

Systém 7186799DC**Systém 7186799AC****Generátor/elektronické zapalování pro 2-takt**

- KTM typ 546, 547, 556 (nosič statoru 110 mm, upevněn na levé straně motoru)

- Všimněte si, že 546 byl také dodán se základnou 90 mm! K tomu nabízíme systém 7331799.

- Nahrazuje sériový alternátor Motoplat nebo SEM (také zapalování pouze SEM)

- Náhradní magneto. Světelný výkon

• DC systém 12V/100W DC

• AC systém 12V/70W AC, věnujte prosím pozornost poznámkám o AC systémech

- Nahrazuje základní zapalovací systém (včetně zapalovací cívky a regulátoru/usměřovače).


- Na skříni motoru není třeba provádět žádné změny.

- Systém je technicky schopen provozu bez baterie.

Výhoda oproti původnímu systému:

- všechny díly jsou nové
- větší světelný výkon
- velmi stabilní zapalování s pevnou jiskrou
- lepší startování, lepší spalování paliva



Montážní návod pro systém 7186799DC a 7186799AC	26.6.2023
<p>- Pokud umíte nainstalovat a seřadit sériové zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete nainstalovat tento nový systém VAPE! Pokud jste se zapalováním nikdy nepracovali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo to umí.</p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování této příručky ani podmínek a způsob 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. Vyhrazujeme si právo na změny výrobku, technických údajů nebo návodu k montáži a obsluze bez předchozího upozornění.</p>	
<p><u>DŮLEŽITÉ</u></p>	
<p>- Před zahájením prací na motocyklu si pečlivě přečtete tyto pokyny. Mějte prosím na paměti, že jakákoli úprava materiálu a vlastní pokusy o opravu, které nebyly odsouhlaseny společností VAPE, mohou mít za následek ztrátu záruky. Neodstřihujte vodiče. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často vede k poškození elektroniky. Vezměte prosím na vědomí také informace uvedené na informační stránce tohoto systému. Zkontrolujte, zda to, co jste zakoupili, skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Špatné nastavení zapalování může poškodit motor a dokonce vás zranit při startování (prudké zpětné rázy). Při prvních zkušebních jízdách buďte opatrní. V případě potřeby změňte nastavení na bezpečnější hodnoty (menší předstih). Při montáži pečlivě zkontrolujte, zda se rotor (setrvačnik) nedotýká cívek statoru nebo čehokoli jiného, což se může vlivem různých okolností stát a vést k vážnému poškození.</p>	
<p>Určené použití Tento systém je určen k nahrazení sériových dynamo/alternátorů a zapalovacích systémů v historických a klasických motocyklech, jejichž charakteristiky motoru nebyly dodatečně upraveny. Tento systém není systémem určeným pro ladění a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zvyšuje jízdní vlastnosti a komfort tím, že nabízí lepší osvětlení, lepší funkci bočních ukazatelů a klaksonu a ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy i vyšší spolehlivost. Protože náš systém nezasahuje do vlastností motoru, nezvyšuje emise škodlivin a hluk. Ve většině případů by se emise škodlivin měly dokonce snížit díky lepšímu spalování. Při použití pro daný účel proto systém obvykle neporušuje stávající právní stav motocyklu. (Ověřte si, prosím, místní právní předpisy!) Tento systém je vhodný pro použití při soutěžních akcích. Při použití pro jiný než určený účel dojde ke ztrátě záruky a může se stát, že nedosáhnete ani požadovaných výsledků, nebo v horším případě ztratíte legální způsobilost k provozu na pozemních komunikacích.</p>	
<p> - VAPE garantuje homologované výrobky označené značkou "E" v kroužku (konkrétně E8 pro Českou republiku), čímž je zajištěna konzistentní shoda vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy EHK (zejména EHK R10.05). Kontrolu pravidelně provádí příslušný orgán.</p>	
<p>- Nabíjecí systém je v zásadě vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s niki-kadmiovými, niki-metal-hydridovými, lithium-iontovými ani jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií. Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního zapalování. Díly v tomto systému proto vypadají jinak a mohou jinak pasovat (zejména zapalovací cívka a regulátor), které mohou mít jiné montážní otvory a budou vyžadovat vaši dodatečnou úpravu.</p>	
<p>- Při montáži bezpodmínečně začněte montáží dílů na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste se přesvědčili, že tyto díly skutečně pasují, než začnete montovat díly určené k montáži mimo motor. V mnoha případech je zákazníci montují jako první, a tím je často upravují v rozporu se zárukou, což neumožňuje jejich pozdější reklamaci. Výměna světelných/zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako klasický nákup, ale vzhledem k typové rozmanitosti a možným změnám originálních dílů od jejich výroby před mnoha lety je vždy složitá záležitost, která bohužel může obsahovat i chyby.</p>	
<p>- Naše systémy NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními třetích stran (jako je GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou způsobit poškození těchto součástí. Je možné, že stávající elektronické tachometry nebudou s novým systémem fungovat. Případně nebudou podporovány stávající bezpečnostní spínače a elektronické ovládání ventilů. Je možné, že</p>	

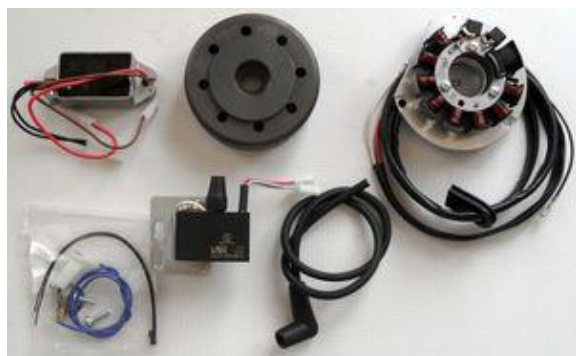
váš motocykl byl původně vybaven zapalováním, které z právních důvodů omezovalo maximální rychlost. Nový systém takové zařízení nemá, proto si předem ověřte taková nařízení platná pro vaši zemi.

- Pokud nemáte odborné znalosti pro instalaci, nechte ji provést odborníkem nebo ve specializovaném servisu. Nesprávná instalace může vést k poškození nového systému a vašeho motocyklu, případně i k újmě na zdraví.

- Před objednáním systému zkontrolujte, zda je součástí sady stahovák pro nový rotor. Pokud ne, raději si jej současně objednejte. K demontáži nového rotoru již nikdy nepoužívejte nic jiného než doporučený stahovák. Na poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů nebo metod se nevztahuje záruka.

- Rotor je citlivý na úder (i během přepravy). Před montáží vždy zkontrolujte, zda nedošlo k poškození (u rotoru bez oplastování magnetů zkuste prsty odsunout magnety stranou). Po nárazu se mohly vlepené magnety uvolnit a přilnout k rotoru magnetickou silou, takže si toho člověk hned nevšimne. Ovšem za chodu motoru by vzniklo značné poškození. Před nasazením rotoru na motor se ujistěte, že jeho magnety nepobraly žádné cizí kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. To by opět vedlo k vážnému poškození.

- **Pokud máte přístup k internetu, nejlépe si tyto pokyny prohlédněte online.** Kliknutím na ně získáte větší a lepší obrázky a případně i aktualizované informace. Seznam systémů na *adrese* <http://www.powerdynamo.biz>



DC verze - tyto díly jste měli obdržet:

- předmontovaná jednotka statoru na nosiči 110 mm
- rotor
- elektronická zapalovací cívka / ht-kabel a modrý zhášecí vodič
- regulátor/usměrňovač s integrovaným kondenzátorem
- ostatní drobný materiál



AC verze - tyto díly jste měli obdržet:

- předmontovaná jednotka statoru na nosiči 110 mm
- rotor
- elektronická zapalovací cívka / ht-kabel a modrý zhášecí vodič
- AC regulátor
- ostatní drobný materiál



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

- **Poznámka:** originální stahovák pro tvůr Motoplat nebo SEM nebude fungovat. (M26x1,5)

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

- Ujistěte se, že vaše motorka stojí bezpečně na stojanu, nejlépe na vyvýšené pracovní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně alternátoru motoru.



- Sundejte původní systém Motoplat/SEM. Použijte stahovák M26x1,5

- Odpojte všechny vodiče starého alternátoru a zapalovací cívky a tyto části vyjměte. Pokud máte nainstalované další adaptéry pro alternativní alternátory - odstraňte je také.



- Z kliky vezměte woodruffovo pero. Již nebude potřebovat. Nezapomeňte to udělat, jinak budete mít později potíže s montáží.

- **Poznámka:** Toto pero ve skutečnosti nedrží rotor na hřídeli, to dělá kužel. Jednoduše vede ke správnému nastavení, kterého se nyní dosáhneme jinak)

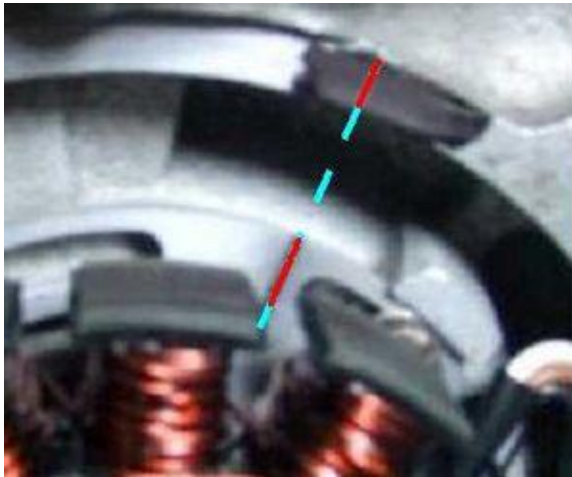
- Ujistěte se, že je kužel v pořádku a čistý.



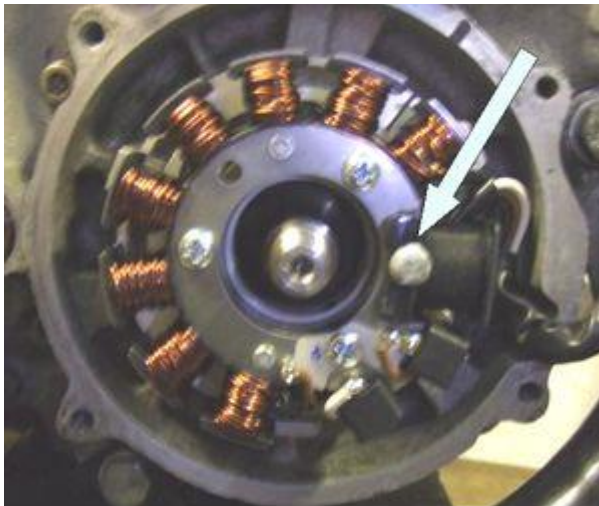
- umístěte novou sestavu statoru do bloku motoru. Přitáhněte sestavu statoru šouby z příslušenství.



- Základní deska má - poněkud vlevo od 2 menších černých cívek - malou červenou tečku, která označuje značku zapalování.



- Protože tato tečka nebude po umístění rotoru již viditelná, je třeba přemístit označení na vnější plášť, jak je znázorněno na obrázku níže vlevo.



- Vzhledem k tomu, že prostor na straně magneta je poměrně omezený a protože mohlo dojít ke změnám na klíče nebo možná máte nějaký typ motoru, pro který systém opravdu nevyhovuje, naléhavě doporučujeme

- provést malou kontrolu vůle statoru od rotoru malým kouskem plastelíny v nejvyšším bodě. Dejte malé množství plastelíny (pokud není po ruce, použijte žvýkačku) na nejvyšší bod velké černé cívky a přitlačte rotor rukou. Poté rotor opět opatrně sejměte (pomocí stahováku to usnadníte) a zkontrolujte tloušťku plastelíny. To může být něco jako 2 mm s neutaženým rotorem.

- Více informací viz znalostní báze zde

- Pečlivě také zkontrolujte, zda se rotor nedotýká kabelu.



- Podívejte se na nový rotor (setrvačník). Na jeho obvodu najdete vylaserovanou linku. To je označení zapalování.

- Nasadte rotor provizorně (pouze rukou) na hřídel, abyste získali určitou páku na kliku při uvedení do polohy zapalování.

- Vyjměte zapalovací svíčku, aby nedošlo ke kompresi během nastavování zapalování.

- Jakmile nastavíte kliku do správné pozice pálení, rotor opět opatrně sejměte (použijte stahovák!), dávejte pozor, abyste nezměnili polohu kliky. Pokud k tomu dojde, opakujte postup.

- Nyní nastavíte časování zapalování nastavením rotoru do takové polohy, aby píst v okamžik zážehu označení na rotoru zarovnáno s transponovaným označením statoru na vnějším plášti.

Nyní budete muset načasovat zapalování nastavením rotoru do takové polohy, aby píst v okamžiku zážehu označení na rotoru zarovnáno s transponovaným označením statoru na vnějším plášti. (označení na rotoru na obrázku níže zesílené pro ilustraci)

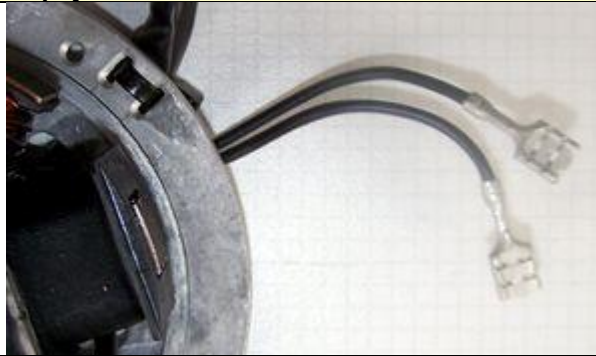
- Informace o momentu časování (výstřelu) najdete v příručce výrobce. Pokud nemáte vůbec žádné vodičko, zkuste použít 2 mm BTDC. (Pro KTM 565 je to např. 2,1-2,2 mm nebo 0,084-0,088" nebo 16,5-17°)



- Nakonec rotor pečlivě upevněte originální maticí a podložkou.

- Zapalovací cívku a regulátor upevněte na rám motocyklu nejlépe tam, kde byla původní cívka.
- Upevňovací otvory nové cívky bohužel přesně neodpovídají staré cívce Motoplat.

Připojení alternátoru VAPE k okruhu osvětlení - Verze s DC a AC regulátorem



- 2 černé vodiče vedoucí z cívky statoru nesou napětí pro světla, klakson, blikáče atd. Nemají nic společného se zapalováním.

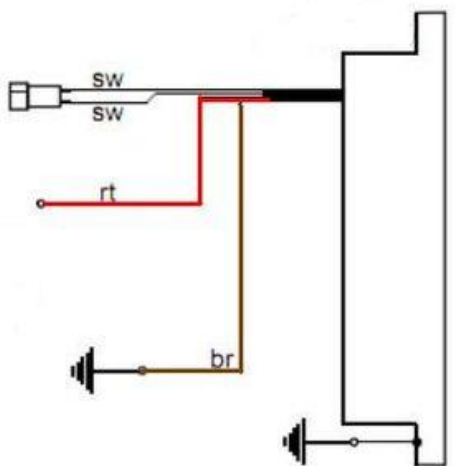
- Toto napětí (něco mezi 10 a 50 volty AC) však musí být stabilizováno (regulováno) a pro většinu použití usměrněno na stejnosměrný proud (DC), protože jde především o střídavý proud (AC).

- **K tomu nabízíme různé regulátory:**



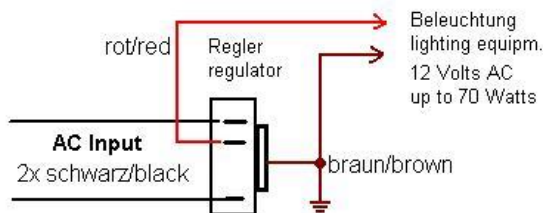
- **Pozor:** Jakákoli záměna plus a mínus (u DC verzí) vede k okamžité destrukci regulátoru. Toto nepředstavuje případ záruky, protože se jedná o nedbalost! Spálený regulátor poznáte především podle ostrého zápachu.

DC regulátor: DC regulátor s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50)



- 2 černé (sw) vodiče jsou AC vstup z alternátoru (protože je AC, nezáleží na tom, který černý ke kterému černému)
- červený (rt) vodič je 12V DC výstup plus
- hnědý (br) vodič je uzemněn, vnitřně připojen k pouzdru

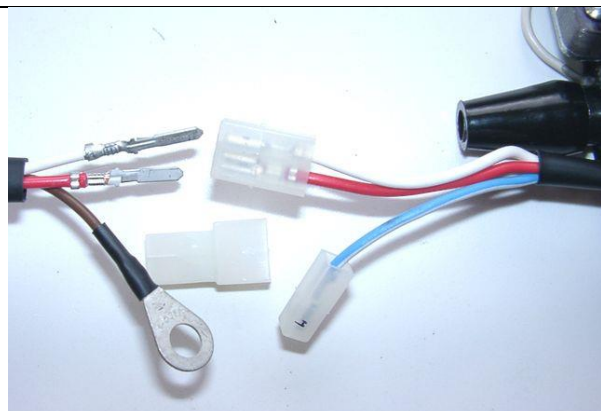
AC Regulator: AC regulator (70 36 799 50)



- 2 černé (sw) vodiče jsou AC vstup z alternátoru (protože je AC, nezáleží na tom, který černý ke kterému černému) - jsou použity vnější piny
- ze středového kolíku a uzemnění, které připojíte, máte regulované střídavé napětí, které se přivádí do střídavých spotřebičů
- Neexistuje způsob kontroly nabíjení (již ne: protože není baterie).

Připojte díly podle schématu zapojení 71ik_102:

- Aby se usnadnil nebo umožnil průchod kabelu úzkými otvory, není zástrčka kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce z nového alternátoru ještě zasunuta do kontaktních ok na konci kabelu. Konektor byste měli připojit až poté, co kabel konečně projde otvorem v motoru. Za tímto účelem...



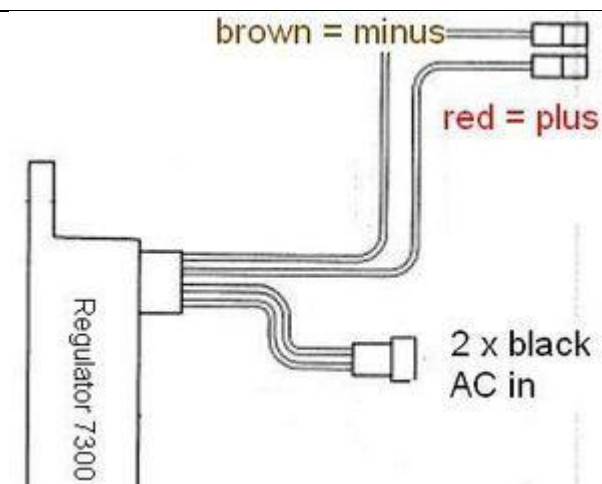
... vezměte zásuvku zapalovací cívky s červenou a bílou barvou kabelu.

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

- bílá na bílé
- červená na červené

- Pokud chcete (nebo musíte) kabely z pouzdra konektoru opět vyjmout, je nejlepší použít ohnutou kancelářskou sponku a přitlačit s ní ostny kontaktních ok ke straně, aby bylo možné konektory uvolnit.

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



Nový regulátor/usměřovač má 4 vodiče.

- 2 černé koncovky v plastové zástrčce pro vstup střídavého proudu ze 2 černých vodičů alternátoru.
- 1 červený kabel s plastovou zástrčkou která dodává plus
- hnědý kabel s plastovou zástrčkou je kontakt se zemí (mínus)

Dva černé vodiče vedoucí od generátoru ...

... jsou připojeny ke dvěma černým kabelům alternátoru. Za tímto účelem zasunete dva černé kabely alternátoru do dodané dvoukolíkové zásuvky. Nezáleží na tom, který kabel je připojen ke které ze dvou svorek, protože je zde přiváděn střídavý proud.

Hnědý vodič od regulátoru ...

... by se měl připojit buď k mínusu baterie, nebo k zemi, pokud baterie není k dispozici.

Červený vodič od regulátoru ...

... je připojen buď ke kladnému napětí 12 V baterie, nebo při jízdě bez baterie ke kabelu vedoucímu ke spotřebičům (obvykle vstupní svorka na hlavním vypínači).

Upozornění:

Špatná polarita poškodí elektroniku!

- Pokud používáte baterii, ujistěte se, že máte mezi baterií a elektrickým systémem použita **15A pojistka**.

<p>- Není možné připojit kontrolku nabíjení, při jízdě bez baterie by stejně byla bez funkce. Regulátor má integrovaný kondenzátor, který vyhlazuje pulzující stejnosměrné napětí. Tím je zajištěno, že směrová světla a klaksony budou správně fungovat i bez baterie.</p>	
<p>- Zbývá modrý (někdy modrobílý) vodič u zapalovací cívký. Jedná se o vypínací vodič.</p> <p style="text-align: center;">Upozornění:</p> <p>Pokud dojde k poruše zapalování, odpojte nejprve tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní opětovnou mobilitu (podrobnosti viz. technická návoděda).</p>	<p>- Pokud je spojen se zemí, zapalování se vypne!</p> <p>- Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které již původně měly magneto zapalování, a proto se vypínaly zkratem proti zemi.</p> <p>- Tato vozidla mají svorku na zámku zapalování (u německých vozidel: svorka 2), která je v poloze "OFF" připojena k zemi. K této svorce se připojuje modrý/(bílý) kabel.</p>

<p>Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p>- Nepoužívejte žádné kabely zesilující jiskření, jako jsou "Nology supercables" ("hot wire"). Ty způsobují rušení systémů VAPE a mohou poškodit elektroniku.</p>	<p>... našroubujete zapalovací cívký a nasadíte na něj gumovou krytku. To je samozřejmě jednodušší, pokud to provedete před montáží cívký na vozidlo. Použijte také dodaný kabel zapalování, nikoli jakýkoli starý kabel.</p>
<p>Je vhodné, když v tomto okamžiku dáte motocyklu nové zapalovací svíčky a nové konektory zapalovacích svíček (nejlépe s 1-2, ale ne více než 5 kiloohmy), Více než dost závad lze vysledovat u "zdánlivě dobrých" kabelů, zástrček a konektorů (včetně zcela nových)!</p> <p>-Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušením. spolu s odrušeným konektorem zapalovacích svíček (to přináší dvojí odpor/odrušení). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušení.</p>	
<p>- Nakonec - před instalací baterie a před prvním nastartováním - pečlivě překontrolujte všechny upevňovací prvky a kabeláž. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 V. Nezapomeňte také, že od nynějška budete potřebovat 12voltovou baterii. Klakson může zůstat na 6 V.</p> <p>Pokud systém nefunguje okamžitě, podívejte se na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (přerušetekontakt), většinu problémů lze vysledovat ve zhášecím okruhu.</p>	
<p>- DŮLEŽITÉ: Při opravě klikové hřídele se hřídel dynamo často opracovává a zkracuje. Výsledkem je, že rotor sedí níže. Pak může dojít ke kontaktu statoru s vnitřní plochou rotoru (čelo). Výsledkem je zničený stator a porucha zapalování.</p>	

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

<p>- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky stanovené výrobcem vozidla a odborníky v automobilovém průmyslu. Instalace vyžaduje odborné znalosti.</p> <p>Značky zapalování na komponentech 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.</p>
<p>- Pozor, zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí ohrožení života! S našimi zapalovacími cívkami až do 40 000 voltů! Při neopatrném zacházení si může způsobit nejen vážnou újmu na zdraví, ale také poškození 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.</p>

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými krytkami zapalovacích svíček (které nemají vestavěný odrušovací odpor), použijte svíčky s vestavěným odrušením (abyste vyhověli místním zákonům týkajícím se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu). Nebo vyměňte kabel(y) za normální a použijte odrušené krytky zapalovacích svíček (v žádném případě však nepoužívejte odrušené krytky zapalovacích svíček a odrušené svíčky současně. To by vedlo k poruchám, zejména obtížnému 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 zkontrolujte utažení všech šroubů. Pokud se díly během provozu uvolní, dojde nevyhnutelně k jejich poškození. Šrouby dotahujeme pouze voně při předmontáži!

- Než začnete všeměřit a kontrolovat, dejte právě instalovanému systému šanci, aby se spustil. Vezměte prosím na vědomí také náš návod, jak kontrolovat výskyt jisker. Všechny naše díly jsou před dodáním testovány. Stejně se na nich nedá skoro nic změnit. 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 gumy a především také konektory zapalovacích svíček a svíčky (bohužel i zcela nové), pokud motor hned nenaběhne (zpravidla se po instalaci alternátoru musí změnit také jeho 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, podívejte se na náš e-shop, jak postupovat při reklamaci.

- 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 změnit, 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 nesvařujte vozidlo elektricky, aniž byste předtím zcela odpojili všechny elektronické části obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Pájejte pouze s pájecím zařízením, které je provozováno přes předřadníkový transformátor, nebo před pájením odpojte síťovou zástrčku páječky, abyste zabránili poškození dílů přepětím. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektory nebo zapalovací svíčky.

- Elektronika je citlivá na přepólování. Po zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení. Opačná polarita a zkrat okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku! Zpravidla je zapojení vždy barevné. Výjimky jsou výslovně uvedeny v pokynech. Na poškození způsobené přepólováním se nevztahuje záruka.

- Při montáži rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyvarujte se přímého mechanického nárazu na rotor. **Při přepravě modelu Lima nikdy nevkládejte stator do rotoru, dodržujte naše pokyny pro přepravu (balení).**

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

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

- Pokud vozidlo delší dobu nepoužíváte, měli byste odpojit akumulátor (pokud je přítomen), abyste zabránili možnému pomalému vybíjení přes diody 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!

VARE Schaltplan 71k102 (wiring diagram)

