

Systém 73657996V

**6V alternátor / elektronické zapalování pro
jednoválcové motocykly JAWA a CZ**

JAWA 11 / 353 / 355 / 356 / 559 / 590

CZ 450 / 453 / 455 / 470 / 475 / 477 / 482 / 485 / 487

- 6voltový systém nepodporuje kontrolku nabíjení
(pouze 12V verze systému 736579900).

- Světelné magnetické zapalovací zařízení s
integrováním plně elektronickým zapalováním.
Světelný výkon 6 V/75 W stejnosměrného proudu.
Bezkontaktní, bezúdržbové elektronické zapalování s
vlastním napájením v rámci zařízení, lze jej proto
provozovat i bez baterie. Nahrazuje starý alternátor,
přerušovač, zapalovací cívku a regulátor. Na skříni
motoru nejsou nutné žádné úpravy.

- Tento systém je alternativou k našim systémům
35361799 a 45061799. Díky absenci snímače je
systém jednodušší.

Poznámka: systém má zápornou hmotu

Výhody oproti starému systému

- všechny díly jsou nové
- výrazně vyšší světelný výkon
- velmi stabilní zapalování s vysokou energií jiskry
- lepší chování při startu a lepší spalování
- žádné další potíže s přerušovačem



M73657996V

Návod k montáži systému 73657996V	21.7.2026
- Pokud umíte namontovat a seřadit originální zapalování a máte obecné mechanické dovednosti, můžete si systém VAPE namontovat sami. Pokud jste s tím ještě nikdy neměli zkušenost, nechte si systém raději namontovat někým, kdo se v tom vyzná.	
- Společnost VAPE nemůže dohlížet na dodržování těchto pokynů ani na podmínky a postupy při instalaci, provozu, používání a údržbě tohoto systému. Nesprávně provedená instalace může vést k škodám na majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost ani ručení za ztráty, škody nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu, nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhrazujeme si právo provádět bez předchozího oznámení změny týkající se produktu, technických údajů nebo montážního a provozního návodu.	
DŮLEŽITÉ	
Než začnete s montáží, pečlivě si nejprve přečtete celý návod Mějte na paměti, že neoprávněné zásahy, včetně pokusů o opravu, do součástí 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 mohou způsobit poškození materiálu. 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 startovacího pedálu). Zvláštní opatrnost je nutná při prvním spuštění po montáži. Pokud zjistíte nesprávnou funkci, zkontrolujte a upravte nastavení zapalování! Při montáži velmi pečlivě zkontrolujte, zda rotor nebrousí o cívkou statoru nebo jinde, což se může z různých důvodů stát a vést k vážným škodám.	
Určené použití - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního materiálu. Součásti systému se proto liší od originálních dílů a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít odlišné upevňovací body, které si vyžadují úpravy z vaší strany. Tento systém je určen výhradně k nahrazení originálních světelných a zapalovacích systémů u oldtimerů a youngtimerů, u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně ovlivněny konstrukčními změnami. Nejedná se o tuningový systém, nemění původní charakteristiku motoru a nedosahuje se jím podstatně vyššího výkonu motoru, avšak díky lepšímu osvětlení, zřetelnějšímu blikání, trvale silnému klaksonu a ve srovnání se zastaralými originálními soustavami větší celkové spolehlivosti se dosahuje provozuschopnosti a bezpečnosti vozidla. Jelikož naše soustavy nezpůsobují žádnou podstatnou změnu charakteristiky motoru, nedochází ani ke zhoršení emisí výfukových plynů a hlučnosti. Ve většině případů by se emise výfukových plynů měly dokonce zlepšit, protože dochází k úplnějšímu spalování.	
 - Společnost VAPE zaručuje homologované výrobky, které jsou v kruhu označeny znakem „E“ (speciálně pro Českou republiku E8), čímž je zajištěna soustavná shoda vlastností výrobků s příslušnými předpisy o homologaci ECE (zejména ECE R10.05). Kontrola je pravidelně prováděna příslušným orgánem	
- Nabíjecí systém je zásadně určen pouze pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systémů 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM a gelovými bateriemi. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými ani jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.	
- 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 **bezpodmínkově 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 a případně řídicí jednotky, přičemž tyto díly jsou 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 žárovky atd.)** a za určitých okolností mohou tyto součásti poškodit. Případné otáčkoměry nejsou tímto systémem podporovány. Nabízíme však řešení pro otáčkoměr. Rovněž nejsou podporovány případné jističe ani systémy regulace výfukových plynů řízené zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo z právních důvodů zařízení pro omezení rychlosti. Nový systém takové zařízení nemá. Před instalací 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 jak nového systému, tak motocyklu, případně dokonce ke zranění řidiče.

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

- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před montáží vždy bezpodmínečně zkontrolujte, zda rotor nevykazuje případná poškození. Pokud se jedná o rotor, u kterého nejsou magnety zalité, zkontrolujte pevnost uchycení magnetů tak, že se pokusíte prsty posunout magnety do strany. V důsledku 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. Zároveň prosím zkontrolujte, zda se mezi magnety rotoru nenacházejí 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 adrese: <http://www.powerdynamo.biz>

Měli byste obdržet tyto součásti:



- Rotor (setrvačník)
- předmontovaná deska statoru
- elektronická zapalovací cívka (CDI)
- Regulátor/usměrňovač
- Vypínací relé
- Zapalovací kabely
- Upevňovací šrouby M6



- K demontáži nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (objednací č.: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky!**).

POZOR: při použití stahováku s drápy se uvolní magnety v rotoru!

- Poznámky ke starému zapojení:

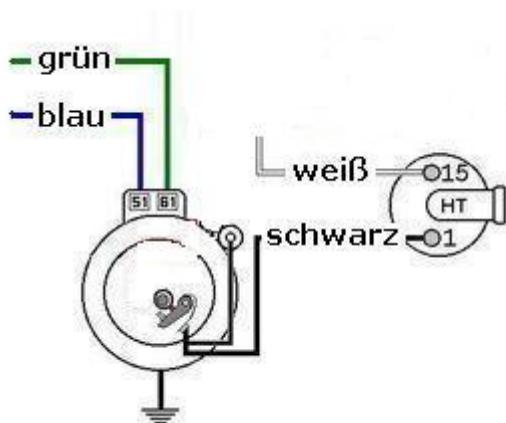
- Zkontrolujte prosím, zda máte jeden z prvních modelů JAWA/CZ, u nichž je kladný pól baterie připojen k zemi (rámu). Pokud ano, musíte změnit polaritu systému. **Zem se nyní připojí k zápornému pólu baterie** a kladný pól se připojí ke svorce 30 zapalovacího spínače. Pokud toto nedodržíte, dojde k poškození elektroniky v zapalovací cívce a regulátoru!

- Zkušenosti ukazují, že v průběhu času byly na téměř každém motocyklu provedeny úpravy elektrického systému. V důsledku toho se barvy kabelů, ba dokonce i elektrická propojení či samotné součástky často již neshodují s originálem a mohou se proto lišit od toho, co zde popisujeme. V případě pochybností se prosím podívejte do originálního schématu zapojení.

- Zapojení našeho systému je u všech modelů JAWA/CZ stejné. Specifika připojení k elektrické soustavě motocyklu s ampérmetrem a zámkem palivové nádrže jsou vysvětlena v našich doplňujících informacích pro model „Perak“.

- Ujistěte se, že je váš motocykl pevně postaven na stojanu, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně motoru, kde je umístěn alternátor.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Systém umožňuje jízdu zcela bez baterie.



- Nyní odpojte všechny kabely od starého alternátoru, regulátoru a zapalovací cívky a tyto součásti demontujte. Starý rotor demontujete pomocí stahovacího šroubu M8x90.

- Zkontrolujte, zda bílý kabel ze spínače neutrálu vede do kabelového svazku z alternátoru směrem k centrálnímu kabelovému svazku. Pokud ano, budete tento kabel nutně muset odstranit a poté znovu natáhnout.

- Věnujte pozornost modrému kabelu, který vedl ze svorky 30 zapalovacího spínače ke svorce 51 starého alternátoru. Ten se později připojí k novému regulátoru.
- Dále si všimněte zeleného kabelu, který byl připojen k regulátoru (svorku 61, resp. svorku D). Ten vede k kontrolce nabíjení a u našich 12voltových modelů se opět připojí k regulátoru.
- Věnujte pozornost bílému kabelu (vedoucímu od zapalovacího spínače) k zapalovací cívce – bude se ještě potřebovat.
- Odstraňte černý kabel vedoucí z přerušovače k zapalovací cívce, aniž byste jej nahrazovali.

- Rozhodněte se, kterou metodu vypnutí zapalování chcete použít. Existují různé možnosti, z nichž každá má své výhody a nevýhody. My jsme připravili variantu s relé.

- Varianta s relé (dodávána jako standard)

Výhoda: Tato varianta umožňuje používat zapalovací spínač jako dosud. Ovládání motocyklu se nijak nemění.

Nevýhoda: Systém nelze používat bez baterie. (V nouzové situaci sice můžete jezdit i bez baterie, ale vypnutí zapalování pak nebude fungovat!)

- Metoda s vypínačem

Výhoda: Motocykl lze řídit bez baterie. Neobsahuje žádné relé, které by mohlo selhat.

Nevýhoda: Musíte namontovat přídatný vypínač, nejlépe na řídítka.

Trik: Tlačítko blikáču lze použít jako vypínač motoru.



- Odpojte všechny kabely vedoucí ke starému alternátoru.
- Demontujte alternátor a starou zapalovací cívku a také starý regulátor, pokud není namontován přímo na alternátoru.
- Polohovací kolík může zůstat na místě, s výjimkou motorů o objemu 125/150 cm³, a usnadňuje nastavení zapalování. To je však i bez polohovacího kolíku poměrně snadné.
- U motorů o objemu 125/150 cm³ je nutné jej odstranit, jinak nelze zapalování správně nastavit.



- Odšroubujte 3 šrouby, které drží nový stator na jeho základové desce, a mírně jej od desky odtáhněte, abyste získali přístup k upevňovacím otvorům pod ním. Dávejte pozor, abyste nepoškodili lakovou izolaci vinutí.
- Určete otvory pro upevnění potřebné pro model JAWA/CZ. K dispozici jsou 2 sady otvorů, z nichž jedna je určena pro model MZ.
- Vezměte prosím na vědomí, že správné otvory a zde znázorněný průchod kabelů deskou jsou důležité pro nastavení úhlu předstihu.

- Následující 2 obrázky ukazují, jak musí vnější ocelový kroužek sedět na starém alternátoru.
- V této souvislosti se občas vyskytují mylné představy, že hliníková deska musí být položena zcela dolů na motor, a proto by se ocelový kroužek neměl používat.
- Ne, prosím, postupujte tak, jak je zde znázorněno, s ocelovým kroužkem.





- Umístěte základní desku (složenou z vnějšího ocelového kroužku a vnitřní hliníkové desky) na místo starého alternátoru, jak je zde znázorněno. Šrouby zasuněte do středu podélných otvorů.

- Zvláštní pozornost věnujte správnému výběru podélných otvorů pro upevnění v držáku statoru (viz výše). Cívka statoru stále volně visí na kabelu.

- U ocelového kroužku nezáleží na tom, které otvory použijete.



- Nasadte cívku statoru zpět na základní desku. Cívka se tam musí zapadnout poměrně pevně. Pokud na desku dosedá jen volně, je téměř jisté, že se pod ní zachytil kabel! Ujistěte se, že stator sedí na desce rovně a že se pod ním nezachytily žádné kabely – v opačném případě dojde k poškození zařízení nebo přinejmenším k jeho poruchám.

- Ještě jednou zkontrolujte, zda jste zvolili upevňovací otvory odpovídající vašemu typu vozidla (viz předchozí část) a zda bylo vše správně smontováno. Tlustá černá cívka musí nyní směřovat do polohy 9 hodin.

- Stator opět přišroubujte pomocí 3 šroubů M4x25.

- Podívejte se na nosnou desku statoru. Zhruba v poloze 7 hodin tam najdete malou čárkovou značku ve výši polovičního otvoru. Jedná se o značku zapalování. Jelikož po nasazení rotoru již není vidět, doporučuje se ji přenést pomocí fixy nebo úderem rýhovacího hrotu směrem ven na skříň. To později usnadní jemné seřízení zapalování.





- Prohlédněte si rotor; i ten má na svém obvodu čárkovou značku pro zapalování.

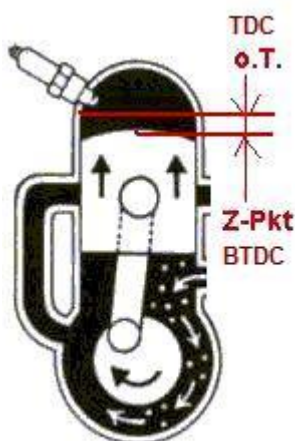


- Nasadíte rotor na klikovou hřídel. Dbejte na to, aby byl zajištěn na pasovacím kolíku klikové hřídele. Zkontrolujte prosím, zda je rotor na hřídeli skutečně pevně usazen. Může se stát, že pasovací kolíky vyčnívají příliš vysoko a brání správnému usazení. V takovém případě je třeba kolík mírně zkrátit pilníkem.

- Dále zkontrolujte, zda se rotor volně otáčí směrem dolů k základní desce a zda o ni neškrábe. Než rotor přišroubujete, zkontrolujte nastavení zapalování a v případě potřeby upravte polohu základní desky (podélné otvory) následujícím způsobem:

- K zapálení dojde, když se značka na rotoru nachází přímo nad značkou na desce (která již není viditelná, protože se nyní nachází na bloku motoru). (viz foto)

- Vyměňte tedy zapalovací svíčku, nastavte píst do zapalovací polohy a zkontrolujte, zda jsou značky nad sebou. Pokud tomu tak není, poznamenejte si, v jakém směru a o kolik se liší, sejměte rotor a základovou desku odpovídajícím způsobem otočte v podélných otvorech. Desku poté opět pevně přišroubujte. Pozor: používejte pouze dodané ploché šrouby, jinak by se dostaly do magnetů.



- Upevněte elektronický usměrňovač/regulátor na vhodné místo, např. na vnitřní stranu vnější stěny skříňky na nářadí.

- Namontujte novou elektronickou zapalovací cívku na místo, kde byla původní zapalovací cívka. U motocyklů JAWA (rám s hranatým profilem) jsme na zapalovací cívce předem namontovali upevňovací úhelník, který umožňuje (více či méně) bezproblémovou montáž nové cívky do upevňovacího otvoru původní originální cívky. Chcete-li využít tuto variantu, musí být cívka namontována tak, aby vývody kabelů směřovaly dozadu. Bohužel se výška tohoto otvoru často liší, takže ne vždy přesně odpovídá našemu úchytu. U jednoválcových motocyklů CZ se tento úchyt nepoužívá.

Poznámka: Žádný z našich 6voltových systémů nepodporuje funkci kontrolky nabíjení!

Zapojte kabely podle **schématu 71ir6**, tedy:

- 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 zapalovací cívky s kabely červené a bílé barvy.

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

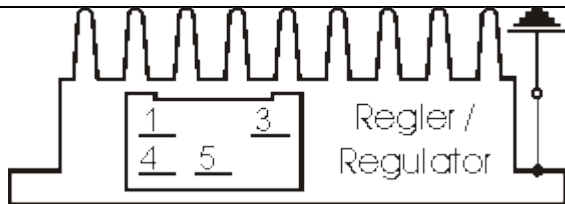
- bílý na bílý
- červený na červený

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

- Hnědý kabel z alternátoru s kroužkovým očkem se přišroubuje k zapalovací cívce na její zem (upevňovací úchyt).

- Pozor, nedodržení tohoto pokynu je nejčastější příčinou problémů se zapalováním! Bez tohoto přímého spojení systém nefunguje nebo nefunguje dlouhodobě bez poruch, pokud se spoléháte pouze na rám jako vodič.

- Nespoléhejte se prosím na uzemnění rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje zde často brání dobrému uzemňovacímu kontaktu cívky.

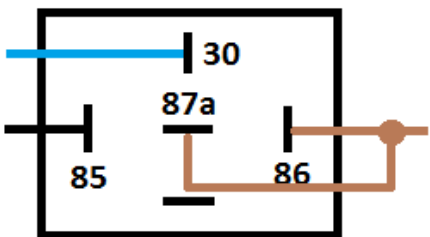


- Regulátor/usměrňovač je vybaven kompaktním konektorem se 6 zásuvkami, z nichž dvě jsou volné. K regulátoru se (od dodávek v listopadu 2007) dodává odpovídající protikus, do kterého je třeba zasunout následující kabely a které se v něm musí zacvaknout.

- Regulátor nemá přípojku pro kontrolku nabíjení!

- Oba černé kabely nového alternátoru ...

... se připojují ke svorkám 1/4 nového usměrňovače (odtud pak vedou černé kabely do regulátoru). Je přitom jedno, který kabel se připojí ke které ze dvou svorek (1/4), protože sem je přiváděn střídavý proud.

- Nový hnědý kabel s kroužkem na jednom konci ...	... spojuje svorku 3 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také hnědý kabel) 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. Zde se nachází spojovací bod mezi starým a novým osvětlením. - Pokud jedete bez baterie, připojte jej kabelem k napájecímu zdroji zapalovacího spínače (u německých motocyklů: svorka 30).
- Ujistěte se, že mezi baterií a palubní sítí je použita pojistka 15 A.	
- Zbývá modro-bílý kabel od zapalovací cívký – 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. Modro-bílý kabel zapalovací cívký se připojí k vypínači, který přerušuje obvod vůči zemi (např. tlačítko upevněné na řídítkách). Další pokyny najdete v informacích o vypínání. Alternativně můžete použít zapalovací spínač, který přerušuje obvod vůči zemi. - Vypnutí pomocí polohy 5 (poloha pro rozjezd na zapalovacím spínači, je-li k dispozici): - Modro-bílý vypínací kabel zapalovací cívký 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 jsou připojeny spotřebiče vůči zemi (alespoň kontrolka volnoběhu), přes které zapalovací cívký získá zemní spoj potřebný k vypnutí.
- Připojení relé (pokud je tato možnost použita): 	- Varianta s baterií: - Připojte hnědý kabel relé s kroužkovým konektorem k zemi. Delší černý kabel relé připojte ke svorce hlavního vypínače, která v poloze „Zapnuto“ vede proud (zapalovací zámek, u německých motocyklů: svorka 15 nebo 54). Modrý kabel (vedoucí ze svorky 30 relé) připojte k modro-bílému kabelu zapalovací cívký. V případě selhání baterie během jízdy je třeba tento kabel odpojit, abyste mohli pokračovat v jízdě. (Motor však pak nelze vypnout!) - Hnědý kabel s kroužkovým konektorem ze svorek 87a a 86 se připojí na zem. - Černý kabel ze svorky 85 se připojí ke svorce 15 zapalovacího spínače (svorka pod napětím v poloze „Zapnuto“).
- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ... Nepoužívejte prosím „Nology Superkabel“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují u zařízení VAPE poruchy a mohou vést k poškození elektroniky.	... zašroubujte do zapalovací cívký a nasadte na ni gumovou krytku. To samozřejmě půjde snáze, pokud to provedete před montáží cívký na vozidlo. Použijte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne starý kabel neznámého původu.

- 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 rušení lze připsat „zdánlivě dobrým“ kabelům, svíčkám a konektorům (včetně zcela nových)!

- **Nepoužívejte** zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem **společně** s odrušovanými svíčkovými konektory (dojde tak k dvojnásobnému odporu). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušení.

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

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

- **DŮLEŽITÉ:** Vezměte prosím na vědomí, že v případě případné (dřívější) **regenerace klikového hřídele** došlo k jeho přetočení v místě čepu alternátoru, čímž se zkrátil. V důsledku toho se rotor posune hlouběji a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejhlubším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je poškozený 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 autoservisy. Montáž vyžaduje odborné znalosti.

Značky zapalování vyznačené na materiálu slouží pouze k orientaci při montáži. Po montáži prosím pomocí vhodných metod (stroboskopu) zkontrolujte správnost nastavení, abyste vyloučili poškození motoru nebo ohrožení svého 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 kardiostimulátory by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnostní odstup od elektrody a odkrytých vysokonapěťových kabelů a při testování pevně přitlačte konektor zapalovací svíčky izolačním předmětem k zemi, aby se napětí bezpečně odvedlo.

K synchronizaci karburátoru nikdy neodpojujte zapalovací svíčku! Zapalovací kabely nikdy neodpojujte ani se jich nedotýkejte při běžícím motoru nebo při otáčkách při startování. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými svíčkovými konektory (*které 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 současně používat svíčky s odrušováním A svíčkové konektory s odrušováním. To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru*). Celkový odpor kombinace svíčky a svíčkového konektoru 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 svíčkový konektor. Nepoužívejte tzv. kabely pro zesílení zapalování (např. Nology).

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

- Než začnete vše měřit a kontrolovat, dejte právě nainstalovanému zařízení nejprve šanci, aby se zapálilo. Vezměte přitom na vědomí také naše pokyny, jak lze zkontrolovat přítomnost jiskry. Všechny naše díly jsou před odesláním zkontrolovány. Stejně na nich sotva něco změříte. V žádném případě neměřte elektronické součástky (včetně zapalovací cívký, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich poškození a stejně nedosáhnete použitelných výsledků!

Mějte na paměti, že pokud motor neběží hned správně, může to často souviset také s karburátorem, sací gumou a především se zapalovacími svíčkami a konektory (bohužel i u zcela nových). Pokud systém neběží hned správně, zkontrolujte především uzemnění, zejména mezi masou podvozku a blokem motoru.

Než díly hned znovu 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 cívký. Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívké připojeny obě svíčky. Nelze tedy odpojit ani jednu svíčku za účelem testování. Každý výstup se totiž uzemňuje přes svíčku toho druhého. Chcete-li skutečně otestovat pouze jednu stranu, je nutné druhý výstup cívký uzemnit.

- Jiskra klasických přerušovačů má s přibližně 10 000 voltů pouze 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 zhoršuje její viditelnost. Navíc se jiskra vytváří až při otáčkách dosažených sešlápnutím startovací páčky. Pouhé stlačení páčky startéru rukou jiskru nevytvoří.

- Většina našich zařízení kombinuje zapalování a generátor elektrického proudu v jednom. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru lze měřit prakticky jen napětí, které regulátor vydává. Pokud nemáte proud, zkontrolujte především uzemnění a kabeláž vedoucí od regulátoru ke spínači zapalování. Toto důležité propojení 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 určité zvláštnosti.

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

- Elektronika je citlivá na obrácení polarity. Po jakémkoli zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení kabelů. Obrácení polarity a zkratý okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívký! Při zapojování se zpravidla spojují kabelý stejné barvy. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Škody způsobené obrácením polarity 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 týkající se přepravy (balení).**

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

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

- Pokud vaše 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 vybití, což je normální.

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

Přejeme vám hodně úspěchů a příjemnou jízdu!

Schéma zapojení 71ir6

