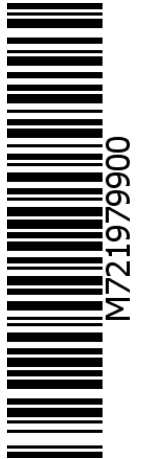



Sada 721979900**Výhody oproti starému systému:****Alternátor s elektronickým zapalováním pro Motobecane LT 125**

- Magneto zapalovací systém s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výkon osvětlení 12V/150W DC. Bezkontaktní elektronické zapalování s vlastním napájením v rámci systému. Nahrazuje celý starý systém osvětlení/zapalování, včetně zapalovacích cívek. Nejsou nutné žádné úpravy krytu motoru. Systém lze provozovat zcela bez baterie (v případě přítomnosti směrových světel je však nutné nainstalovat vyhlazovací kondenzátor).

- Všechny díly jsou nové
- Velmi stabilní zapalování s vysoce energetickými jiskrami
- Lepší startování a lepší spalování
- Žádné další opotřebení přerušovače



| | |
|---|------------------|
| Návod k montáži systému 721979900 | 27.4.2026 |
| <p>- Pokud umíte namontovat a seřídít originální zapalovací systém a máte obecné mechanické dovednosti, můžete namontovat i systém VAPE. Pokud jste s ním dosud nepracovali, je lepší nechat systém namontovat někým, kdo s ním má zkušenosti.</p> | |
| <p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínek a metod instalace, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost ani záruku za jakékoli ztráty, škody nebo náklady vyplývající z nebo jakýmkoli způsobem související s vadnou instalací, nesprávným provozem nebo nesprávným používáním a údržbou. Vyhradujeme si právo provádět změny produktu, technických specifikací nebo instalačních a provozních pokynů bez předchozího upozornění.</p> | |
| <p>DŮLEŽITÉ</p> | |
| <p>Před zahájením instalace si pečlivě přečtěte celý návod Mějte na paměti, že neoprávněné úpravy, včetně pokusů o opravu, mohou vést ke ztrátě záruky. To platí také pro přeřezávání kabelů, které velmi často vede ke ztrátě konektorů chráněných proti přepólování a následně ke zkratům nebo přepólování, které mohou poškodit komponenty. Vezměte prosím na vědomí pokyny na stránce s informacemi o systému. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné nastavení zapalování může například poškodit motor a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz od startéru). Zvláštní opatrnost je nutná při prvním spuštění po instalaci. Pokud zaznamenáte jakoukoli poruchu, zkontrolujte a seřídte časování zapalování! Během instalace velmi pečlivě zkontrolujte, zda se rotor nedotýká cívký statoru nebo jiného místa, protože k tomu může dojít z různých důvodů a vést k vážnému poškození.</p> | |
| <p>Určené použití - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního vybavení. Součásti systému se proto liší od originálních dílů, zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít odlišné upevňovací body, které vyžadují úpravy z vaší strany. Tento systém je určen výhradně k nahrazení originálních systémů osvětlení/zapalování u klasických a moderních klasických motocyklů, jejichž charakteristiky motoru nebyly následně změněny konstrukčními úpravami. Nejedná se o tuningový systém; nemění původní charakteristiky motoru a nevede k výrazně vyššímu výkonu motoru. Zlepšuje však provozuschopnost a bezpečnost vozidla díky lepšímu osvětlení, viditelnějším směrovkám, trvale hlasitému klaksonu a celkově vyšší spolehlivosti ve srovnání se stárnoucími originálními systémy. Jelikož naše systémy nezpůsobují žádné významné změny charakteristik motoru, výfukové emise a hlučnost se nezhoršují. Ve většině případů se výfukové emise mohou dokonce zlepšit, protože spalování je dokonalejší.</p> | |
| <p> - Společnost VAPE zaručuje, že její výrobky jsou typově schváleny a označeny písmenem „E“ (konkrétně „E8“ pro Českou republiku), což zajišťuje, že specifikace výrobku trvale vyhovují příslušným předpisům o typovém schválení ECE (zejména ECE R10.05). Kontroly provádí pravidelně příslušný orgán</p> | |
| <p>- Nabíjecí systém je určen výhradně pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olovenými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo uzavřenými olovenými bateriemi, AGM a gelovými. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.</p> | |
| <p>- Systém není určen k použití při sportovních akcích. Nesprávné použití vede ke ztrátě záruky. Systém navíc nemusí fungovat podle vašich očekávání a my vám nebudeme moci poskytnout podporu, protože nebudeme znát situaci. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce ke zrušení provozního povolení.</p> | |
| <p>- Při montáži dílů začněte nejprve s komponenty na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste ověřili, zda správně pasují, a teprve poté namontujte díly na vnější stranu motoru. Bohužel se často stává, že lidé začínají montáží regulátoru, zapalovací cívky a případně řídicí jednotky, přičemž tyto díly jsou velmi často upraveny (bez řádné kalibrace!), což nám znemožňuje jejich pozdější další prodej. Výměna osvětlení a zapalovacích systémů u starších motocyklů bohužel není jako výběr zboží z regálu v supermarketu; vzhledem k široké škále modelů a možným změnám dílů od doby jejich výroby před mnoha lety se vždy jedná o složitou záležitost, která bohužel může vést i k chybám.</p> | |

- Naše systémy **nebyly testovány pro použití s jinými elektronickými komponenty (jako jsou aftermarketové zapalovací systémy, navigační zařízení, mobilní telefony, LED světla atd.)** a za určitých okolností mohou tyto komponenty poškodit. Systém nepodporuje žádné stávající otáčkoměry. Nabízíme však řešení pro otáčkoměr. Stejně tak nejsou podporovány žádné jističe ani systémy řízení výfuku ovládané zapalováním. Je také možné, že váš původní zapalovací systém měl z právních důvodů nainstalováno zařízení omezující rychlost. Nový systém takové zařízení nemá. Proto prosím předem zkontrolujte právní požadavky.

- Pokud nemáte potřebné odborné znalosti k instalaci systému, nechte jej nainstalovat kvalifikovaným odborníkem nebo ve specializovaném servisu. Nesprávná instalace může poškodit jak nový systém, tak motocykl, nebo dokonce způsobit zranění jezdce.

- Před objednáním systému prosím zkontrolujte, zda je v balení obsažen námi doporučený **stahovák rotoru**. Pokud ne, je nejlepší jej objednat současně! Pokud dojde k poškození rotoru použitím jiných nástrojů nebo pomůcek, záruka se stává neplatnou!

- Rotor je extrémně citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před instalací rotor pečlivě zkontrolujte, zda není poškozen. Pokud má rotor magnety, které nejsou zapouzdřené, zkontrolujte, zda jsou magnety pevně na svém místě, a to tak, že se je pokusíte posunout prsty do strany. Po nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a nyní jsou drženy na místě pouze svou magnetickou silou. To by mohlo během provozu způsobit vážné poškození systému. Zároveň prosím zkontrolujte, zda se mezi magnety rotoru nenacházejí cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

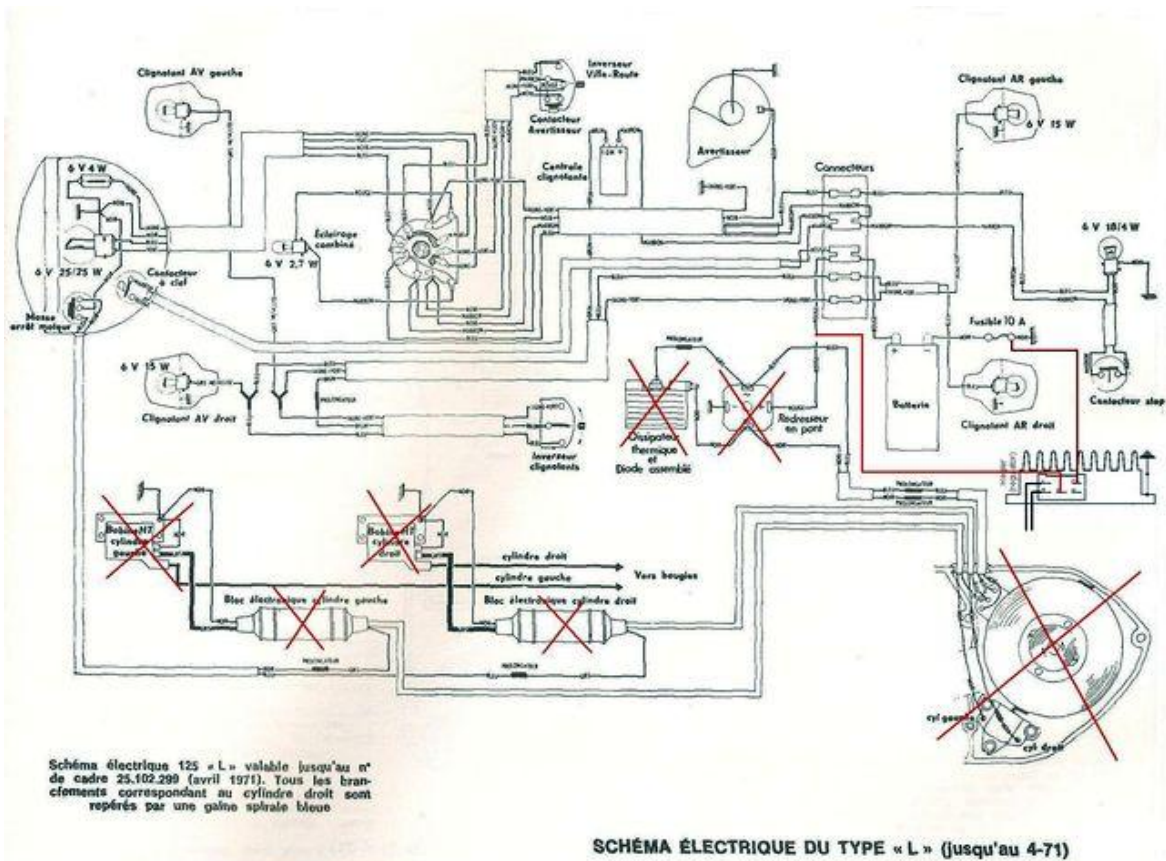
- **Pokud máte přístup k internetu, doporučujeme vám prohlížet si tuto dokumentaci online.** Většinu obrázků můžete kliknutím zvětšit a najdete zde více – a možná i aktuálnějších – informací. Seznam systémů je k dispozici na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>



Tyto díly jste již měli obdržet!

- Rotor
- Základní deska se satorovou cívkou
- Držák snímače se snímačem
- Elektronická dvojitá zapalovací cívka
- Elektronický regulátor/usměřovač
- Zapalovací kabel
- Upevňovací šrouby
- Podložka

- Ujistěte se, že je motocykl bezpečně umístěn, nejlépe na vyvýšené pracovní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně alternátoru.



- Odpojte všechny kabely vedoucí ke starému alternátoru, usměrňovači, cívce sytiče (chladiči) a ke dvěma zapalovacím cívkám a zapalovacím modulům (elektronické řídicí jednotce) a tyto díly demontujte.

- Kliknutím na schéma jej zvětšíte

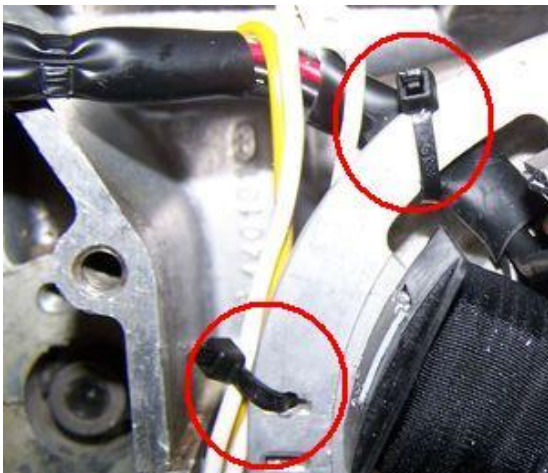
- Vyměňte také klíč z klikového hřídele. Již není potřeba a bude bránit v dalším průběhu montáže.



- Umístěte držák snímače se snímačem na místo původního snímače a upevněte jej tam pomocí 3 šroubů M6 se zápornou hlavou (utahujte je po jednom, jinak se deska zasekne)



- Umístěte statorovou jednotku na místo starých statorových cívek a zajistěte ji třemi šrouby M6 s plochou hlavou.



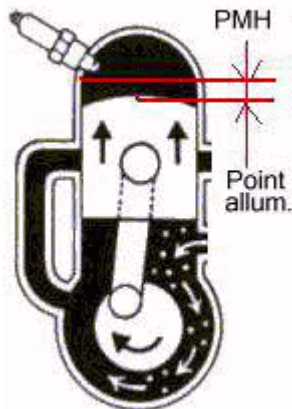
- Upevněte výstupní kabel kabelovou sponou (viz horní část obrázku). Tím zabráníte zachycení kabelu v rotujícím rotoru a zajistíte odlehčení tahu.

- Upevněte dva bílé kabely a žlutý kabel vedoucí k senzoru pomocí kabelové spony (viz spodní část obrázku).



- Vezměte nový rotor (setrvačnick). Zkontrolujte, zda se na jeho magnetech neuchytily žádné kovové části (což by mohlo způsobit poškození), a nasuňte rotor na hřídel, až bude pevně sedět (zatím jej nešroubujte).
- Otáčejte rotorem rukou (vyjměte zapalovací svíčku, aby se rotor otáčel hladce). Zkontrolujte vůli mezi snímačem a jednou ze dvou ovládacích výstupků rotoru. Ta by měla být přibližně 0,4 mm.

- Mezeru můžete upravit posunutím snímače po uvolnění jeho dvou upevňovacích šroubů. Nakonec oba upevňovací šrouby snímače pevně utáhněte. Pokud jsou šrouby uvolněné, může snímač sklouznout na rotor a dojít k jeho zničení! Je dobré čas od času zkontrolovat utažení těchto šroubů.



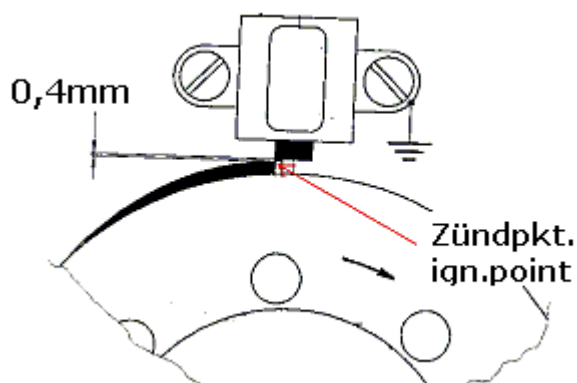
- Demontujte obě zapalovací svíčky.

- Ručně nasadíte nový rotor na klikový hřídel (nešroubujte jej). Nyní můžete otáčet klikovým hřídelem. (Při tom okamžitě zkontrolujte, zda se rotor volně otáčí nad základovou deskou a šrouby.)

- Nyní posuňte jeden ze dvou pístů do horní úvratí (nejvyšší polohy, které může píst dosáhnout). Poté otočte rotor mírně doleva (proti směru hodinových ručiček), dokud píst neklesne o 1,5 mm směrem k bodu zapalování.

- Nezáleží na tom, který válec nastavujete, protože zapalovací cívka zapaluje oba válce současně. To znamená, že v jednom válci dojde k zbytečnému zapálení, když je píst před dolní úvratí. To je zcela neškodné a v zapalovacích systémech běžné.

- Vezměte prosím na vědomí také naše pokyny týkající se dvojitě zapalovací cívky.



- K otáčení klikového hřídele použijte přiložený rotor. Jakmile najdete správnou polohu klikového hřídele, opatrně sejměte rotor, aniž byste změnil polohu klikového hřídele, a poté jej znovu připevněte tak, aby pravý okraj jedné ze dvou (libovolné) ovládacích lopatek byl zarovnan s levým okrajem jádra snímače (jak je znázorněno na obrázku). V této poloze zajistěte rotor původní pojistnou maticí a dodanou podložkou. Zapalování je nyní seřízeno.



- K demontáži nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (díl 99 99 799 00).

- POZOR: Pokud použijete drápový stahovák, uvolní se magnety v rotoru!

- Tím je práce na motoru dokončena. Nyní zašroubujte zpět zapalovací svíčky.

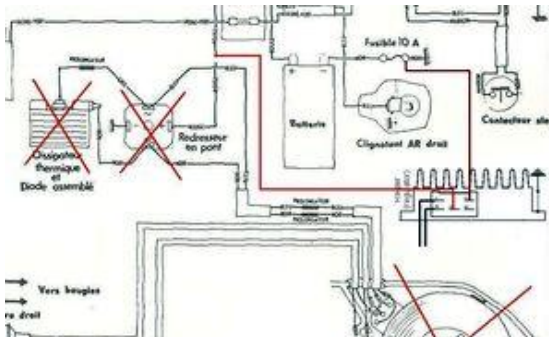
- Namontujte zapalovací cívku na vhodné místo, nejlépe v blízkosti zapalovacích svíček.

- Nejprve přišroubujte zapalovací kabely k zapalovací cívce; tím se celý proces usnadní. Jeden z upevňovacích šroubů nechte volný; později sem musí být připojen zemní vodič.

- Nyní namontujte nový regulátor/usměřovač na vhodné místo.

- Elektrická instalace

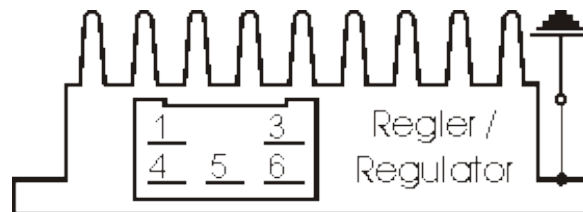
Instalace nových dílů je popsána níže. Jedná se pouze o výměnu kabeláže samotného zapalovacího systému (od alternátoru k zapalovacím cívkám) a také původní kabeláže od alternátoru k usměrňovači a odtud k baterii. Veškerá ostatní kabeláž pro světlá, klakson atd. zůstává beze změny. Nové díly se připojují k původnímu stávajícímu kabelovému svazku u baterie.



- Nový systém je integrován se starým u nového regulátoru/usměrňovače.

- Svorku 5 nového regulátoru (kladný pól) připojte k červenému kabelu (červený kabel, který vedl ke starému usměrňovači).

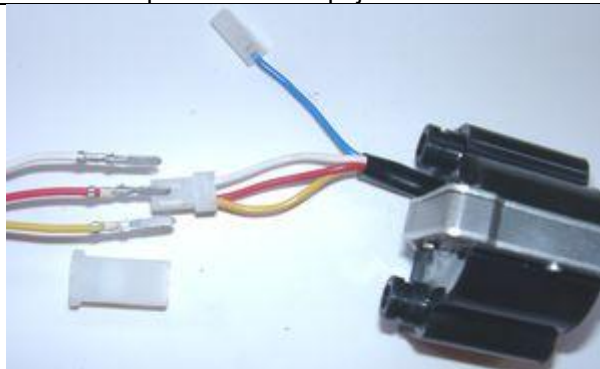
- Svorku 3 nového regulátoru připojte k zemi



Kabeláž připojte podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš DC (standardní) regulátor (952269906) použijte schéma zapojení **72x12**:
 - Pokud je DC regulátor dodáván s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (730079950), použijte také schéma zapojení **R_102**:

- Aby bylo snazší – nebo vůbec možné – provléknout kabel úzkými otvory, konektor na kabelu vedoucím od nového alternátoru k nové zapalovací cívkě zatím není připojen k svorkám na konci kabelu. Konektor byste neměli připojovat, dokud nebude kabel zcela provlečen otvorem v motorovém prostoru. Postupujte takto...

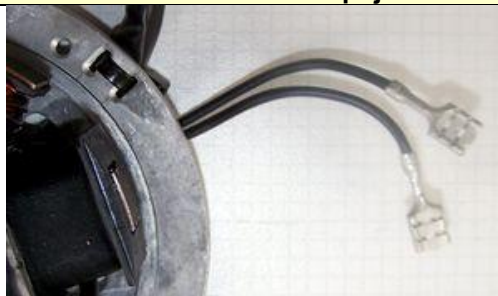


... vezměte zásuvku zapalovací cívký s červeným, bílým a žlutým vodičem.

- Nasuňte na tuto zástrčku dodanou volnou 4kolíkovou objímku konektoru a vložte volné vodiče alternátoru (červený, bílý a žlutý) do zástrčky tak, aby svorky na zadní straně byly vyrovnány. Ujistěte se, že svorky zapadly na místo uvnitř pouzdra zástrčky. Dbejte na správné umístění těchto vodičů v zástrčce:

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

- Pokud chcete (nebo potřebujete) vyjmout kabely z pouzdra konektoru, je nejlepší použít ohnutou kancelářskou sponku k odtlačení výčnělků na kontaktních jazýčcích do strany, aby bylo možné konektory odpojit.

Připojení alternátoru k elektrickému systému:

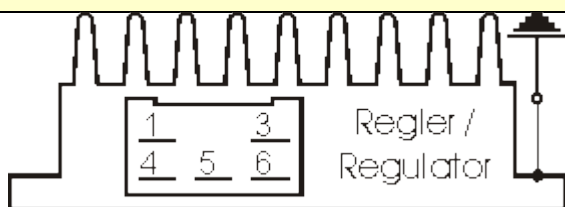
- Dva černé kabely vedoucí z alternátoru přivádějí napájení pro světla, klakson, směrovky atd. Stejně jako samotný regulátor nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí musí být nejprve stabilizováno (regulováno) a ve většině případů i usměrněno, protože se zpočátku jedná o střídavý proud.

- **K tomu jsou k dispozici 2 různé varianty regulátorů:**

Upozornění: Jakékoli **prohození kladného a záporného pólu okamžitě zničí regulátor, což není kryto zárukou!** (Zničení poznáte jasně podle zápachu spáleniny!). Upozornění: Na trhu jsou baterie, u kterých je kladný pól tam, kde býval záporný!

Varianta regulátoru 1: s regulátorem DC (standard) (95 22 699 06), použijte schéma zapojení 72xk12:



- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní konektor se 6 porty, z nichž *jedem* je volný. K regulátoru je dodáván odpovídající konektor; kabely je třeba zasunout do tohoto konektoru a zacvaknout na místo.

- Dva černé kabely z nového alternátoru ...

...se připojí ke svorkám 1 a 4 nového usměrňovače (černé kabely pak vedou odtud do regulátoru). Nezáleží na tom, který kabel je připojen ke které ze dvou svorek (1 a 4), protože sem je přiváděn střídavý proud.

- Nový hnědý kabel s kroužkovou svorkou na jednom konci ...

... připojte svorku 3 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také hnědý kabel) k zápornému pólu baterie nebo k pevné zemi. Upozornění: Nezaměňujte polaritu!

Připojte nový červený kabel s kroužkovou svorkou na jednom konci ...

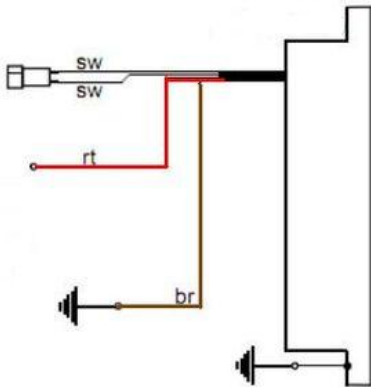
...připojte svorku 5 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také červený kabel) k kladnému pólu baterie nebo ke svorce na pojistkové skříňce, kde byl připojen napájecí kabel ze starého alternátoru (u německých motocyklů: svorka 51).

- Ujistěte se, že mezi baterií a elektrickým systémem vozidla je použita **pojistka 15 A**. Pokud je u spínače zapalování stará pojistka s vyšším proudem (z původního 6voltového systému), vyměňte ji.

- Připojte zeleno-červený vodič nového regulátoru ke svorce 6 ...

... slouží k připojení indikátoru 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 slabě svítit, i když se vyrábí energie. Stručně řečeno, pokud není v vozidle baterie, nechte připojení volné. Totéž platí, pokud není k dispozici žádná kontrolka.

Varianta regulátoru 2: s regulátorem stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (730079950), použijte také **schéma zapojení R_102:**



- Připojte dva černé kabely k černým kabelům vedoucím z alternátoru
- červený kabel je výstup 12 V DC
- Hnědý vodič je záporný pól a je vnitřně připojen k pouzdru regulátoru

- Zbývá modrobílý vodič ze zapalovací cívky – vodič pro odpojení.

- Poznámka:

Pokud máte problémy se zapalováním, nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Ve většině případů bude vozidlo poté pokračovat v jízdě

- Pokud je připojen k zemi, zapalování se vypne!

- Tuto konfiguraci zapojení používáme u vozidel, která původně měla magnetické zapalování (rotor) a proto se také vypínala v důsledku zkratu na zem.

- Tato vozidla mají na spínači zapalování svorku (svorku 2 u německých vozidel), která je v poloze „OFF“ připojena k zemi. Modrý (nebo bílý) kabel je připojen k této svorce. To umožňuje vypnutí zapalování jako dříve.

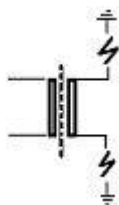
- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...

Nepoužívejte prosím „Nology Super Cables“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují rušení ve VAPE systémech a mohou poškodit elektroniku.

... přišroubujte je do zapalovací cívky a nasadte na ně gumovou krytku. To je samozřejmě snazší provést před instalací cívky na vozidlo. Použijte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne starý, neznámý kabel.

- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi nainstalujete na svůj motocykl nové zapalovací svíčky a nové konektory zapalovacích svíček (nejlépe s odporem 1–2, ale ne více než 5 kiloohmů). Více než dost rušení lze vysledovat zpět k „zdánlivě dobrým“ kabelům, svíčkám a konektorům (včetně zcela nových)!

- **Nepoužívejte** zapalovací svíčky s vestavěnými potlačovacími rezistory **v kombinaci s** potlačovacími koncovkami zapalovacích svíček (vede to ke zdvojnásobení odporu). Vždy používejte pouze jednu metodu potlačení.



- U našich dvojitéch zapalovacích cívek vedou oba výstupy k zapalovacím svíčkám a teprve poté k zemi.

- Typický odpor mezi oběma výstupy činí 6,2 kΩ. Oba kanály se vždy spouštějí současně (což je mimochodem běžné u mnoha zapalovacích systémů a nepředstavuje žádný problém). Fáze jiskry jsou však na každé straně posunuty o 180 stupňů, což je faktor, který je třeba zohlednit při měření pomocí stroboskopu.

- Zapalování bude fungovat správně pouze v případě, že jsou obě zapalovací svíčky připojeny k cívkě. To znamená, že nelze odpojit ani jednu zapalovací svíčku za účelem jejího otestování, protože každý výstup odebírá zemnicí proud přes zapalovací svíčku druhého výstupu. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, musí být druhý výstup cívkou uzemněn. Pak je obvod stejný jako u zapalovací cívkou s jedním výstupem (viz výše). Pokud je proud na jedné straně přerušen, buď se nic nestane, nebo systém odebírá zem z nejbližšího bodu. To často vede k létání jisker kolem zapalovací cívkou. Pokud opravdu potřebujete dva samostatné výstupy, musíte použít dvě samostatné cívkou.

- Nakonec – **před instalací baterie a před prvním nastartováním** – si prosím udělejte čas na kontrolu všech upevňovacích prvků a kabeláže. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 voltů. Pamatujte také, že nyní budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 voltech.

- Pokud systém nefunguje hned, podívejte se na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (odpojte konektor); většina poruch se skrývá v vypínacím obvodu.

- **DŮLEŽITÉ:** Vezměte prosím na vědomí, že pokud byl **klikový hřídel repasován** (i v minulosti), byl jeho čep alternátoru přebroušen a je proto kratší. V důsledku toho je rotor umístěn níže, což může způsobit kontakt mezi rotorem (nejnižším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. To povede k poškození statoru a následné ztrátě zapalování.

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – MUSÍTE si je přečíst a dodržovat v plném rozsahu!

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky stanovené výrobcem vozidla a automobilovým průmyslem. Instalace vyžaduje technické znalosti. Značky zapalování na materiálu slouží pouze jako vodítko při montáži. Po montáži prosím ověřte správnost nastavení pomocí vhodných metod (např. stroboskopu), abyste předešli poškození motoru nebo ohrožení zdraví. Za montáž a správné seřízení nesete výhradní odpovědnost.

- Upozornění Zapalovací systémy generují vysoké napětí – nebezpečí pro život! Naše zapalovací cívkou mohou dosáhnout až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může způsobit nejen silnou bolest, ale především poškodit srdce! Osoby s kardiostimulátorem by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a odkrytých vysokonapěťových kabelů a během testování pevně přitlačte konektor zapalovací svíčky k zemi pomocí izolačního předmětu, aby se napětí bezpečně vybil.

Nikdy neodpojujte kabel zapalovací svíčky za účelem synchronizace karburátoru! Nikdy neodpojujte ani se nedotýkejte zapalovacích kabelů, když je motor v chodu nebo při startovacích otáčkách. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s gumovými konektory zapalovacích svíček (*kteří nemají zabudovaný potlačovací rezistor*), použijte prosím zapalovací svíčky se zabudovaným rezistorem (*aby byly splněny místní zákony týkající se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu*). Alternativně vyměňte kabel(y) za standardní a použijte stíněné konektory zapalovacích svíček (*v žádném případě byste neměli používat současně jak potlačené zapalovací svíčky, tak i potlačené konektory zapalovacích svíček. To by způsobilo rušení, zejména potíže se startováním motoru*). Celkový odpor kombinace zapalovací svíčky a konektoru zapalovací svíčky by neměl překročit 5 kΩ.

- Mějte na paměti, že kabely zapalovacích svíček stárnou a časem se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, příčinou je téměř jistě vadný kabel zapalovací svíčky nebo zapalovací svíčka. Nepoužívejte takzvané kabely pro zlepšení jiskry (např. Nology).

- Po instalaci se ujistěte, že jsou všechny upevňovací šrouby pevně utaženy. Pokud se součásti uvolní, dojde k jejich poškození. Během předmontáže šrouby utahujeme pouze volně!

| |
|--|
| <p>- Než začnete vše měřit a testovat, <u>dejte nejprve právě nainstalovanému systému šanci na nastartování</u>. Postupujte také podle našich pokynů, jak zkontrolovat jiskru. Všechny naše díly jsou před odesláním testovány. Stejně na nich téměř nic nemůžete změřit. <u>V žádném případě neměřte elektronické součástky (včetně zapalovací cívký, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu)</u>. Riskujete jejich zničení a stejně nezískáte použitelné výsledky!</p> <p>Mějte na paměti, že pokud motor hned nenaběhne, je problém často způsoben karburátorem, sací hadicí a zejména kabely zapalovacích svíček a zapalovacími svíčkami (<u>bohužel i zcela novými</u>). (Zpravidla je po instalaci alternátoru Lima nutné upravit také jeho nastavení.) Pokud systém hned nefunguje, zkontrolujte v první řadě uzemnění, zejména mezi uzemněním podvozku a blokem motoru.</p> <p>Než okamžitě demontujete díly a zašlete je k nám na kontrolu, podívejte se do naší znalostní databáze, zda tam již není odpověď na váš problém. Pokud ne, použijte náš systém servisních ticketů a požádejte o konkrétní pomoc.</p> |
| <p>- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, mějte na paměti některé specifické vlastnosti této cívký. Zapalování bude fungovat správně pouze v případě, že jsou k cívký připojeny obě zapalovací svíčky. To znamená, že nemůžete jednoduše vyjmout jednu zapalovací svíčku, abyste ji otestovali, protože každý výstup je uzemněn přes druhou zapalovací svíčku. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, musí být výstup druhé cívký uzemněn.</p> |
| <p>- Jiskra z konvenčních systémů s přerušovačem má nízkou energetickou úroveň přibližně 10 000 voltů, a proto vypadá žlutě a je hustá. Jiskra z našich systémů je <u>vysokoenergetická jiskra až 40 000 voltů</u>, a proto je <u>velmi ostře zaostřená a modrá</u>, což ji činí hůře viditelnou. Kromě toho se jiskra <u>generuje pouze při otáčkách motoru dosažených kopnutím do startéru</u>. Pouhé stlačení páčky startéru rukou jiskru nevytvoří.</p> |
| <p>- Většina našich systémů kombinuje zapalování a alternátor do jedné jednotky. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru nemůžete měřit téměř nic kromě výstupního napětí. Pokud nemáte žádný výkon, zkontrolujte nejprve uzemnění a kabeláž od regulátoru ke spínači zapalování. Toto důležité spojení je při instalaci často přerušeno a přehlédnuto! Většina systémů PD má regulátory/usměrňovače stejnosměrného proudu. Existují však také regulátory střídavého proudu, u nichž je třeba vzít v úvahu specifické aspekty.</p> |
| <p>- Nikdy neprovádějte elektrické pájení na vozidle, aniž byste nejprve zcela odpojili všechny elektronické součásti obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívký a řídicí jednotku). Stator a rotor není nutné demontovat. Pájejte pouze pomocí pájecího zařízení napájeného sériovými transformátory, nebo před pájení odpojte páječku ze zásuvky, abyste zabránili poškození součástek přepětím. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektorech nebo zapalovacích svíčkách.</p> |
| <p>- Elektronika je citlivá na přepólování. Po jakýchkoli změnách v systému vždy zkontrolujte, zda je baterie správně připojena a zda je zapojení správné. <u>Přepólování a zkratý okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívký!</u> Obecně platí, že vodiče by měly být vždy připojeny <u>podle barev</u>. Jakékoli výjimky jsou výslovně uvedeny v manuálu. Škody způsobené přepólováním nejsou kryty zárukou.</p> |
| <p>- Při montáži rotoru dbejte na <u>to, abyste nepoškodili magnety</u>. Vyhněte se přímému mechanickému působení na rotor. Při přepravě generátoru nikdy nevkládejte stator dovnitř rotoru; řiďte se našimi pokyny pro přepravu (balení).</p> |
| <p>- Vnější stranu rotoru lehce naolejujte; jinak v drsném prostředí rychle zrezne (což není škodlivé, ale vypadá to nevzhledně).</p> |
| <p>- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte dráповý stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Vždy používejte pouze šroubový stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).</p> |
| <p>- Pokud vaše vozidlo nebude delší dobu používáno, měli byste odpojit baterii (je-li vozidlo vybaveno), aby se zabránilo pomalému vybíjení přes usměrňovací diody. I při odpojené baterii však můžete po delší době zaznamenat, že se vybije; to je normální.</p> |
| <p>- Postupujte podle těchto pokynů, ale nenechte se jimi znepokojit. Tisíce zákazníků již před vámi úspěšně nainstalovaly naše systémy.</p> |

Hodně štěstí a příjemnou jízdu!

