přehlédnut! Většina systémů PD má stejnosměrné regulátory/usměrňovače. Existují však 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 cívký 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 cívký! 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 nevkládějte stator do rotoru**; dodržujte naše přepravní pokyny (obal).

- Vnější stranu rotoru lehce naolejujte, jinak v agresivním prostředí rychle zrezne (což není škodlivé, ale vypadá to nevábně).

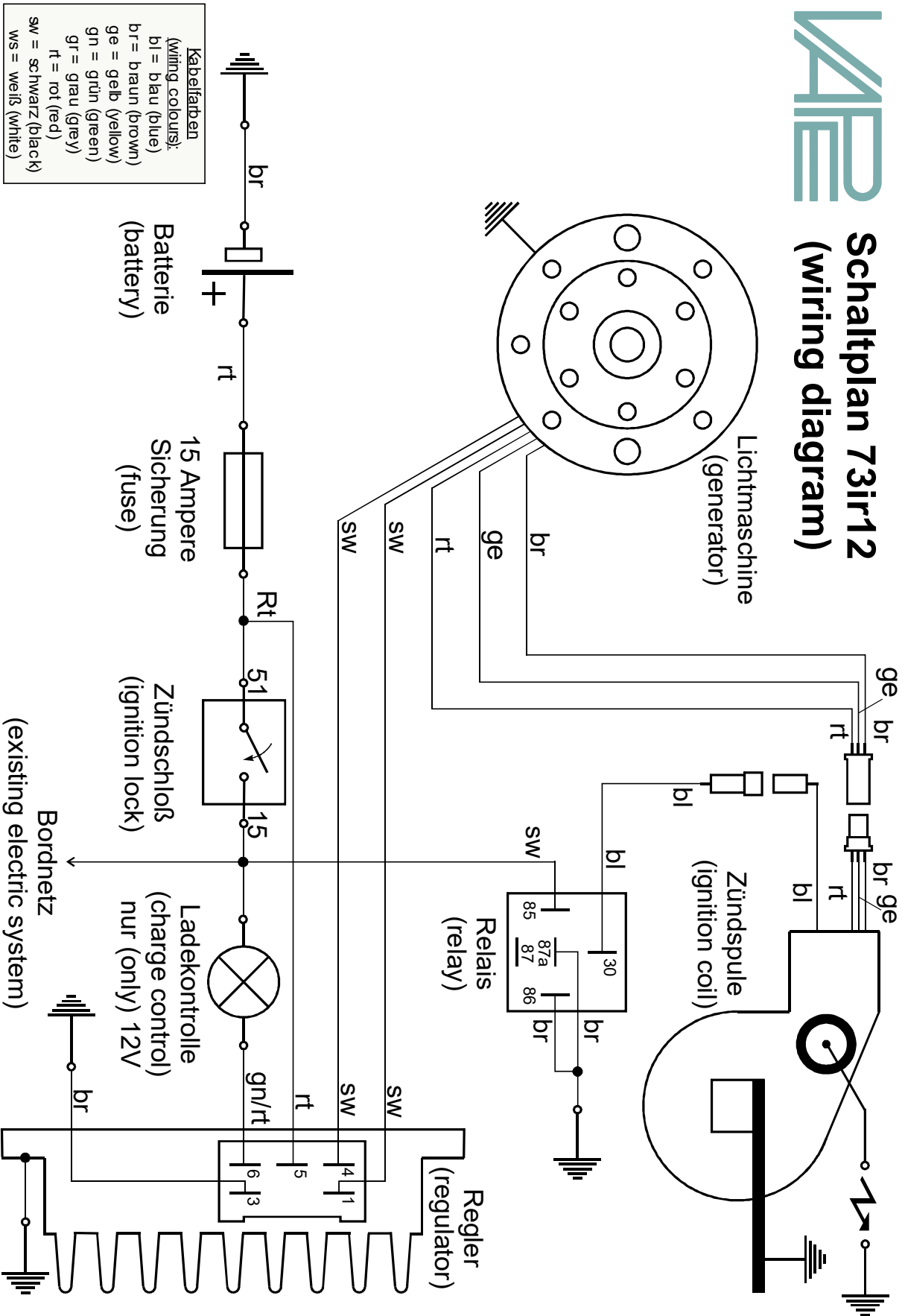
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte kleště ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Vždy používejte pouze šroubovací stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

- Pokud vozidlo nebudete delší dobu používat, měli byste odpojit akumulátor (pokud je přítomen), abyste zabránili pomalému vybíjení přes usměrňovací diody. Nicméně i v případě odpojení akumulátoru zaznamenáte jeho vybíjení až po delší době - to je normální.

- Postupujte podle těchto pokynů, ale zároveň se nenechte vyvést z míry. Naše systémy před vámi úspěšně nainstalovaly již tisíce zákazníků.

Hodně štěstí a zábavy při řízení!

VAPE Schaltplan 73ir12 (wiring diagram)



VAPE Schaltplan Regler 102 (wiring diagram regulator)

