

Systém 738999900**Alternátor / elektronické zapalování pro BMW R27
12V 180W**

- nový systém s vylepšenými startovacími schopnostmi nahrazující ukončený systém 708999900



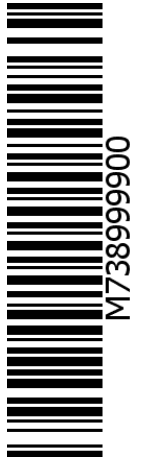
**Výhoda oproti původnímu
systému**

- Magnetický generátor s integrovaným polovodičovým zapalováním. Výkon 12V/180W DC. Zapalování s vlastním napájením ze systému.


- Nahrazuje sériové 6V dynamo LJ/CJE/60/6/1800/R5 a regulátor, stejně jako všechny díly zapalování.

- Nevyžaduje změny na klikové skříni. Systém je technicky schopen provozu bez baterie.

- 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



M738999900

Pokyny k instalaci systému 738999900	13.12.2023
<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. Vyhrazuje 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 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>	

- 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:



- rotor / upevňovací šroub
- předmontovaná satorová jednotka
- regulátor/usměrňovač
- řídicí jednotka (černá skříňka)
- elektronická zapalovací cívka / ht-kabel

- **Není potřeba vyjímat stator ze zemnicí desky. Riskujete pouze poškození cívky a/nebo vodičů pod ní.**



- 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.

- **Důležitá poznámka:** BMW R27 má standardní bateriové zapalování. Nový systém VAPE je magnetické zapalování. Výhoda je zřejmá, ale je tu také nevýhoda a důležitý rozdíl, který je třeba dodržovat.

- Startér musí být aktivován silně a rychle, aby se motor dostal do správných otáček. Pokud jej aktivujete příliš pomalu - jak to bylo možné se starým bateriovým zapalováním - nenastartuje se. Je to proto, že magneto musí generovat energii pro jiskru, protože ta již nepochází z baterie.

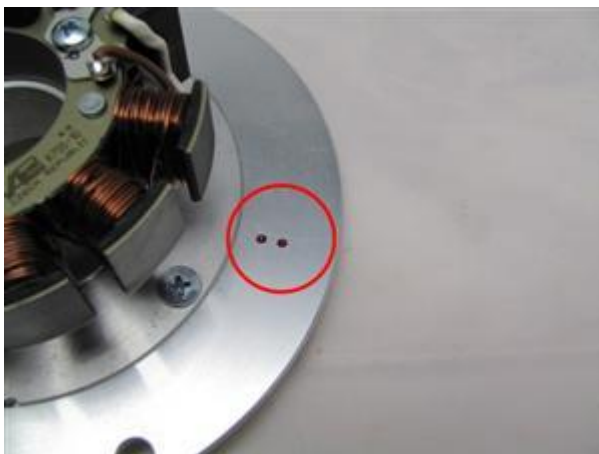
- Ujistěte se, že vaše kolo bezpečně stojí na stojanu, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole a že máte dobrý přístup ke straně generátoru k motoru. Pro dobrý přístup budete muset vytočit vidlici předního kola.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Všimněte si, že nyní instalujete 12voltový systém. Bud tedy budete potřebovat 12voltovou baterii, nebo využijete možnost jízdy bez. Stále budete muset vyměnit všechny žárovky za 12V, ale i v tomto případě. Houkačka může zůstat na 6 voltech. Při jízdě bez baterie se řiďte našimi informacemi o jízdě bez baterie. Pokud máte na kole boční směrovky A chcete jet bez baterie, objednejte si nejlépe náš alternativní regulátor s vestavěným kondenzátorem nebo nainstalujte místo baterie elektrolytický kondenzátor (min. 20.000uF/16V). Alternativní regulátor má další výhodu v tom, že je malý. Nepodporuje však kontrolku nabíjení.

- Technicky je možné jezdit na kole bez baterie. Informujte se však o místních předpisech silničního provozu.



- Sejměte kryt dynamu z motoru a odpojte vodiče od základního dynamu.
- Vytáhněte všechny kabely z krytu motoru, ale zatím žádné kabely neodstříhujte (kromě černého kabelu od kolíku 30 k baterii). Odšroubujte upevňovací šroub, který drží původní rotor na klikovém hřídeli. Pro větší stabilitu při montáži zařaďte 1. rychlostní stupeň. Sundejte tři upevňovací šrouby statoru a vytáhněte dynamo. Dále budete potřebovat stahovací nástroj M8x90. Alternativně udělejte to, co doporučuje sériový návod BMW: "... vložte kousek kuletiny (40 mm x 5,5 mm) do středového otvoru hřídele a přitlačte jej šroubem M8."
- Jistič a jednotka odstředivého předstihu na váčkové hřídeli se již nebudou používat. Tyto části můžete odstranit nebo je tam nechat. Odpojte pouze kabel zapalovací cívky.



- Podívejte se na novou statorovou jednotku. Najdete tam na základní desce malé červené značení. (Na obrázku zde zakroužkováno červeně.)
- Toto je označení zapalování.



- Podívejte se na nový rotor (setrvačník). Na jeho obvodu najdete laserovanou rysku.
- Toto je také značka pálení.
- Musí se srovnat v TDC (nikoli v bodě zapálení).



- Protáhněte svazek statoru zevnitř otvorem pro kabel u motoru.
- Dávejte pozor, abyste nepoškodili stator.



- Poté vložte statorovou jednotku do motoru. Dbejte na to, aby upevňovací otvory skříně lícovaly s otvory statorové jednotky. Přešroubujte jej 3 šrouby M6x20.



- Přetáhněte přiloženou průchodku přes kabel a zatlačte do otvoru motoru (pomůže kapka oleje).

- Vyjměte zapalovací svíčku. Nasadte rotor volně na kliku a zkontrolujte, zda se může volně pohybovat nad základnou statoru!
- Uvedte píst do polohy TDC. Nasadte nový rotor ručně na klikový hřídel pro otáčení hřídele.



- S hřídelí v poloze TDC opatrně sejměte rotor, aniž byste změnili polohu kliky.
- Rotor znovu nasuňte na kliku tak, aby se značka na rotoru shodovala se značkou na statoru.
- Pokud dojde ke změně polohy kliky, musíte začít znovu!!

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

- V této poloze rotor pečlivě upevněte šroubem M8x30. Nezapomeňte prosím použít podložku. Našroubujte zapalovací svíčku zpět do válce.

- Nyní jste nastavili zapalování na standardní hodnotu! Teoreticky to můžete nastavit do libovolné polohy, stačí jen otáčet rotorem (bez změny polohy klikové hřídele).

- otáčení rotoru ve směru hodinových ručiček - přináší dřívější zapálení
- otáčení rotoru proti směru hodinových ručiček - přináší pozdější zapálení

- Použití zásadně odlišných nastavení, než je doporučeno, může vést k poškození motoru!



- Upevněte novou zapalovací cívku pod nádrž. U některých podvozků je držák držáku. Pokud ne, můžete si pomoci vlastnoručně vyrobeným držákem nebo drátěnými pořadačů.

- Řídicí jednotku a regulátor/usměřovač lze také namontovat do prostoru pro baterii nebo náradí.

- Po instalaci řídicí jednotky se podívejte na malý modrý blok dip-switch na horní úzké straně jednotky. K dispozici jsou 4 malé přepínače pro volbu křivek předstihu zapalování.



- Křivka pro R27 dává plný předstih 38 stupňů při 3000 otáčkách a začíná na 9 stupních při volnoběhu. Pro první zpětné rázy je zapalování nastaveno na 2 stupně po TDC v okamžiku kickstartu.

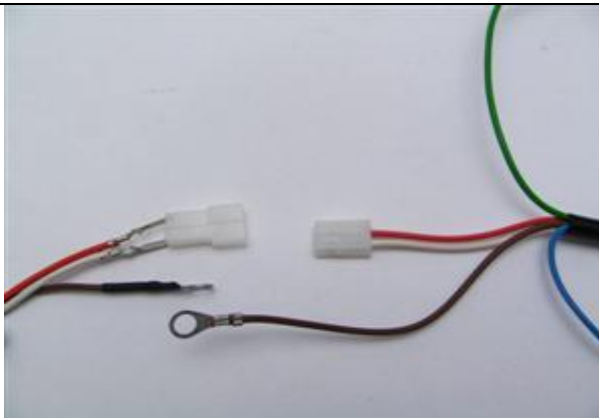
- Křivka aktivovaná nastavením zde vlevo
- Toto nastavení dává velmi podobnou křivku, až na to, že v okamžiku nakopnutí není 2 stupně po TDC, ale 2 stupně předtím TDC.

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.


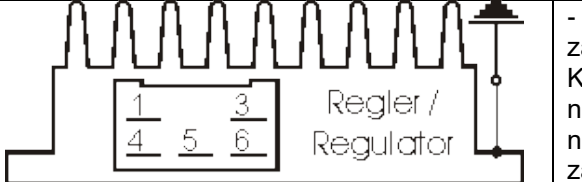


- Hledejte předstihovou jednotku se zástrčkou a dvěma dráty (červeným a bílým).

- 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.

<p>- Hnědé vodiče z nového generátoru a předstihové jednotky s kulatými očky ...</p>	<p>... musí být přišroubovány k rámu držáku zapalovací cívkou (uzemnění). Toto spojení je velmi důležité. Nespoléhejte se prosím na rám jako na zemnicí spojení. Lak, olej a nečistoty často brání dobrému kontaktu!</p>
<p>- Šedý, resp. zelený kabel předsunuté jednotky ...</p>	<p>... je výstupem zapalovací cívkou a připojuje se k jedině samčí svorce.</p>
<p>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 cívkou těsně paralelně (řekněme v jednom stínění). To vyvolá zpětnou vazbu, která naruší zapalování a může dokonce poškodit předstihovou jednotku.</p>	
<p>- Modro-bílý vodič na předstihové jednotce. Toto je zabíjející (přerušovací) drát.</p> <p style="text-align: center;">Poznámka:</p> <p>- Pokud dojde k selhání zapalování, odpojte jako první měření tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu získat mobilní telefon</p>	<p>- Připojeno k zemi - zastaví zapalování!</p> <p>- Tento typ kabeláže se používá u motocyklů, které již původně měly magnetozapalování, a proto se vypínaly zkratem proti zemi.</p> <p>- Tato vozidla mají podle návrhu hlavní zámeček (nebo nějaký vypínač), který spojuje kolík se zemí, když je v poloze OFF (německá kola: kolík 2). Zde se připojí modro/bílý vodič zapalovací cívkou. Tímto způsobem funguje přerušování jako dříve.</p>
<p style="text-align: center;">Připojení alternátoru VAPE k obvodu osvětlení (přes regulátor):</p>	
	<p>- Dva černé vodiče vedoucí od cívkou statoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blikáče atd. Nemají nic společného se zapalováním.</p> <p>- 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).</p> <p>- K tomu nabízíme 2 různé regulátory:</p>
<p>- 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.</p>	
<p>- Typ regulátoru 1: se standardním stejnosměrným regulátorem (95 22 699 06) použijte schéma zapojení 91ik12:</p>	
	<p>- 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):</p>
<p>- Dva černé kabely vedoucí od generátoru ...</p>	<p>... 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.</p>

<p>- Nový hnědý kabel s kulatým okem ...</p>	<p>... 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).</p>
<p>- Nový červený kabel s kulatým okem ...</p> <p>- Dávejte na sebe pozor: Špatná polarita poškodí elektroniku!</p>	<p>... 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).</p>
<p>- Ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla 15A pojistku.</p>	
<p>- Zelený/červený vodič na pinu 6 nového regulátoru ...</p>	<p>... 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.</p>
<p>- 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.</p>	
<p>Regulátor typu 2: s regulátorem stejnosměrného proudu s vestavěným kondenzátorem kouře (730079950), použijte dodatečné schéma zapojení reg_102:</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> • 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>- 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.</p> <p>Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem. NGK (např.) nabízela takové zapalovací svíčky s kódem "R" (pro odpor).</p>	

- Nakonec - **a před instalací baterie a před prvním nastartováním** - pečlivě překontrolujte 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.

- DŮLEŽITÉ: Při **opravě klikové hřídele** se hřídel dynamo často opravovává a zkracuje. Výsledkem je, že rotor sedí níže, případně se nyní svými nýty dotýká statorové cívky. 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 izolačním 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 cívky s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete, že je zničíte, a přesto nedosáhnete použitelných výsledků!

Nezapomeňte, že za to může často také karburátor, sací guma a především také konektory zapalovacích svíček a svíčky (bohužel i zcela nové), pokud motor hned nenaběhne (zpravidla se po instalaci 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 cívky. Zapalování funguje správně pouze tehdy, když jsou k cívce připojeny obě svíčky. Takže nemůžete vytáhnout ani jednu zástrčku a otestovat ji. Je to proto, že každý výstup táhne zem přes zástrčku druhého výstupu. Pokud chcete testovat pouze jednu stranu, musí být výstup druhé cívky připojen k zemi.

- Jiskra klasických jističů má pouze nízkou energii cca 10 000 voltů, a proto vypadá žlutě a silně. Jiskra našich systémů má vysokou energii až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře svazková a modrá, což ji činí méně viditelnou. Kromě toho se jiskra vytváří pouze při rychlosti rozjezdu. Pouhým ručním stisknutím páčky startéru se jiskra 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/usměřovače. 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 předřadnikový 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).

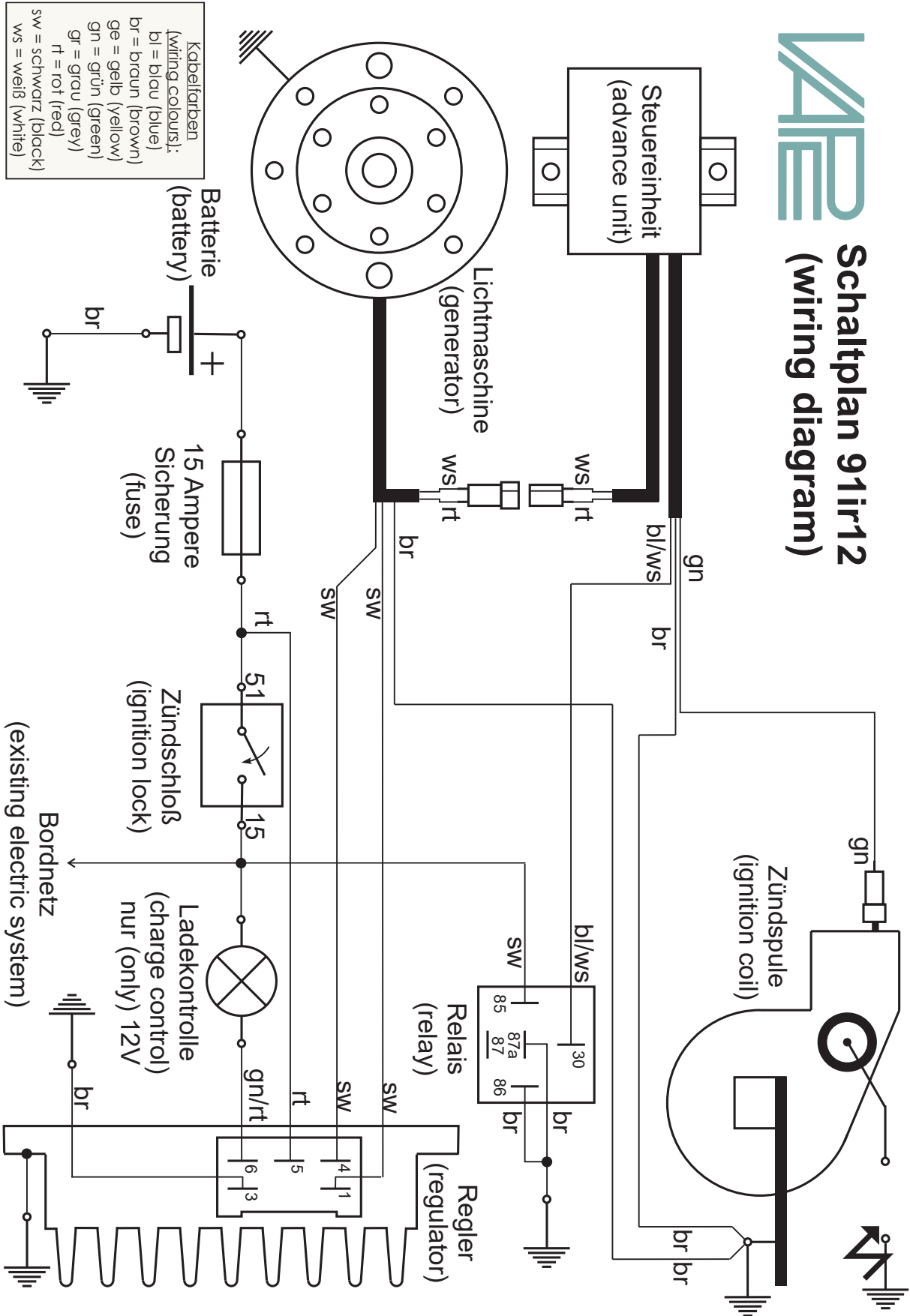
- Pokud vozidlo delší dobu nepoužíváte, měli byste odpojit akumulátor (pokud je přítomen), abyste zabránili možnému pomalému vybíjení přes diody usměřovače. I když je však baterie odpojená, po delší době zaznamenáte její vybíjení, což je normální.

- 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)



VAPE Schaltplan Regler 102 (wiring diagram regulator)

