


Systém 705899900**Výhody oproti starému systému:**

- Alternátor / elektronické zapalování pro Universal B50 Sport**
- Systém magnetického zapalování světel s integrovaným bezkontaktním zapalováním, které se automaticky nastavuje v závislosti na otáčkách. Světelný výkon 12 V/150 W stejnosměrného proudu. Nahrazuje starý generátor světel typu Scintilla spolu s regulátorem a nastavovacím mechanismem. Na skříni motoru nejsou nutné žádné úpravy. Z technického hlediska můžete systém provozovat zcela bez baterie. Zapalování je integrováno do nového generátoru.
 - Zapalovací cívka, regulátor a řídicí jednotka musí být instalovány mimo motor.
 - všechny díly jsou nové
 - plně elektronické, bezkontaktní zapalování s automatickým nastavením zapalování
 - výrazně jasnější světlo (použití žárovky 40/45 W)
 - stabilní zapalování s silnou jiskrou
 - lepší startovací vlastnosti a lepší spalování paliva
 - žádné další opotřebení uhlíků, kolektoru, odstředivého regulátoru a přerušovače



Návod k montáži systému 705899900	28.4.2026
<p>- Pokud umíte namontovat a seřídít originální zapalování a máte obecné mechanické dovednosti, můžete si systém VAPE namontovat sami. Pokud jste s ním dosud neměli žádné zkušenosti, nechte si systém raději namontovat někým, kdo se v tom vyzná.</p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínek a postupů při instalaci, provozu, používání a údržbě tohoto systému. Nesprávně provedená instalace může vést k poškození majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost ani ručení za ztráty, škody nebo náklady, které vzniknou v důsledku nesprávné instalace, nesprávného provozu, nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhraujeme si právo provádět bez předchozího oznámení změny týkající se produktu, technických údajů nebo montážních a provozních pokynů.</p>	
<p style="text-align: center;"><u>DŮLEŽITÉ</u></p>	
<p><u>Než začnete s montáží, pečlivě si nejprve přečtete celý návod</u> Mějte na paměti, že nekoordinované změny, včetně pokusů o opravu, na součástech mohou vést ke ztrátě záručních práv. To se týká také odřezávání kabelů, což velmi často vede ke ztrátě konektorů chráněných proti přepólování a v důsledku toho ke zkratům nebo přepólování, které ničí materiál. Dodržujte pokyny uvedené na informační stránce systému. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například motor poškodit a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz startéru). Zvláštní opatrnost je nutná při prvním startu po montáži. Pokud zjistíte nesprávné chování, zkontrolujte a změňte nastavení zapalování! Při montáži velmi pečlivě zkontrolujte, zda rotor nebrousí o cívku statoru nebo jinde, což se může z různých důvodů stát a vést k vážným škodám.</p>	
<p><u>Určení k použití</u> - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního materiálu. Součásti systému proto vypadají jinak než originální díly a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít jiné upevňovací body, které si vyžadají úpravy z vaší strany. Tento systém je určen výhradně k nahrazení originálních světelných a zapalovacích systémů v oldtimerových a youngtimerových motocyklech, jejichž charakteristika motoru nebyla dodatečně ovlivněna konstrukčními změnami. Nejedná se o tuningový systém, nemění původní charakteristiku motoru a nedosahuje se s ním podstatně vyššího výkonu motoru, ale díky lepšímu osvětlení, zřetelnějšímu blikání, vždy silné houkačce a ve srovnání se starými originálními systémy větší obecné spolehlivosti se dosahuje provozuschopnosti a bezpečnosti vozidla. Jelikož naše systémy nezpůsobují žádné podstatné změny charakteristiky 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> - Společnost VAPE zaručuje homologované výrobky, které jsou v kruhu označeny znakem „E“ (speciálně pro Českou republiku E8), čímž je zajištěna trvalá shoda vlastností výrobků s příslušnými předpisy o homologaci ECE (zejména ECE R10.05). Kontrola je pravidelně prováděna příslušným orgánem</p>	
<p>- Nabíjecí systém je v zásadě určen pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými bateriemi 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 či nedobíjecích baterií.</p>	

- Systém není určen k provozu v rámci sportovních akcí.

Při nesprávném použití zaniká záruka. Navíc se může stát, že systém nebude podávat vámi požadovaný výkon a my vám pak nebudeme moci pomoci prostřednictvím naší technické podpory, protože nebudeme znát situaci. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce ke zrušení provozního povolení.

- Při montáži dílů začněte bezpodmínečně s montáží dílů na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste ověřili, zda tyto díly skutečně pasují, a to ještě před montáží dílů, které se připevňují mimo motor. Bohužel se většinou stává, že se začíná právě montáží regulátoru, zapalovací cívky, případně řídicí jednotky, a tyto díly jsou při tom velmi často (nesprávně!) upravovány, což nám znemožňuje jejich pozdější další prodej. Výměna světelných a zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako nákup v supermarketu z regálu, ale vzhledem k rozmanitosti typů a případným změnám materiálu od doby jejich výroby před mnoha lety je to vždy složitá záležitost, která bohužel může zahrnovat i chyby.

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s jinými elektronickými komponenty (jako jsou zapalovací systémy jiných výrobců, navigační zařízení, mobilní telefony, LED světla atd.)** a mohou na těchto součástech za určitých okolností způsobit poškození. Případně stávající otáčkoměry nejsou systémem podporovány. Nabízíme však řešení pro otáčkoměr. Rovněž nejsou podporovány případné jističe nebo systémy řízení výfukových plynů ovládané zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo z právních důvodů zařízení pro omezení rychlosti. Nový systém takové zařízení nemá. Předem si proto ověřte právní situaci.

- Pokud nemáte odborné znalosti pro montáž, nechte ji prosím provést odborným technikem nebo v příslušném specializovaném servisu. Nesprávnou montáží může dojít k poškození nového systému i motocyklu, případně dokonce ke zranění řidiče.

- Než si systém objednáte, zkontrolujte prosím, zda je v dodávce obsažen námi doporučený **stahovák rotoru**. Pokud ne, objednejte si jej raději hned s ním! V případě poškození rotoru použitím jiných nástrojů a pomůcek zaniká nárok na záruku!

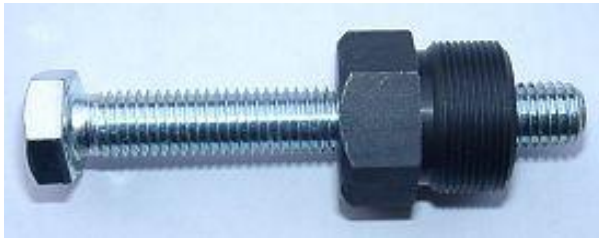
- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před montáží v každém případě bezpodmínečně zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud se jedná o rotor, u kterého nejsou magnety zalité, zkontrolujte pevnost uchycení magnetů tak, že se pokusíte prsty posunout magnety do strany. Po nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a drží se pouze díky své magnetické síle. To by během provozu vedlo k vážnému poškození zařízení. Současně prosím zkontrolujte, zda na magnetech rotoru nejsou cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

- Pokud máte přístup k internetu, doporučujeme vám prohlédnout si tuto dokumentaci online. Většinu obrázků si můžete kliknutím zvětšit a získáte tak více a případně i aktuálnější informací. Seznam systémů najdete na: <http://www.powerdynamo.biz>

Tyto díly byste měli mít k dispozici!



- Základní deska se statorovými cívkami
- Rotor (pólové kolo)
- Dvojitá zapalovací cívka/zapalovací kabel
- Řídicí jednotka pro nastavení zapalování
- Regulátor/usměrňovač
- Relé s připojovacími kabely
- Upevňovací šrouby



- K opětovnému sejmutí nového rotoru potřebujete stahovák M27x1,25 (objednací č.: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky**).

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

- Ujistěte se, že je váš motocykl bezpečně zaparkován, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně motoru s alternátorem.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. V tomto okamžiku se s ní prosím rozlučte, protože od nynějška budete mít 12voltovou palubní síť a budete – pokud chcete nainstalovat baterii – potřebovat 12voltovou baterii.

- Vyjměte všechny 6voltové žárovky ze světlometů, osvětlení palubní desky a zadních světel. Starou houkačku můžete nechat na místě.



- Nyní odpojte všechny kabely od starého alternátoru a demontujte jej.

- Vyšroubujte šrouby, které držely starý alternátor. Do těchto závitových otvorů se přišroubuje nový alternátor.

- Na základové desce nového statoru najdete červenou tečku. Ta by měla směřovat nahoru. Jedná se o značku zapalování, kterou je třeba později sladit se značkou na rotoru.

- Poznámka: Stator můžete samozřejmě k motoru přišroubovat i otočený o 180°. V takovém případě však bude značka dole a nastavení bude odpovídajícím způsobem obtížnější.

- Nyní nasadte novou základovou desku se státorem na blok motoru. Upevněte ji tam pomocí dvou šestihranných šroubů M8.



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete laserem vyznačenou značku.
- Jedná se o značku zapalování.



- Podívejte se na statorovou jednotku. Najdete zde malou červenou značku.
- I toto je značka pro zapalování.
- Obě značky musí být nad sebou, když je kliková hřídel v horní úvratí.
- Upevněte statorovou jednotku pomocí dvou šroubů M8x25 a podložek M8.
- Vezměte prosím na vědomí, že stator NESMÍTE sejmout z držáku.

- Demontujte zapalovací svíčky, aby se kliková hřídel mohla volně otáčet. Nasaďte rotor na klikovou hřídel (ještě neupevnějte šrouby) a **(DŮLEŽITÉ!): zkontrolujte, zda se rotor může volně otáčet nad základovou deskou a sadou cívek.**



- Nastavte píst (libovolný) do horního úvratí. Nejjednodušší je využít případné značení horního úvratí.
- Nastavujte prosím podle horní úvratě, nikoli podle úhlu předstihu.
- V této poloze klikového hřídele opatrně sejměte rotor. Pozor: při tom nesmí dojít ke změně polohy hřídele.



- nezapomeňte na značku na rotoru
- nezapomeňte na značku na skříni
- zkontrolujte, zda se kliková hřídel nachází v horní úvratí
- nasadit rotor tak, aby obě značky byly nad sebou.

- Nejjednodušší je zašroubovat stahovák do rotoru, pak se s ním lépe manipuluje.

- V této poloze přišroubujte rotor pomocí dodaného šroubu M8x35 (nezapomeňte na podložku). Dbejte na to, abyste při tom nezměnili polohu klikového hřídele, přičemž boční vychýlení o 1–2 mm je zanedbatelné.

- Tím jste nastavili zapalování na standardní hodnotu. Teoreticky jej můžete libovolně měnit tak, že rotor nasadíte s požadovaným úhlem posunutí.

- Posunutí rotoru (při neměnné poloze klikového hřídele) proti směru hodinových ručiček způsobí dřívější zapalování.
- Posunutí ve směru hodinových ručiček způsobí pozdější zapalování
- V případě odlišných nastavení zapalování je nutné bezpodmínečně zkontrolovat čas zapalování pomocí stroboskopu, aby nedošlo k poškození motoru.
- Uděláte si laskavost, pokud v tomto bodě vybavíte svůj motocykl novými zapalovacími svíčkami a novými svíčkovými konektory (nejlépe s odporem 0–2 kOhm).
- Nastavte vzdálenost elektrod zapalovacích svíček na 0,4–0,6 mm.



- Upevnění držáku víčka:

- Vezměte originální plech a přišroubujte jej k držáku víka pomocí dvou šroubů M8x20 a dvou originálních matic.

- Přišroubujte držák krytu spolu s distančními trubkami k nové statorové jednotce.

- K tomu použijte prosím dva šrouby M8x70.

*** POZOR, adaptér pro upevnění krytu NENÍ součástí dodávky !!!**



- Nyní je třeba na motocyklu umístit novou elektronickou zapalovací cívku, řídicí jednotku a regulátor/usměřovač. Regulátor je dostatečně dimenzován a nevyžaduje přímý přísun čerstvého vzduchu. Tyto díly lze připevnit např. na malou upevňovací desku (není součástí dodávky) pod horním krytem motoru.

- Před instalací řídicí jednotky si prohlédněte malé přepínače na čelní straně dílu. Tyto 4 přepínače aktivují různé regulační křivky.



- Režim doporučený pro tyto motocykly se aktivuje tak, že přepínač 2 se nastaví do polohy ON a všechny ostatní do opačné polohy (tedy do polohy OFF). To zajistí zapalování při 2° při startu a poté se od 1 000 ot./min plynule nastavuje až na 40° při 3 000 ot./min.



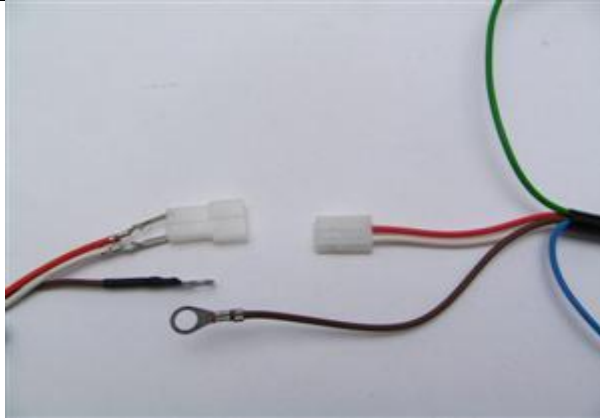
- Externí části systému (řídicí jednotka, regulátor) můžete případně umístit do horní části skříně motoru.

Propojte kabely podle příslušného schématu zapojení!

Pro náš regulátor stejnosměrného proudu (standardní) (**95 22 699 06**) použijte schéma zapojení **92ir12**:

Při dodání regulátoru stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (**73 00 799 50**) použijte navíc **schéma zapojení R_102**:

- Aby se usnadnilo nebo vůbec umožnilo provlečení kabelu úzkými otvory, nebyl konektor kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce z nového alternátoru dosud nasazen na kontaktní plošky na konci kabelu. Konektor byste měli připojit až poté, co byl kabel definitivně provlečen otvorem v motoru. K tomu ...



... vezměte samici konektoru řídicí jednotky s kabely červené a bílé barvy.

- Nasadte na tento konektor volnou dodanou dvojitou zásuvku a zasuňte volné kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními vývody dozadu do konektoru. Dbejte na to, aby kontaktní vývody zapadly do pouzdra konektoru. Přitom je nutné důsledně dbát na správné umístění těchto kabelů v konektoru:

- bílá na bílou
- červená na červenou

- Pokud chcete (nebo musíte) kabely znovu vyjmout z krytu konektoru, nejlépe použijte ohnutou kancelářskou sponku a tou zatlačte západky kontaktních jazýčků do strany, aby se konektory uvolnily.

- Hnědé kabely z alternátoru a řídicí jednotky s kroužkovými koncovkami se přišroubují k zemnicí svorce (držáku) na zapalovací cívce. Bez těchto připojení systém nefunguje! Nespoléhejte se prosím na zemnění rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje zde často brání dobrému zemnicímu kontaktu cívkou.

Šedý resp. zelený kabel řídicí jednotky ...

... se připojí k zástrčkovému kontaktu nové zapalovací cívkou.

POZOR! Pokud je to možné, NEprodlužujte zelený kabel řídicí jednotky. Mohlo by to vést k poruchám zapalování.

V žádném případě nevedte zapalovací kabely a kabely řídicí jednotky společně v jednom plášti nebo jinak paralelně vedle sebe na delší vzdálenost. To vede ke zpětné vazbě a tím k poruchám zapalování, v některých případech dokonce k poškození řídicí jednotky.

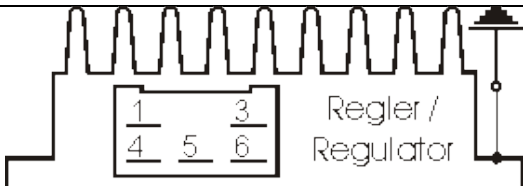
Připojení alternátoru k napájení světel:



- Dva černé kabely vycházející z alternátoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.
 - Toto napětí musí být ještě stabilizováno (regulováno) a pro většinu aplikací usměrněno, protože se zpočátku jedná o střídavý proud.
- **K tomu jsou k dispozici 2 různé varianty regulátorů:**

Pozor: Jakékoli **zaměnění plusu a minus** vede k **okamžitému zničení regulátoru, což není důvodem pro uplatnění záruky!** (Zničení lze jasně rozpoznat podle zápachu spáleniny!)

Varianta regulátoru 1: s regulátorem stejnosměrného proudu (standardní) (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **92ir12:**



- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní konektor se 6 zásuvkami, z nichž *jedna* je volná. K regulátoru je dodáván odpovídající protikus, do kterého je třeba zasunout následující kabely a které se tam musí zacvaknout.

- Oba černé kabely nového alternátoru ...

... se připojí na svorky 1/4 nového usměrňovače (odtud pak vedou černé kabely do regulátoru). Je přítom jedno, který kabel se připojí na kterou ze svorek (1/4), protože sem je přiváděn střídavý proud.

- Nový hnědý kabel s kroužkem na jednom konci ...

... spojuje svorku 3 regulátoru/usměrňovače (odtud vede také hnědý kabel do regulátoru) s minusovým pólem baterie nebo pevnou zemí. Pozor, nezaměňte polaritu!

- Nový červený kabel s kroužkovým očkem na jedné straně ...

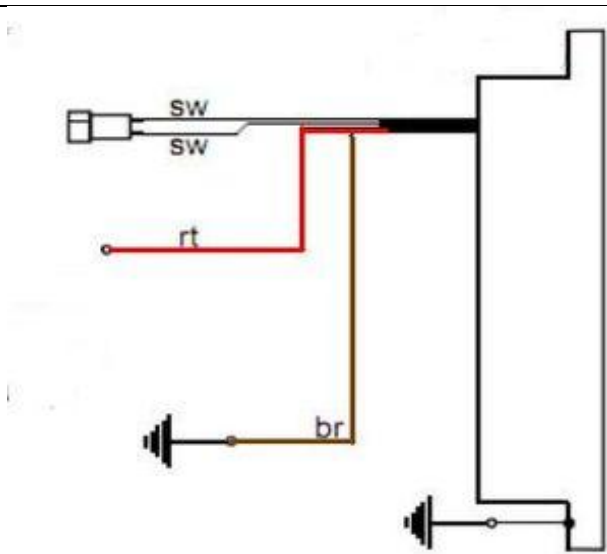
... spojuje svorku 5 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také červený kabel) s kladným pólem baterie nebo se svorkou pojistkové skříňky, ke které vedl napájecí kabel starého alternátoru (u německých motocyklů: svorka 51).

- Ujistěte se, že mezi baterií a palubní sítí je použita **15A pojistka**. Pokud se na zapalovacím spínači nachází stará, silnější pojistka (z původního 6voltového systému), vyměňte ji prosím.

- Zelený/červený kabel nového regulátoru připojte ke svorce 6 ...

... slouží k připojení kontrolky nabíjení. Sem se připojuje kontrolka (je-li k dispozici). To samozřejmě funguje pouze v případě, že je v vozidle baterie. Pokud je kontrolka připojena i bez baterie, bude při běžícím motoru svítit matně, ačkoli se vyrábí proud. Stručně řečeno, bez baterie zůstává tento vývod volný. Totéž platí, pokud není k dispozici žádná kontrolka.

Varianta regulátoru 2: s regulátorem stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte navíc **schéma zapojení R_102:**



- oba černé kabely se připojí k černým kabelům přicházejícím z alternátoru
- červený kabel je 12V stejnosměrný výstup
- Hnědý kabel je záporný a je uvnitř propojen s krytem regulátoru

- Zbývá modrobílý kabel řídicí jednotky – vypínací kabel.

Pokud je připojen k zemi, zhasne zapalování!

Poznámka:

V případě poruch zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Většinou pak můžete pokračovat v jízdě

- vypnutí pomocí samostatného vypínače:

Relé se nemontuje. Modrobílý kabel řídicí jednotky se připojí k vypínači, který se spíná na zem (např. tlačítko připevněné na řídítkách). Další pokyny najdete v informacích o vypínání. Alternativně můžete použít zapalovací spínač, který se vypíná na zem.

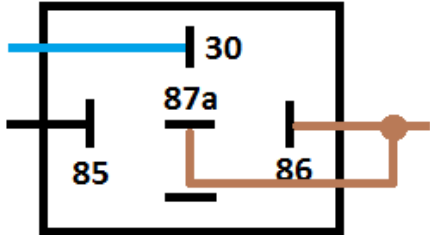
- Vypnutí pomocí polohy 5 (poloha zapalovacího spínače pro nastartování, je-li k dispozici):

Modrý vypínací kabel zapalovací cívky se připojí ke svorce 61 (svorka běžně sloužící pro kontrolu nabíjení). Všechny kabely, které dříve vedly k této svorce, včetně kabelu k kontrolce nabíjení, je třeba odpojit (nebo kontrolku odstranit). Zapalování se vypne přepnutím do polohy 5, dokud motor nezastaví. V poloze 5 dojde k propojení svorky 61 se svorkou 15, na které se nacházejí spotřebiče proti zemi (alespoň kontrola volnoběhu), přes které zapalovací cívka získá zem potřebnou k vypnutí.

- Varianta s baterií:

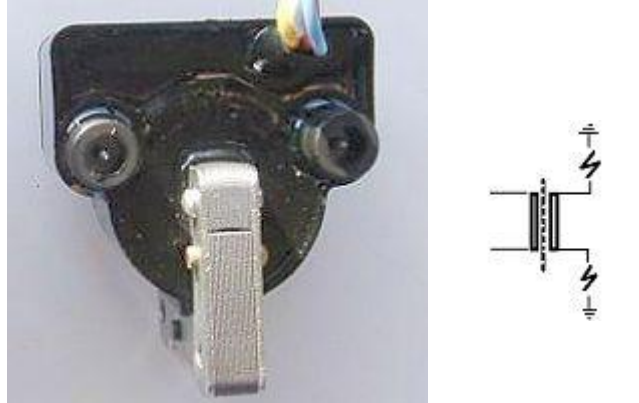
Připojte hnědý kabel relé s očním konektorem k zemi. Delší černý kabel relé připojte ke svorce hlavního vypínače (zapalování; u německých motocyklů: svorka 15 nebo 54), která je v poloze „Zapnuto“ pod napětím.

Spojte modrý kabel (vedoucí ze svorky 30 relé) s modrobílým kabelem řídicí jednotky. V případě poruchy baterie během jízdy je třeba tento kabel odpojit, aby bylo možné pokračovat v jízdě. (Motor však pak nelze vypnout!)

<p>Zapojení relé (pokud je tato možnost použita):</p> 	<p>- Hnědý kabel s očním konektorem z svorek 87a a 86 se připojí na zem.</p> <p>- Černý kabel ze svorky 85 vede ke spínači zapalování (svorku pod napětím v poloze „Zapnuto“).</p>
--	--

<p>- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p>Nepoužívejte prosím „Nology Superkabel“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují u zařízení VAPE poruchy a mohou vést k poškození elektroniky.</p>	<p>... našroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To samozřejmě půjde snáze, pokud to provedete před montáží cívky na vozidlo. Použijte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne starý kabel neznámého původu.</p>
--	---

<p>- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi vyměníte na svém motocyklu zapalovací svíčky a konektory svíček (nejlépe s odporem 1–2, maximálně však 5 kiloohmů). Více než dost poruch lze připsat „zdánlivě dobrým“ kabelům, svíčkám a konektorům (včetně zcela nových)!</p> <p>- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem společně s odrušovanými svíčkovými koncovkami (dojde tak k dvojnásobnému odporu). Používejte vždy pouze jednu metodu odrušení.</p>
--

	<p>- U našich dvojíých zapalovacích cívek vedou oba výstupy k zapalovacím svíčkám a teprve přes ně k zemi.</p> <p>- Typický odpor mezi oběma výstupy činí 6,2 kΩ. Oba kanály se vždy spouštějí současně (což je mimochodem u mnoha zapalovacích systémů běžné a bezpečné). Jiskry mají však na obou stranách fázový posun o 180 stupňů, což je třeba zohlednit při měření pomocí stroboskopu.</p>
--	---

<p>- Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívkám připojeny obě svíčky. Nelze tedy ani jednu svíčku odpojit za účelem testování. Každý výstup se totiž uzemňuje přes svíčku druhého výstupu. Chcete-li skutečně otestovat pouze jednu stranu, musí být druhý výstup cívky uzemněn. Pak je zapojení stejné jako u zapalovací cívky s jedním výstupem (viz výše). Pokud je proud na jedné straně přerušen, buď se nic neděje, nebo si systém vezme zem z nejbližšího bodu. Často je pak výsledkem ohňostroj kolem zapalovací cívky. Kdo opravdu potřebuje dva oddělené výstupy, musí použít 2 samostatné cívky.</p>

	<p>- Alternativně nabízíme 2 samostatné cívky, které se používají paralelně. S takovým uspořádáním je možné testovat vždy pouze jeden válec. Druhá cívka se jednoduše odpojí.</p>
---	---

- Na závěr – **před instalací baterie a před prvním nastartováním** – prosím pečlivě zkontrolujte všechny upevnění a kabeláž. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 voltů. Nezapomeňte také, že od této chvíle budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 voltech.

- Pokud systém nefunguje hned, podívejte se prosím na naši stránku pro vyhledávání závad. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (vytáhněte konektor), většina závad se skrývá v oblasti vypínání.

- **DŮLEŽITÉ:** Vezměte prosím na vědomí, že při případné (dřívější) **regeneraci klikového hřídele** došlo k přetočení jeho čepu alternátoru, čímž se zkrátil. Tím se rotor posune níže a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejnižším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je zničený stator a tím i výpadek zapalování.

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – BEZ VÝJIMKY si je přečtete celé a dodržujte je!

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a předpisy stanovené výrobcem vozidla a autoservisem. Montáž vyžaduje odborné znalosti.

Značky zapalování vyznačené na materiálu slouží pouze jako orientační pomůcka při montáži. Po montáži prosím pomocí vhodných metod (stroboskop) zkontrolujte správnost nastavení, abyste vyloučili poškození motoru nebo ohrožení zdraví. Za montáž a správné nastavení nesete výhradní odpovědnost.

- Pozor ní zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí smrti! U našich zapalovacích cívek až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může nejen způsobit silnou bolest, ale především poškodit srdce! Osoby s kardiostimulátorem by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a odkryté vysokonapěťové kabely a při testování pevně přitlačte konektor svíčky k zemi pomocí izolačního předmětu, aby se napětí bezpečně odvedlo.

K synchronizaci karburátoru nikdy neodpojujte svíčku! Nikdy neodpojujte ani se nedotýkejte zapalovacích kabelů při běžícím motoru nebo při otáčkách startéru. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými svíčkovými konektory (*kteří nemají zabudovaný odrušovací odpor*), použijte prosím (*v souladu s místními předpisy týkajícími se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu*) svíčky se zabudovaným odporem. Nebo vyměňte kabel(y) za standardní a použijte stíněné svíčkové konektory (*v žádném případě však nesmíte používat současně svíčky s odrušením A svíčkové konektory s odrušením. To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru*). Celkový odpor kombinace svíčka-svíčkový konektor by neměl překročit 5 kOhm.

- Mějte na paměti, že svíčky stárnou a tím se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je příčinou s velkou pravděpodobností vadná svíčka nebo vadný konektor svíčky. Nepoužívejte takzvané kabely pro zesílení zapalování (např. Nology).

- Po montáži prosím bezpodmínečně zkontrolujte pevné utažení všech upevňovacích šroubů. Pokud se součásti uvolní, dojde k jejich zničení. Při předmontáži šrouby utahujeme pouze volně!

- Než začnete vše měřit a kontrolovat, dejte právě nainstalovanému zařízení nejprve šanci zapálit. Vezměte přitom na vědomí také naše pokyny, jak lze zkontrolovat přítomnost jiskry. Všechny naše díly jsou před dodáním zkontrolovány. Stejně na nich téměř nic nemůžete změřit. V žádném případě neměřte elektronické součásti (včetně zapalovací cívkou, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich zničení a stejně nedosáhnete použitelných výsledků! Mějte na paměti, že pokud motor neběží hned, může to často být také způsobeno karburátorem, sacím gumovým těsněním a především svíčkovými konektory a zapalovacími svíčkami (bohužel i zcela novými) (zpravidla je po montáži Lima nutné změnit i její nastavení). Pokud zařízení neběží hned, zkontrolujte především zemnicí spoje, zejména mezi zemí podvozku a blokem motoru. Než díly hned demontujete a zašlete nám je k prověření, podívejte se do naší znalostní databáze, zda tam již není odpověď na váš problém. Pokud ne, využijte náš systém servisních ticketů a požádejte o konkrétní pomoc.

- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, mějte na paměti některé zvláštnosti této cívky. Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívice připojeny obě svíčky. Nelze tedy odpojit ani jednu svíčku za účelem testování. Každý výstup je totiž uzemněn přes svíčku toho druhého. Chcete-li skutečně otestovat pouze jednu stranu, musí být druhý výstup cívky uzemněn.

- Jiskra klasických přerušovačů má s přibližně 10 000 volty jen nízkou energii, a proto vypadá žlutě a je silná. Jiskra našich systémů je vysokovýkonná jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře soustředěná a modrá, což ji činí hůře viditelnou. Navíc se jiskra vytváří až při otáčkách dosažených sešlápnutím startovací páčky. Pouhé stlačení páčky startéru rukou jiskru nevytvoří.

- Většina našich zařízení slouží zároveň jako zapalování i generátor proudu pro osvětlení. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru lze měřit téměř nic kromě napětí, které regulátor vydává. Pokud nemáte proud, zkontrolujte především zemní spoje a kabeláž od regulátoru ke spínači zapalování. Tato důležitá spojka se při montáži často přeruší a přehlédne! Většina systémů PD má regulátory stejnosměrného proudu/usměrňovače. Existují však i regulátory střídavého proudu, u nichž je třeba dbát na zvláštnosti.

- Nikdy neprovádějte elektrické svařování na vozidle, aniž byste předem zcela odpojili všechny elektronické součásti obsahující polovodiče (regulátory, zapalovací cívky a řídicí jednotky). Stator a rotor není nutné demontovat. Pájejte pouze pomocí pájecích zařízení napájených přes předřadné transformátory nebo před pájení odpojte napájecí kabel páječky, abyste zabránili poškození součástí přepětím. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektorech nebo zapalovacích svíčkách.

- Elektronika je citlivá na přepólování. Po jakémkoli zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení kabelů. Přepólování a zkratky okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku! Při zapojování se zpravidla vždy spojují kabely stejné barvy. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Škody způsobené přepólováním nejsou kryty zárukou.

- Při montáži rotoru dbejte prosím na to, abyste nepoškodili magnety. Vyhněte se přímému mechanickému působení na rotor. **Pro přepravu generátoru nikdy nevkládejte stator do rotoru; dodržujte naše pokyny pro přepravu (balení).**

- Rotor zvenku lehce naolejujte, jinak v agresivním prostředí rychle zrezne (což není škodlivé, ale nevypadá to hezky).

- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte drapákový stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Používejte vždy pouze šroubový stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

- Pokud vozidlo delší dobu nepoužíváte, měli byste odpojit baterii (je-li k dispozici), abyste zabránili případnému pomalému vybíjení přes diody usměrňovače. I při odpojené baterii však po delší době zaznamenáte její vybíjení, což je normální.

- Prosím, dodržujte tyto pokyny, ale zároveň se nenechte znervóznit. Před vámi již tisíce zákazníků úspěšně nainstalovaly naše zařízení.

Přejeme vám hodně úspěchů a příjemnou jízdu!

Schéma zapojení 92ir12

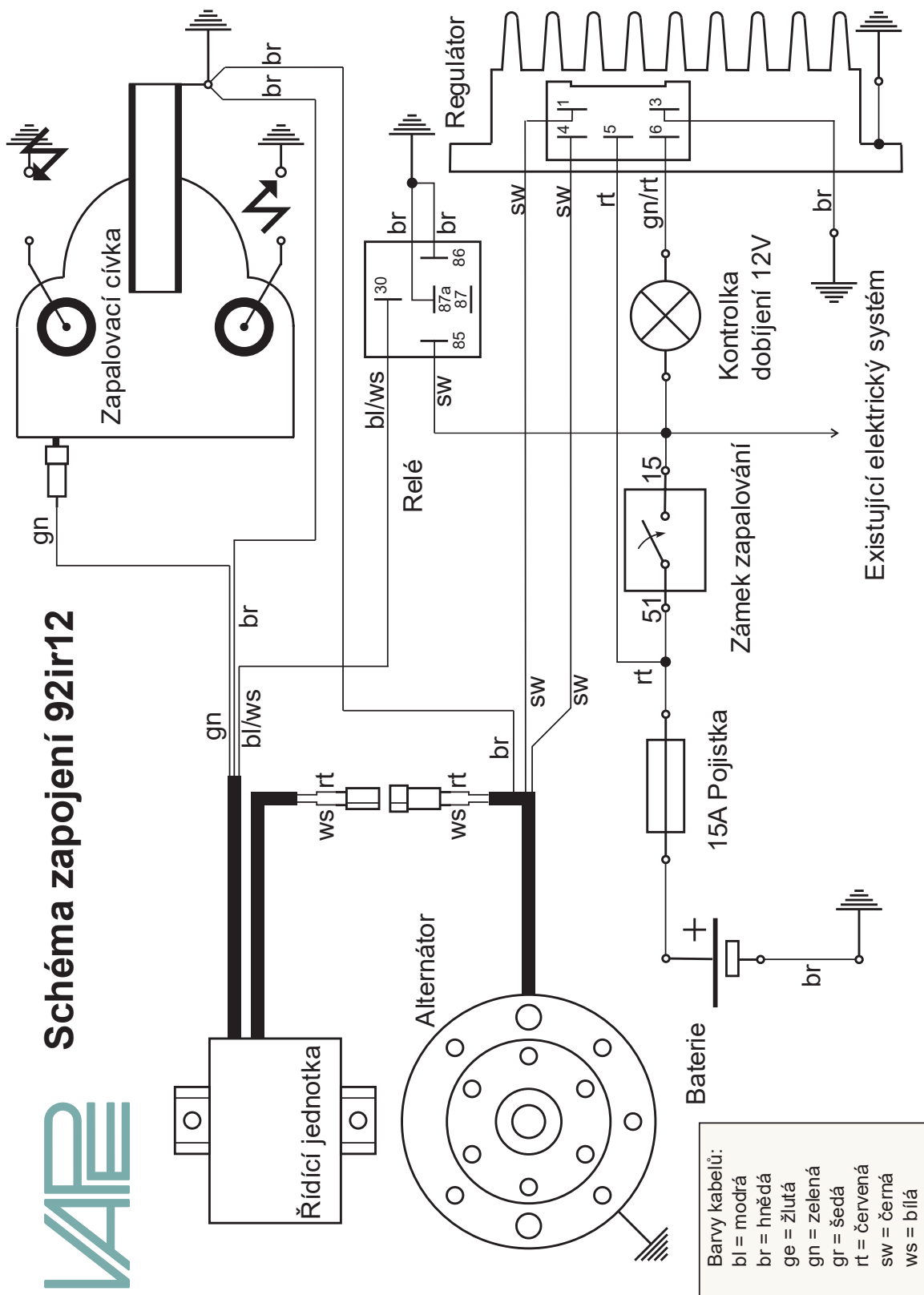


Schéma zapojení regulátor 102

