

Systém 63461799

- 6 V viz systém viz systém 63462799 (lepší je použít 12 V)

**12 V alternátor/elektronické zapalování
pro JAWA 634 a CZ 471**

- Magnetoelektrický zapalovací systém s integrovaným plně elektronickým zapalováním, světelný výkon 12V/150W stejnosměrný proud. Bezkontaktní, bezúdržbové, elektronické zapalování s vlastním zdrojem energie v rámci systému, lze tedy provozovat i bez akumulátoru. Nahrazuje starý alternátor, přerušovač, zapalovací cívku a regulátor. Není třeba provádět žádné změny na skříni motoru.

- Pokud má váš motocykl elektronický otáčkoměr (jako verze 634), nebude s novým systémem fungovat. Podívejte se prosím na následující informace.

Výhody oproti starému systému:

- všechny díly jsou nové
- Výrazně vyšší světelný výkon
- velmi stabilní zapalování s vysokoenergetickými jiskrami
- lepší startování a lepší spalování
- žádné další problémy s přerušovačem



M63461799

Návod k instalaci systému 63461799	23.6.2025
- Pokud umíte nainstalovat a seřadit originální zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete systém VAPE také nainstalovat. Pokud jste se s tím nikdy předtím nesetkali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo se v tom vyzná.	
- 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.	
DŮLEŽITÉ	
Před zahájením instalace si pečlivě přečtěte kompletní pokyny 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 nedochází k tření rotoru o cívkou statoru nebo jinde, což se může stát z různých důvodů a může vést k vážnému poškození.	
Zamýšlené použití - 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.	
 - 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 provádí pravidelně příslušný orgán	
- 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.	

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 s naší podporou, protože nejsme obeznámeni s danou situací. 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 exshopu, ale vzhledem k rozmanitosti typů a možným změnám materiálu od doby jejich výroby před mnoha lety se vždy jedná o složitou záležitost, která bohužel může zahrnovat i chybby

- 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. Jakékoli jističe nebo ovládání výfukových plynů ovládané zapalováním rovněž nejsou podporovány. 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 jiného nářadí 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 zámků zapalování. Pokud toto nedodržíte, dojde ke zničení elektroniky v zapalovací cívce a v regulátoru!

- Pro Péráka a ostatní JAWA/CZ s **ampérmetrem** viz doplňující informace.



Tyto díly jste měli obdržet!

- Předmontovaná jednotka statoru se snímačem
- rotor
- regulátor
- Dvojitá zapalovací cívka
- držák zapalovací cívky
- Zapalovací kabel
- vypínací relé
- Upevňovací šrouby

! Vezměte prosím na vědomí, že tělo cívký je na základní desce přišroubováno pouze volně, protože jej budete muset pro montáž na klikovou skříň opět sejmut (jinak nebudete moci namontovat upevňovací šrouby), a také vezměte na vědomí, že snímač je přišroubován pouze volně, protože je třeba jej seřídit. Po seřízení tyto šrouby dobře utáhněte.



- K 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 starému zapojení:

- 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, často již neshodují s původními, a mohou se proto lišit od toho, co zde popisujeme. V případě pochybností se prosím podívejte na originální schéma elektroinstalace vašeho motocyklu JAWA nebo CZ.

- 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. Na tomto místě se rozlučte s baterií, 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:

Metoda relé (dodáváme my a je součástí dodávky)

Výhody: Vypínání zapalování funguje jako dříve bez jakýchkoli změn.

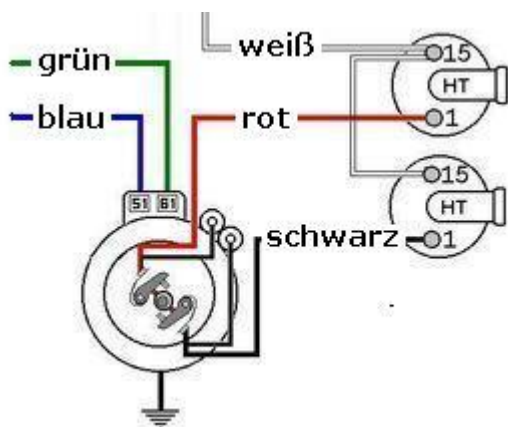
Nevýhoda: Nemůžete jezdit bez funkčního akumulátoru. V případě nouze na silnici však lze systém nastartovat a jezdit i s vadným akumulátorem odpojením spojení od vypínacího relé k zapalovací cívce.

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.

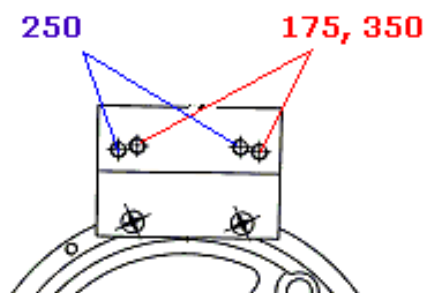


- Nyní odpojte všechny kabely od starého alternátoru, regulátoru a zapalovací cívky a tyto části vyjměte. Starý rotor můžete vyjmout pomocí vytahovacího šroubu M8x90.

- 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 šel ze svorky 30 spínače zapalování do svorky 51 starého alternátoru. Ten je stále potřeba.
- Pozornost věnujte také zelenému kabelu, který byl na regulátoru (svorka 61 neboli svorka D). Ten je rovněž nutný.
- Věnujte pozornost bílému kabelu (od zámku zapalování) k zapalovacím cívkám, je potřeba.
- Odpojte černý a červený kabel od jističů k zapalovacím cívkám, aniž byste je vyměnili.

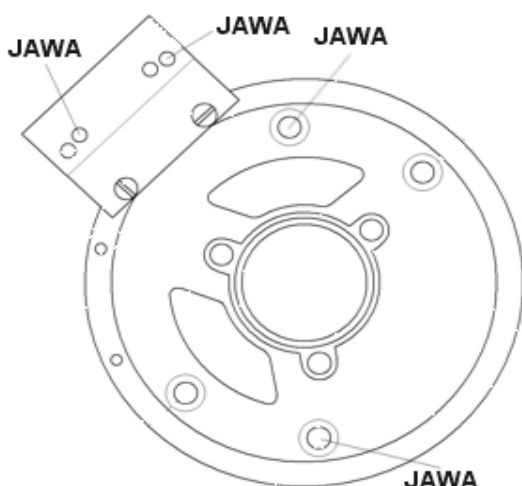
- Nejprve zkontrolujte polohu šroubovacího snímače na čtvercové destičce na boku. Existují zde 2 možnosti montáže.



- U modelu **634** je snímač namontován posunutý doprava (tímto způsobem jsme jej předmontovali).

- U modelu **CZ 471** na poloze snímače nezáleží, zde se nastavuje přes rotor s vytaženým kolíkem.

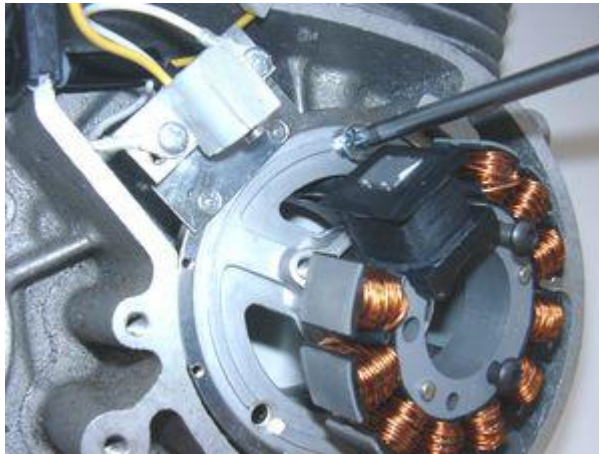
(viz níže)



- Odšroubujte těleso cívky ze základní desky a mírně jej odtáhněte od desky tak, aby byly přístupné montážní otvory.

- Dbejte na to, abyste nepoškodili izolační nátěr cívek.

- Vyhledejte správné montážní otvory na základní desce (viz obrázek).



- Nyní umístěte statorovou desku skládající se ze dvou částí (ocelový prstenec a hliníková deska) na klikovou skříň na místo bývalého alternátoru.
- Snímač směřuje vlevo nahoře přibližně na 10 hodin, tělo cívky volně visí na kabelu.
- Dbejte na to, abyste použili otvory určené pro JAWU, a připevněte desku dvěma šrouby se zápusťnou hlavou M6x30 (CZ a Pérák 6x40).



- Umístěte tělo cívky zpět na desku tak, aby kabely mohly čistě procházet otvorem desky a nebyly zachyceny.
- Dbejte na to, aby pojistný límec hliníkové desky přesně dosedl do vnitřního kroužku cívky. Pokud je cívka nakloněná, hrozí akutní nebezpečí zničení v důsledku kontaktu s rotorem.
- Přišroubujte cívku zpět pomocí 3 šroubů s vnitřním šestihranem M6x30.



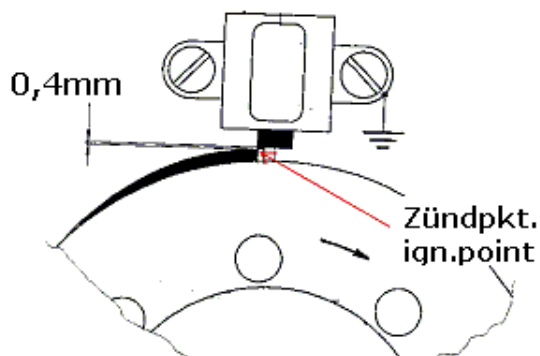
- V žádném případě neprovádějte žádné mechanické změny na krytu motoru. Nikdy neodstraňujte ocelový kroužek, i kdybyste se nakrátko (a jistě nesprávně) domnívali, že to musíte udělat kvůli montáži základní desky. Děláte chybu, když musíte desku umístit zcela na podlahu. Stejně jako u staré Limy však 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 nedrhne o ni. Rotor pevně přišroubujte šroubem M6x40. Nezapomeňte na podložku. K opětovnému uvolnění rotoru použijte stahovák M27x1,25 (používejte pouze tento stahovák, **nikoli** stahovák s drápkem).

- U modelu CZ 471 je nutné před instalací nového zapalování Lima odstranit kolík, jinak nebude možné správně nastavit zapalování. Nemějte obavy, kolík nemá přidržovací funkci, ale pouze funkci vodící. Po instalaci statoru a před montáží rotoru vyjměte zapalovací svíčku, umístěte píst (libovolného typu) do polohy zapalování a poté namontujte rotor podle níže uvedeného obrázku. Aniž by se změnila poloha klikového hřídele.



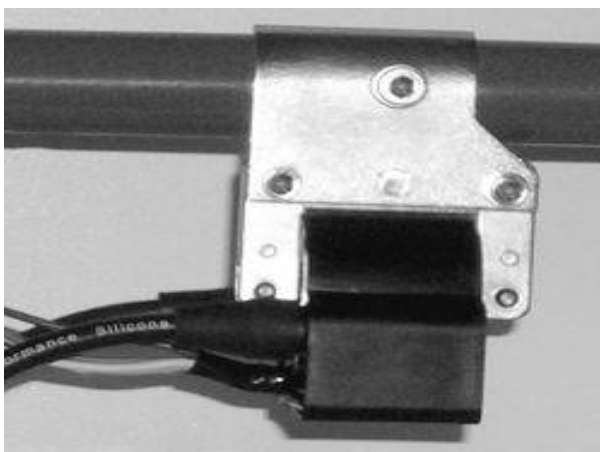
- Otáčejte rotorem ručně (pro zajištění hladkého chodu vyjměte zátku). Zkontrolujte vzdálenost mezi snímačem a jedním ze dvou ovládacích ok rotoru. Tato hodnota musí být přibližně 0,4 mm. Vzdálenost můžete upravit posunutím snímače po uvolnění dvou upevňovacích šroubů.

- 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.



- Připevněte elektronický usměrňovač/regulátor na vhodné místo, např. na vnitřní stranu skříně s nářadím.

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



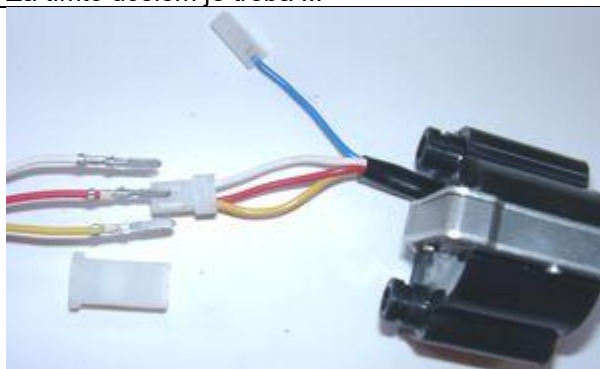
- Připevněte novou elektronickou zapalovací cívku na místo, kde byla stará zapalovací cívka. Pro motocykly JAWA (čtvercový profil rámu) jsme na zapalovací cívku předem namontovali montážní držák, který umožňuje novou cívku (víceméně) snadno připevnit k montážnímu otvoru staré původní cívky. Pro použití této varianty musí být cívka namontována s vývody kabelů směrem dozadu. Bohužel výška tohoto otvoru se často liší, takže ne vždy zcela vyhovuje našemu úhlu. U jednoválcové cívky CZ není držák nutný.



Připojte kabely podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš stejnosměrný (standardní) regulátor (952269906) použijte schéma zapojení **72xr12**:
- Pokud je stejnosměrný regulátor dodáván s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (730079950), použijte také schéma zapojení **R_102**:

- Pro snazší průchodnost kabelu úzkými otvory, resp. aby to bylo vůbec možné, není zástrčka kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce od nového alternátoru dosud 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 zásuvku zapalovací cívky s kabely červené, bílé a žluté barvy.

- Na tento konektor nasadte dodanou volnou čtyřkolíkovou objímku 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:

- bílý k bílému
- červený k červenému
- žlutý ke žlutému

- 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 k napájení osvětlení:



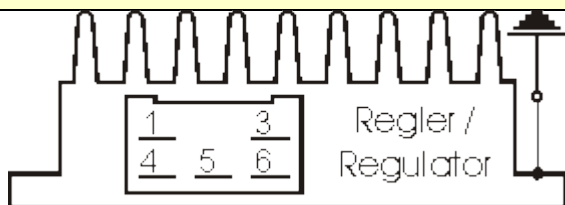
- Dva černé kabely vycházející z alternátoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Stejně jako regulátor nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí je třeba pro většinu aplikací ještě stabilizovat (regulovat) a usměrnit, protože se původně jedná o střídavý proud.

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

Pozor: 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 bylo minus!

Varianta regulátoru 1: se stejnoseměrným (standardním) regulátorem (95 22 699 06), použijte schéma zapojení 72xr12:



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

- Dva černé kabely nového alternátoru se připojí k regulátoru, který je vybaven ...

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

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

... připojuje 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 kroužkovou svorkou na jedné straně ...

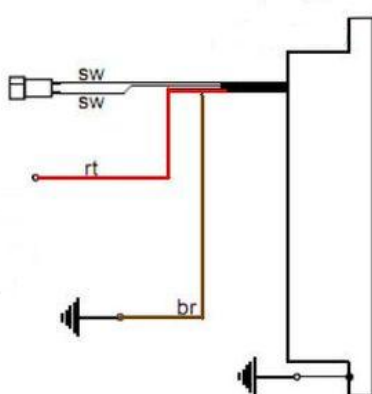
... připojuje svorku 5 regulátoru/usměrňovače (odtud jde do regulátoru také červený kabel) ke kladnému pólu baterie nebo ke svorce pojistkové skříňky, do které vedl napájecí kabel starého alternátoru (u německých motocyklů: svorka 51).

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

- Připojte zelený/červený kabel nového regulátoru 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 kontrolní světlo přesto připojeno bez akumulátoru, bude při chodu 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:**



- oba černé kabely jsou připojeny k černým kabelům vycházejícím z alternátoru.
- červený kabel je stejnosměrný 12V výstup
- hnědý kabel je záporný a je vnitřně připojen ke skříní regulátoru.

- Zbývá modrobílý kabel zapalovací cívky - vypínací kabel.

- Pokud je připojen k zemi, zapalování se vypne!

- Poznámka:

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

- Vypínání pomocí přídavného vypínače:

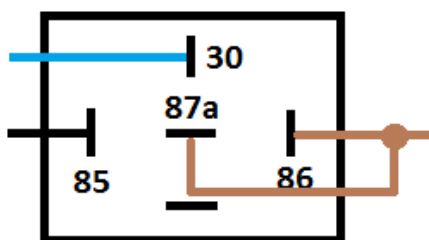
Relé není namontováno. Modrý/(bílý) kabel zapalovací cívky je připojen k vypínači, který spíná na zem (např. tlačítko, které se připevňuje na řídítka). Další informace naleznete v informacích o vypnutí. Alternativně můžete použít zámek zapalování, který vypíná na zem.

- 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 použita tato možnost):



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

- Černá svorka ze svorky 85 vede do zámku zapalování (svorka pod napětím, když je "On").

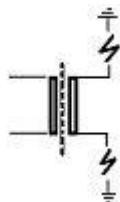
- Kabel vysokého napětí (kabel zapalování) ...

Nepoužívejte prosím "superkabely Nology" ("horký vodič"). 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 odporem potlačujícím rušení **společně** s potlačenými konektory zapalovacích svíček (výsledkem je dvojnásobný odpor). Vždy používejte pouze jednu metodu potlačení rušení.



- U našich dvojitých zapalovacích cívek jdou oba výstupy na zapalovací svíčky a pouze přes ně na zem.

- 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.

- Zapalování funguje správně pouze tehdy, když jsou k cívkám 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 cívkou 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 načte zem z nejbližšího bodu. To má často za následek ohňostroj v okolí zapalovací cívkou. Pokud skutečně potřebujete dva samostatné výstupy, musíte použít 2 samostatné cívkou.

- 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. Prvním krokem je odpojení modrého kabelu mezi relé a zapalovací cívkou (stáhněte kontakt), většina závad se skrývá v oblasti vypínání.

- **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 mezi rotorem (nýty jsou nejnižším bodem) a statorovou cívkou. Výsledkem je zničený stator, a tedy porucha zapalování.

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny - MUŠÍ být přečteny a dodržovány v plném rozsahu!

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky stanovené výrobcem vozidla a obchodem s motorovými vozidly. Montáž vyžaduje odborné znalosti. Značky zapalování na materiálu slouží pouze k 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! U našich zapalovacích cívek 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 při testování pevně přitlačte konektor zapalovací svíčky izolačním předmětem k zemi, abyste napětí bezpečně vybili. Nikdy neodpojujte konektor zapalovací svíčky pro synchronizaci karburátoru! Nikdy neodpojujte ani se nedotýkejte kabelu zapalování za chodu motoru nebo při otáčkách klikového hřídele. 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 jisté příčinou vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte žádné tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).

- Po instalaci nezapomeňte zkontrolovat, zda jsou všechny upevňovací šrouby pevně dotaženy. 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. Vezměte prosím na vědomí také náš návod, jak zkontrolovat existenci jisker. Všechny naše díly jsou před dodáním testovány. Stejně na nich těžko něco změříte. V každém případě se zdržte měření elektronických dílů (včetně zapalovací cívk s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu).

Riskujete, že je zničíte a stejně ne získáte 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 cívk. Zapalování funguje správně pouze v případě, že jsou 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 zapalovací svíčky druhé. Pokud chcete testovat opravdu jen jednu stranu, musí být druhý výstup cívk 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 osvětlovacího 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 cívk 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 cívk! 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 nevkládáte 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 vyjmutí rotoru nikdy nepoužívejte drápkový stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Vždy používejte 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 příjemnou jízdu!



Schaltplan 72xr12 (wiring diagram)

