

Systém 35462799

- Systém 6 V nepodporuje kontrolku nabíjení (12 V ano, viz systém 35461799).



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

6voltový alternátor/elektronické zapalování pro dvouválců JAWA (JAWA 18/354/360/361/362/633)

- Magnetoelektrický zapalovací systém s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Světelný výkon 6 V/100 W stejnosměrného proudu. Bezkontaktní, bezúdržbové, elektronické zapalování s vlastním zdrojem napájení uvnitř systému, lze jej tedy používat i bez baterie. Nahrazuje starý alternátor, přerušovač, zapalovací cívku, regulátor. Nemusíte provádět žádné změny na skříni motoru.



M35462799

Pokyny pro instalaci systému 35462799	11.9.2024
<p>- Pokud umíte nainstalovat a seřadit originální zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete systém VAPE také nainstalovat. Pokud jste se tím nikdy předtím nezabývali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo se v tom vyzná.</p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínek a způsobů instalace, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná instalace může mít za následek poškození majetku nebo dokonce zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost za jakékoli ztráty, škody nebo 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 zkontrolujte, 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) olovenými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olovenými 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>

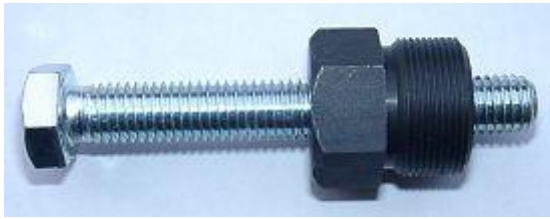
- Zkontrolujte, zda máte jeden z prvních systémů JAWA/CZ, u kterého je kladný pól baterie spojen se zemí (rámem). Pokud ano, musíte polaritu systému obrátit. Zem je nyní připojena k zápornému pólu akumulátoru a kladný jde na svorku 30 zámku zapalování. Pokud toto nedodržíte, dojde ke zničení elektroniky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



- Tyto díly jste měli obdržet!

- Vezměte prosím na vědomí, že tělo cívky je k základní desce přišroubováno pouze volně, protože pro montáž na klikovou skříň bude nutné jej opět sejmut. (V opačném případě nebudete moci namontovat upevňovací šrouby).

- Vezměte prosím na vědomí, že snímač je přišroubován pouze volně, protože je třeba jej seřadit. Po seřízení tyto šrouby dobře utáhněte.



- 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.



- K demontáži starého rotoru budete potřebovat stahovák M8x90 (č. dílu 70 80 899 90 - **není součástí dodávky**).

- Poznámky ke staré kabeláži:

- 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. Zvláštnosti připojení k elektrice motocyklu s ampérmetrem/zámekem nádrže jsou vysvětleny v našich doplňkových informacích pro "Péráka".

- 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 umožňuje. 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.

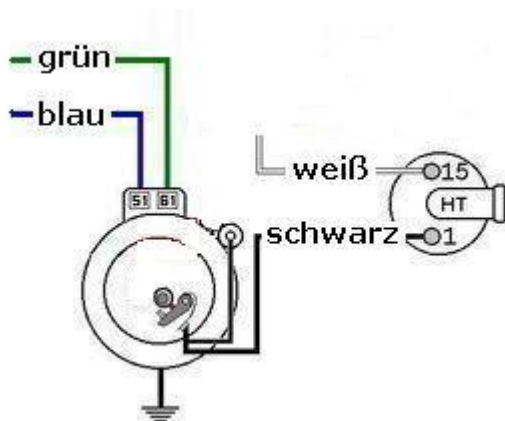
Nevýhoda: Bez funkčního akumulátoru nelze jezdit. V případě nouze na silnici však lze systém nastartovat a jezdit i s vadným akumulátorem odpojením spojení od vypínacího relé k zapalovací cívice.

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.

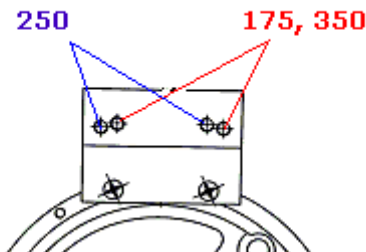
Trik: Tlačítko blikáče světlometů (pokud je k dispozici) můžete přeměnit na vypínač.



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

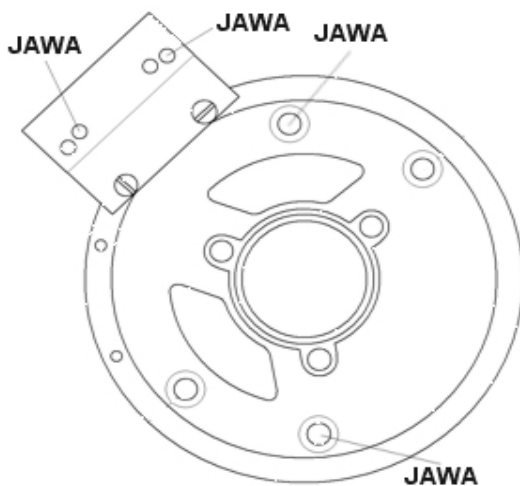
- Zkontrolujte, zda bílý kabel od spínače neutrálu vede nahoru do kabelového svazku od alternátoru ve směru centrálního kabelového svazku. Pokud ano, budete muset tento kabel nevyhnutelně vyjmout a poté znovu vytáhnout.

- Věnujte pozornost modrému kabelu, který vedl ze svorky 30 spínače zapalování na svorku 51 staré Limy. Ten je stále nutný.
- Pozornost věnujte také zelenému kabelu, který byl na řídicí jednotce (svorka 61 nebo svorka D). Pro 6voltové systémy (které nepodporují řízení nabíjení) není nutný a je buď odstraněn, nebo položen mrtvý s izolací.
- Věnujte pozornost bílému kabelu (od zámku zapalování) k zapalovacím cívkám, je to nutné.
- Odpojte černý a červený kabel od jističů k zapalovacím cívkám, aniž byste je vyměňovali.



- Nejprve zkontrolujte, zda je čidlo našroubováno na boční čtvercové desce. Existují zde 2 možnosti montáže.

- U modelu 350 je snímač namontován posunutý doprava (takto jsme jej namontovali předem).



- Odšroubujte těleso cívký 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 směřuje vlevo nahoře přibližně na 10 hodin, tělo cívký visí volně na kabelu.

- Ujistěte se, že jste použili otvory určené pro JAWA a připevněte desku dvěma šrouby se zápustnou hlavou M6x30 (CZ a Perak M6x40).



- Umístěte tělo cívky zpět na desku tak, aby kabely mohly čistě procházet otvorem desky a nebyly zachyceny.

- Ujistěte se, že je pojistný límeček 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.

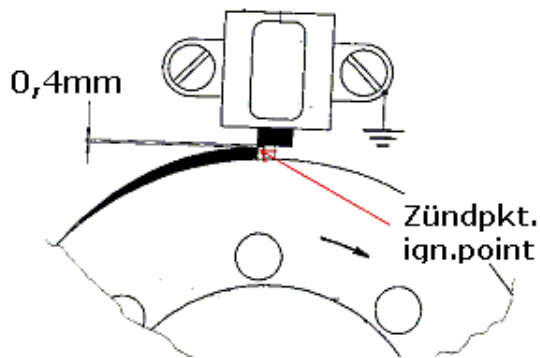


- V žádném případě neprovádějte žádné mechanické změny na krytu motoru. Nikdy neodstraňujte ocelový kroužek, i kdybyste se nakrátko (a jistě nesprávně) domnívali, že to musíte udělat kvůli montáži základní desky. Mylně se domníváte, že desku musíte umístit zcela na podlahu. Stejně jako stará Lima však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



- 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.



- Elektronický usměrňovač/regulátor připevněte na vhodné místo, např. na vnitřní stranu skříňky na nářadí.

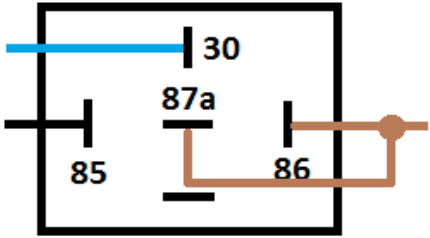


- Pokud používáte možnost relé, připevněte relé na vhodné místo, nejlépe do prostoru pro baterii vedle baterie. Budete potřebovat uzemňovací bod v blízkosti.



- Připevněte novou elektronickou zapalovací cívku na místo, kde byla stará zapalovací cívka. Pro motocykly JAWA (čtvercový profil rámu) jsme přiložili montážní držák se šrouby pro zapalovací cívku, který umožňuje (více méně) snadné upevnění nové cívky do montážního otvoru staré původní cívky. Pro použití této varianty by měla být cívka namontována tak, aby vývody kabelů směřovaly dozadu k sedadlu. Bohužel výška tohoto otvoru se často liší, takže ne vždy zcela vyhovuje našemu úhlu, ačkoli zde již poskytujeme otvory s drážkami.

Poznámka: Všechny naše 6voltové systémy nepodporují funkci kontrolky nabíjení!	
Připojte kabely podle schématu zapojení 72xr6, tj:	
<p>- Aby kabel mohl snáze procházet úzkými otvory nebo aby to bylo vůbec možné, není zástrčka kabelu vedoucího k nové zapalovací cívice 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 ...</p>	
	<p>- ... Vezměte zásuvku zapalovací cívky s kabely červené, bílé a žluté barvy.</p> <p>- 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bílá na bílé • červená na červené • žlutá na žluté
<p>- 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.</p>	

	<p>- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní zástrčku se 6 možnostmi připojení, z nichž <u>jedna</u> je volná. S regulátorem je dodáván odpovídající protikus, do kterého je třeba zasunout následující kabely a který se musí zacvaknout.</p>
<p>- Řídicí jednotka nemá žádný konektor pro kontrolku nabíjení!</p>	
<p>- Dva černé kabely nového alternátoru ...</p>	<p>... 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.</p>
<p>- Nový hnědý kabel s očkem na jedné straně ...</p>	<p>... 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!</p>
<p>Nový červený kabel s očkem na jedné straně ...</p>	<p>... připojuje svorku 5 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také červený kabel) ke kladnému pólu baterie. Jedná se o integrační bod mezi starým a novým systémem osvětlení.</p> <p>- Pokud jezdíte bez akumulátoru, je připojen ke kabelu, který vede k napájecímu napětí zámku zapalování (u německých motocyklů: svorka 30).</p>
<p>- Ujistěte se, že je mezi baterií a elektrickým systémem vozidla použita pojistka 15 A.</p>	

<p>- Zbývá modrobílý kabel zapalovací cívky - vypínací kabel.</p> <p>- Pokud je připojen k zemi, zapalování se vypne!</p> <p>- Poznámka: V případě poruchy zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Cesta pak obvykle pokračuje</p>	<p>- Vypínání pomocí přidavného vypínače:</p> <p>- Relé není namontováno. Modrobílý kabel zapalovací cívky je připojen ke spínači, který přepíná na zem (např. tlačítko, které se připevní na řídítka). Další informace naleznete v informacích o vypnutí. Případně můžete použít zámek zapalování, který vypíná na zem.</p> <p>- 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 nouzového výpadku baterie je třeba tento kabel za jízdy odpojit, aby bylo možné pokračovat v jízdě. (Pak však nelze motor vypnout!).</p>
<p>- Přirazení relé (pokud je tato možnost použita):</p> 	<p>- Hnědý kabel s kroužkovou svorkou ze svorek 87a a 86 je připojen k uzemnění.</p> <p>- Černý vodič ze svorky 85 vede na svorku 15 zámku zapalování (svorka pod napětím, když je zapnutý).</p>
<p>- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p>Nepoužívejte kabely "Nology super cables" ("hot wire"). Ty způsobují poruchy v systémech VAPE a mohou poškodit elektroniku.</p>	<p>... 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.</p>
<p>- 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)!</p> <p>- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním tlumicím odporem společně s tlumenými konektory zapalovacích svíček (výsledkem je dvojnásobný odpor). Vždy používejte pouze jednu metodu potlačení rušení.</p>	
	 <p>- U našich dvojitých zapalovacích cívek vedou oba výstupy na zapalovací svíčky a pouze přes ně na zem.</p> <p>- Typický odpor mezi oběma výstupy je 6,2 kOhm. Oba kanály vždy hoří současně (což je mimochodem případ velmi mnoha zapalovacích systémů a je to bezproblémové). Jiskry však mají na obou stranách posunutou fázi o 180 stupňů, což je třeba při měření stroboskopem zohlednit.</p>

- Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívce připojeny obě svíčky. Takže nemůžete odpojit ani jednu svíčku, abyste ji otestovali. Je to proto, že každý výstup čerpá zem ze zapalovací svíčky druhého výstupu. Pokud chcete opravdu testovat pouze jednu stranu, musí být druhý výstup cívky připojen k zemi. Obvod je pak jako zapalovací cívka s jedním výstupem (viz výše). Pokud je průtok proudu na jedné straně přerušen, buď nefunguje nic, nebo systém odebírá zem z nejbližšího bodu. To má často za následek ohňostroj v okolí zapalovací cívky. Pokud skutečně potřebujete dva samostatné výstupy, musíte použít 2 samostatné cívky.

- Nakonec - **před instalací baterie a před prvním spuštěním** - věnujte čas kontrole všech upevňovacích prvků a kabeláže. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 V. Nezapomeňte také, že nyní budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 V.

- Pokud systém nefunguje ihned, podívejte se na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (stáhněte kontakt), většina závad se skrývá v oblasti vypnutí.

- **DŮLEŽITÉ:** Upozorňujeme, že při případné (dřívější) **regeneraci klikového hřídele** byly jeho čepy alternátoru přetěsněny, a tím zkráceny. Tím 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 nesete výhradní odpovědnost.

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

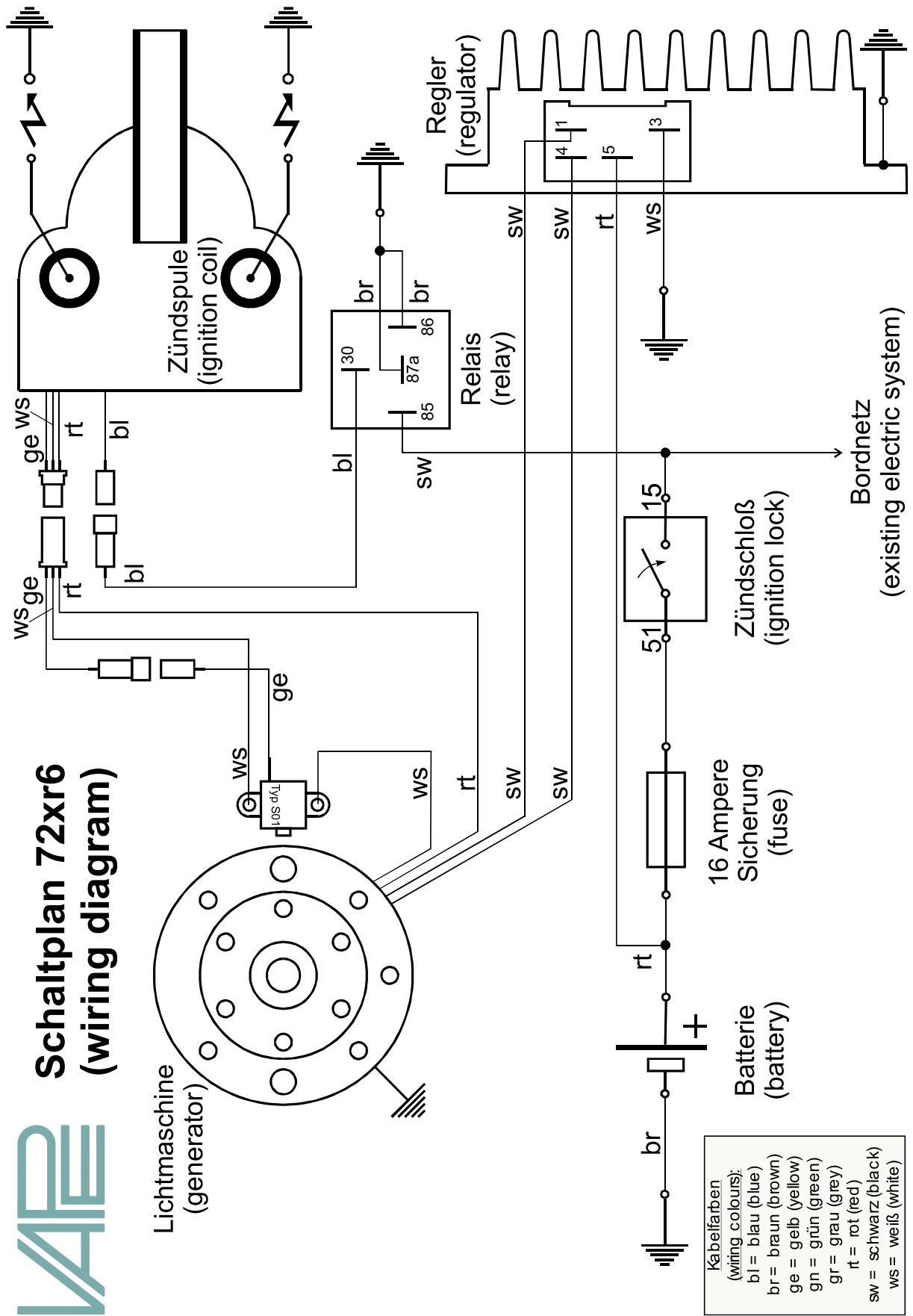
- Nezapomeňte, že konektory zapalovacích svíček stárnou a zvyšují svůj odpor. Pokud motor startuje pouze za studena, je téměř jistě příčinou vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte žádné tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).

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

- Než začnete vše měřit a zkoušet, dejte nově instalovanému systému šanci, aby se rozhořel. Věnujte také pozornost našim pokynům, jak zkontrolovat výskyt jisker. Všechny naše díly jsou před dodáním testovány. Stejně na nich těžko něco změříte. V každém případě se zdržte měření elektronických dílů (včetně zapalovací cívky s výjimkou jejího vysokonapětového výstupu). Riskujete, že je zničíte a stejně nezískáte použitelné výsledky!
- Nezapomeňte, že karburátor, sací gumy a především zapalovací svíčky a svíčky (bohužel i zcela nové) mohou být často příčinou toho, že motor hned nenaběhne (zpravidla se po montáži klimatizace musí změnit i její nastavení). Pokud systém nenaběhne hned, zkontrolujte zejména uzemnění, zejména mezi uzemněním podvozku a blokem motoru.
- Než díly znovu vyjmete a pošlete nám je k otestování, podívejte se do naší znalostní databáze, zda již neexistuje odpověď na váš problém. Pokud ne, použijte náš systém servisních lístků a požádejte o konkrétní pomoc.
- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, věnujte pozornost některým zvláštnostem této cívky. Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívce připojeny obě svíčky. To znamená, že pro testování nemůžete odpojit ani jednu zapalovací svíčku. Je to proto, že každý výstup odebírá zem ze svíčky druhé. Pokud chcete testovat opravdu jen jednu stranu, musí být druhý výstup cívky připojen k zemi.
- Jiskra z klasických přerušovacích systémů má při napětí kolem 10 000 V pouze nízkou energii, a proto vypadá žlutě a silně. Jiskra z našich systémů má vysokou energii až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře ohraničená a modrá, což ji činí méně viditelnou. Kromě toho se jiskra vytváří pouze při rychlosti rozběhu. Pouhým ručním stisknutím páky kickstarteru jiskra nevzniká.
- Většina našich systémů je generátorem zapalovacího a světelného proudu v jednom. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru nelze téměř nic změřit kromě napětí, které regulátor vyzařuje. Pokud nedostáváte žádný proud, zkontrolujte zemní spojení a zejména vedení od regulátoru ke spínači zapalování. Toto důležité spojení bývá při instalaci často přerušeno a přehlédnuto! Většina systémů PD má stejnosměrné regulátory/usměrňovače. Existují však také regulátory střídavého proudu, u kterých je třeba dodržovat zvláštní vlastnosti.
- Nikdy nesvářejte vozidlo elektricky, aniž byste předtím zcela odpojili všechny elektronické části obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Stator a rotor není nutné demontovat; pájejte pouze pájecím zařízením, které je provozováno přes předřadné transformátory, nebo před pájením odpojte síťovou zástrčku páječky, aby nedošlo k poškození dílů přepětím. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektory nebo zapalovací svíčky.
- Elektronika je citlivá na přepólování. Po zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení. Opačná polarita a zkrat okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku! Zásadně platí, že zapojení je vždy barevné na barvu. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Na poškození způsobené opačnou polaritou se nevztahuje záruka.
- Při instalaci rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyvarujte se přímého mechanického nárazu na rotor. **Při přepravě zařízení Lima nikdy nevkládejte stator do rotoru; dodržujte naše 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!

Schaltplan 72xr6 (wiring diagram)



Kabelfarben (writing colours):	
bl	= blau (blue)
br	= braun (brown)
ge	= gelb (yellow)
gn	= grün (green)
gr	= grau (grey)
rt	= rot (red)
sw	= schwarz (black)
ws	= weiß (white)