


**Systém 57905799****Výhody oproti starému systému:****12 Voltový alternátor a elektronické zapalování pro švéckou armádní JAWU (JAWA 255A/257A)**

- Magnetický generátor s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výstup 12V/150W DC. Polovodičové zapalování s vlastním napájením ze systému. Nahrazuje staré dynamo, hroty, kondenzátor, zapalovací cívky. Pokud chcete, můžete jezdit bez baterie. Na skříni motoru nejsou potřeba žádné změny.

- všechny díly jsou nové
- zapálí obě zapalovací svíčky současně, a tím větší výkon
- větší světelný výkon
- velmi stabilní zapalování s pevnou jiskrou
- lepší startování, lepší spalování paliva
- Už žádné hučení s nastavovacími body



<b>Pokyny k instalaci systému 57905799</b>	<b>29.5.2024</b>
<p><b>- Pokud umíte nainstalovat a seřídít původní zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete systém VAPE nainstalovat. Pokud jste se s tím ještě nikdy nesetkali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo to umí.</b></p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování této příručky ani podmínek a způsobů instalace, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztráty, škody nebo výdaje vzniklé v důsledku nesprávné instalace, nesprávné obsluhy a nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakkoli související. Vyhraujeme si právo na změny výrobku, technických údajů nebo návodu k montáži a obsluze bez předchozího upozornění.</p>	
<b>DŮLEŽITÉ</b>	
<p><b><u>Před zahájením instalace je nutné si pečlivě přečíst celý návod.</u></b>          Nezapomeňte, že neoprávněné úpravy dílů, včetně pokusů o opravy, mohou vést ke ztrátě záruky. To platí i řezání kabelů, které velmi často vede ke ztrátě zástrček chráněných proti přepólování následně ke zkratům nebo přepólování níže uvedených materiálů.          Postupujte podle <b>pokynů nainformačního stránce systému</b>. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například způsobit poškození motoru a/nebo zranění při startování (zpětný ráz startéru). Při prvním spuštění motoru po instalaci je třeba dbát zvláštní opatrnosti. Pokud zjistíte nesprávné chování, zkontrolujte a změňte nastavení zapalování! Při montáži pečlivě zkontrolujte, zda se rotor netře o cívkou statoru nebo jiné, což se může z různých důvodů stát a způsobit vážné poškození.</p>	
<p><b><u>Zamýšlené použití</u></b>          - Jedná se o <b>náhradní systém, nikoli okopii původního materiálu</b>. Díly systému proto vypadají jinak než původní díly a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít jiné montážní body, které vyžadují vaše nastavení. Tento systém je určen <b>výhradně</b> pro výměnu původních světelných/zapalovacích systémů u starých a mladých motocyklů, <b>jejichž vlastnosti motoru nebyly ovlivněny pozdějšími konstrukčními změnami</b>. 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, vždy silnou houkačkou a ve srovnání se zastaralými původními systémy i celkovou spolehlivostí. Protože naše systémy nezpůsobují žádné výrazné změny v charakteristikách 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> <b>- VAPE garantuje homologované výrobky označené v kroužku značkou "E" (konkrétně pro Českou republiku E8), která zajišťuje důslednou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy EHK (zejména ECE R10.05). Příslušný orgán provádí pravidelné kontroly.</b></p>	
<p>- Nabíjecí systém je v zásadě <b>vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olovenými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olovenými akumulátory, AGM, Gel</b>. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými ani jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- Systém <b>není vhodný pro použití v rámci sportovních akcí</b>. Záruka zaniká, pokud se systém nepoužívá k určenému účelu. Kromě toho se může stát, že systém neposkytuje požadovaný výkon a my vám pak nemůžeme pomoci s naší podporou, protože neznáme situaci. V nejhorším případě může nesprávné používání vést až k zániku provozní licence.</p>	
<p>- <b>Při montáži dílů nezapomeňte začít s montáží dílů na straně motoru</b> (adaptér, stator, rotor), abyste zjistili, zda se tento materiál skutečně hodí, a to ještě před montáží dílů určených k montáži mimo motor. Většinou je to bohužel tak, že se začíná právě s montáží regulátoru, zapalovací cívky, případně řídicí jednotky a tyto díly jsou tím velmi často upraveny (neodladěny!), což nám znemožňuje pozdější odprodej. Výměna světelných/zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako nákup v supermarketu v regálu, ale vzhledem k typové rozmanitosti a možným změnám materiálu od jejich výroby před mnoha lety vždy složitá záležitost, která bohužel může obsahovat i chyby.</p>	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s jinými elektronickými součástmi (jako jsou zapalování jiných výrobců, satelitní navigace, mobilní telefony, LED světla atd.)** a mohou způsobit poškození těchto součástí. Případné tachometry nejsou systémem podporovány. Nabízíme však řešení s tachometrem. Stejně tak nejsou podporovány žádné jističe nebo ovládání výfukových plynů ovládané zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo z právních důvodů zařízení omezující rychlost. Nový systém žádné takové zařízení nemá. Proto si předem ověřte 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 si ji objednat současně! Pokud dojde k poškození rotoru použitím jiných nástrojů a pomůcek, nárok na záruku zaniká!

- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i při přepravě). Před montáží vždy zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud rotor nemá zapouzdřené magnety, zkontrolujte těsnost magnetů tak, že je prsty zatlačíte do stran. Po nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a drží na místě pouze díky své magnetické síle. To by mohlo způsobit vážné poškození systému během provozu. Současně zkontrolujte magnety rotoru, zda v nich nejsou cizí tělesa (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

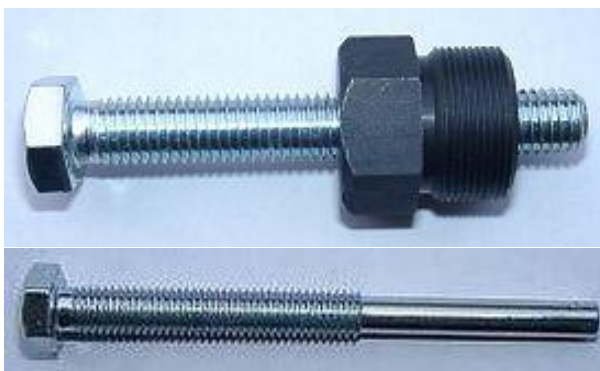
- **Pokud máte přístup k internetu, je lepší si tuto dokumentaci prohlédnout online.** Většinu obrázků si můžete zvětšit kliknutím na ně, čímž získáte další a případně aktuálnější informace. Systémový seznam na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>



- **Měli byste obdržet tyto komponenty!**  
- **Prosím věnujte pozornost:**

- Cívka statoru je při dodání pouze volně namontována na základní desku, protože ji budete muset při montáži odpojit (jinak nebude možné nasadit upevňovací šrouby ke klikové skříni).

- Snímač je u nás namontován pouze volně, jelikož musíte nastavit jeho mezeru. Po nastavení šrouby pečlivě utáhněte.



- K opětovnému stáhnutí nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (číslo dílu: 99 99 799 00 -**Není součástí dodávky!**-).

- **Poznámka:** Nikdy nepoužívejte vytahovač drápů, kladivo nebo jiné zařízení, které by setřásko magnety.

- Ke stáhnutí starého rotoru budete potřebovat stahovací nástroj M8x90 (číslo dílu: 70 80 899 90 -**Není součástí dodávky!**-).

- **Poznámky k zapojení:**

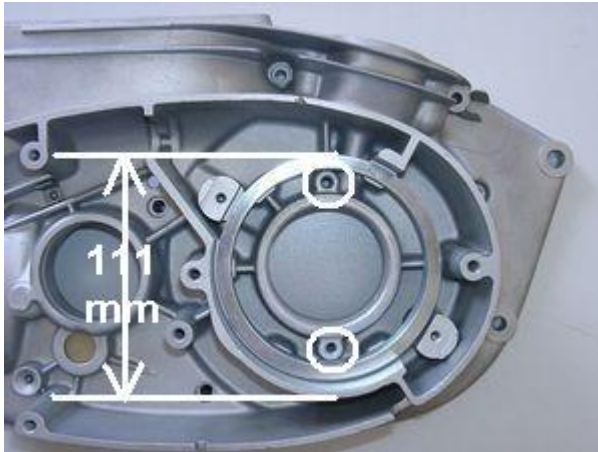
- Zkušenosti ukazují, že v průběhu času téměř každý motocykl prochází změnami v kabeláži. V důsledku toho se barvy drátů a samotné dráty na vašem kole mohou lišit od těch, které popisujeme. V případě pochybností nahlédněte do originálních schémat zapojení pro JAWA.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. Při jízdě bez baterie se řiďte našimi informacemi o jízdě bez baterie.



- Odpojte všechny kabely od vašeho starého generátoru, regulátoru a zapalovacích cívek a odstraňte tyto části. Starý rotor můžete stáhnout z klikové hřídele pomocí stahovacího šroubu M8x90.

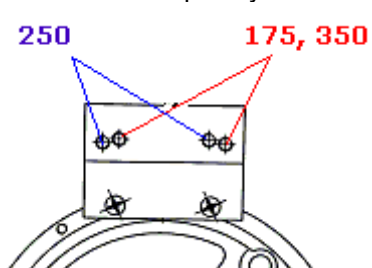
- Zkontrolujte, zda kabel neutrálu procházel částmi svazku, který se chystáte odstranit. Pokud ano, pokud bude odstraněn a budete muset nainstalovat nový.



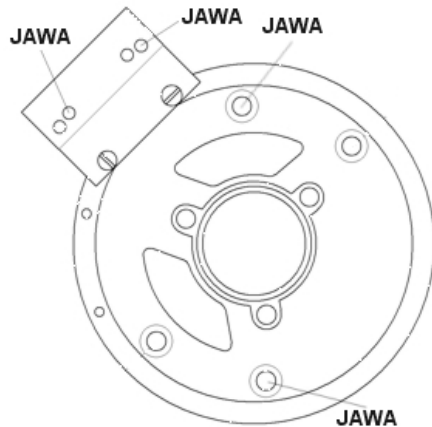
- Umístěte vnější kroužek adaptéru do klikové skříně, kde sedělo vaše staré magneto.

- Jeho vnější průměr je 111 mm, vnitřní průměr je 97 mm.

- Zkontrolujte na nové základní desce polohu snímače (snímače) na obdélníkové desce. Jsou 2 možné montážní polohy.



- U 250ccm bude snímač umístěn na levou stranu.



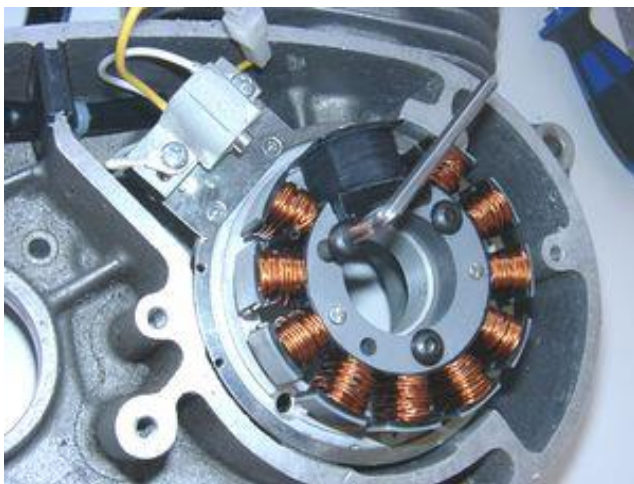
- Odšroubujte stator ze základní desky a trochu ji od ní nadzvedněte, abyste měli přístup k montážním otvorům. Dávejte pozor, abyste nepoškodili izolaci měděného drátu. Identifikujte správné upevňovací otvory na základní desce, jak je vidět zde. Jsou tu 2 sada otvorů pro montáž, jedna z nich je použita pro všechny modely JAWA.



- Umístěte základní desku (skládající se z vnějšího ocelového kroužku a vnitřní hliníkové desky) na místo vašeho starého generátoru.

- Senzor by měl být v poloze 10 hodin, cívka statoru bude volně viset.

- Ujistěte se, že používáte správnou sadu upevňovacích otvorů a přišroubujte desku pomocí 2 šroubů se zápustnou hlavou M6x30 (CZ a Pérák M6x40).



- Nasadte statoru zpět na nosič, dávejte pozor, abyste nepoškodili vodiče.

- Zajistěte, aby vnitřní otvor statorové jednotky rovnoměrně zasahoval přes zvýšený upevňovací okraj základní desky - jinak bude stator sedět nakřivo a dřít o rotor a poškodí jej.

- Přišroubujte cívku 3 šestihrannými šrouby M6x30 a utáhněte.



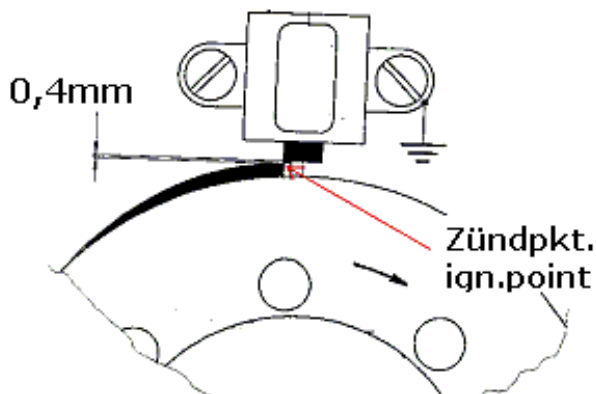
- Takto bude vypadat nainstalovaná statorová jednotka.



- Umístěte rotor na klikový hřídel, přičemž dbejte na to, aby drážka zapadla na válečkový čep kliky. Zkontrolujte, zda rotor dobře sedí na hřídeli. Stává se, že čep je trochu vysoký a brání dobrému usazení. V takovém případě odeberte trochu materiálu válečku.

- Dále zkontrolujte, zda rotor volně běží nad základní deskou.

- Utáhněte rotor šroubem M6x40, nezapomeňte na dodávanou podložku. Pro uvolnění rotoru použijte stahovák M27x1,25.



- Rukou pomalu otáčejte rotorem a zkontrolujte vůli mezi snímačem a jedním z výstupků rotoru. Mezera mezi výstupkem a snímačem by měla být cca. 0,4 mm. Mezeru můžete upravit povolením 2 šroubů držáku snímače a jeho mírným posunutím.

- Nezapomeňte pečlivě utáhnout 2 šrouby držáku snímače. Pokud se uvolní, senzor se dostane do kontaktu s rotorem a zničí se. Je dobré čas od času zkontrolovat bezpečné upevnění.



- Namontujte jednotku regulátoru/usměřovače vašeho VAPE na vhodné místo (řekněme na vnitřní vnější stranu krabice s nářadím).

- Připevněte relé, nazapomeňte, že při použití relé musíte použít baterii.

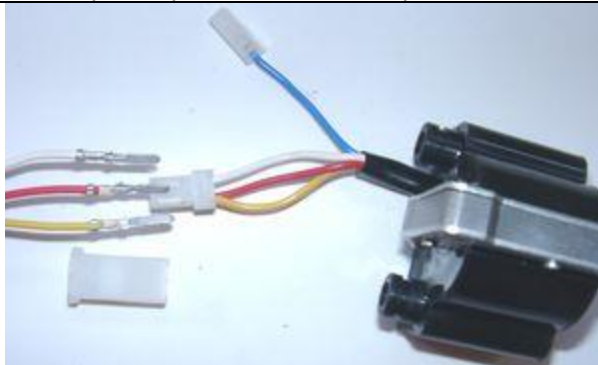


- Upevněte novou zapalovací cívku s její předmontovanou upevňovací deskou na místo staré. HT vyjíždí čelem do směru jízdy. Na JAWA (která má na rozdíl od CZ s kulatými trubkami obdélníkový ocelový profil jako materiál rámu) prostrčíte dlouhý šroub M5 jednotky cívky/držáku otvorem, kde byly upevněny staré cívky. Držák zajistí jednotku na rámu, i když je pouze jeden šroub. Bohužel se zdá, že tento upevňovací otvor byl vyvrtán náhodně, takže náš držák nebude vždy pasovat bez úprav.

#### Připojte díly podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš standardní DC regulátor (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **72xr12**:  
- Pro náš DC regulátor s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte další schéma zapojení **reg\_102**

- Aby se usnadnil výstup kabeláže často malými otvory v krytu motoru, nebyla na konci kabeláže vložena plastová krytka zapojení generátoru, která vede k zapalovací cívce. Krytku byste měli umístit pouze poté, co bude vše správně nainstalováno na straně motoru.



- Hledejte zapalovací cívku s její zásuvkou a třemi vodiči (červený, žlutý a bílý).

- Na tuto zástrčku nasadte dodané pouzdro se 4 polohami zástrčky a vložte tři vodiče (červený, žlutý a bílý) od generátoru. Ujistěte se, že svorky bezpečně zapadají do krytu a že připojujete:

- červená až červená
- žlutá až žlutá
- bílá až bílá

- Pokud chcete odstranit kabely z pouzdra konektoru, je nejlepší použít ohnutou sponku na papír a použít ji k odsunutí ostří kontaktních jazýčků stranou, aby se konektory mohly uvolnit.

**Připojení alternátoru Powerdynamo k okruhu osvětlení (přes regulátor):**

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

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

- **K tomu nabízíme 2 různé regulátory:**

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

**Regulátor typu 1:** se standardním DC regulátorem (952269906), použijte schéma zapojení **72xr12:**

- Dva černé kabely vedoucí od generátoru...

... připojte na piny 1/4 nového regulátoru (odtud vedou stejně černé vodiče dovnitř jednotky). Nezáleží na tom, který vodič se připojí ke které z obou svorek (1/4), protože vedou střídavý proud.

- Hnědý kabel z regulátoru ...

... spojuje pin 3 jednotky regulátoru (odtud jde stejně hnědý vodič dovnitř jednotky) se záporným pólem baterie nebo (v případě, že jedete bez baterie) se zemí (šasi).

- Červený kabel od regulátoru ...

**Pozor:**  
Špatná polarita poškodí elektroniku!

... se připojí na pin 5 nového regulátoru (odtud stejně červený vodič vede dovnitř jednotky).

- Tento drát je hlavním integračním bodem mezi starým a novým systémem. Zde vystupuje vaše regulované kladné napětí pro připojení k baterii plus, nebo (v případě, že jedete bez baterie) ke svorce napěťového vstupu hlavního vypínače (zámek zapalování, německá kola: kolík 51/30).

- Pokud používáte baterii, ujistěte se, že máte mezi baterií a obvody vozidla pojistku **15A**.

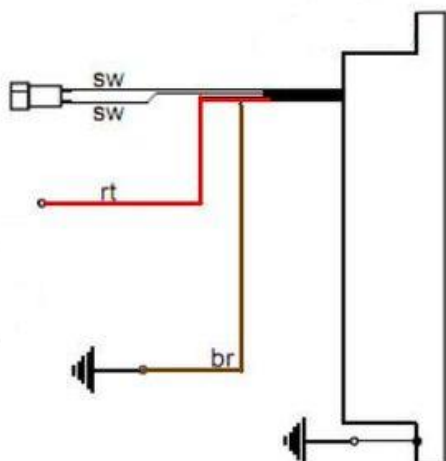
- Zelený/červený vodič na kolíku 6 nového regulátoru...

... je pro kontrolku nabíjení. Zapojíš tam drát, který dříve vedl od kontrolky k původnímu regulátoru.

- Ujistěte se, že tento ovladač funguje pouze s vloženou baterií. Pokud jedete bez baterie, ale přesto připojíte kabel, uvidíte, že světlo svítí, i když generátor generuje napětí. Bez baterie jej tedy nepřipojujte.

- Funkce ovládání nabíjecího světla je založena na tranzistorovém spínači a je doplňkovou funkcí. I kdyby to selhalo, regulátor může být stále v pořádku a funkční. Jednoduchá kontrola: nechte běžet motor, zapněte světla, odpojte baterii. Pokud máte jasné světlo, jednotka je v pořádku.

**Regulátor typu 2:** se stejnosměrným regulátorem s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (730079950), použijte navíc schéma zapojení **reg\_102**:



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

- Zůstává modrý (někdy také modrý / bílý) kabel zapalovací cívky – zhášecí vodič...

- Při připojení k zemi zapalování zhasne!

**- Poznámka:**

- Pokud dojde k poruše zapalování, nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Většinou pak v cestě pokračujete (další informace viz Technická pomoc)!

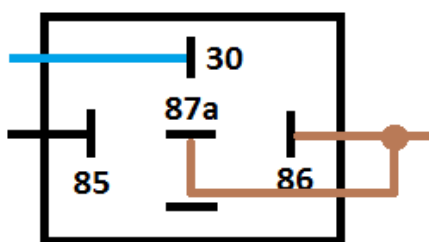
**- Vypněte pomocí samostatného vypínače (při jízdě bez baterie):**

- Relé nebude osazeno. Modrý (/bílý) kabel zapalovací cívky se připojí ke spínači zabíjení a sepne se proti zemi (tlačítko na řídkách). Nebo namontujete zámeček zapalování, který má zařízení pro připojení k zemi, když je v poloze OFF.

**- Metoda baterie:**

- Připojte hnědý vodič relé k dobrému uzemnění. Vedte delší černý drát z relé k drátu, který předtím běžel ke kolíku s napětím, když je spínač zapnutý (v německých motorkách: kolík 15) a připojte jej tam.  
- Připojte modrý vodič z kolíku 30 relé k modrému (/bílému) vodiči na nové zapalovací cívce.  
- Pokud by se vám na silnici vybila baterie, stačí odpojit modrý vodič a vaše kolo se znovu rozjede (teď se nezastaví pouze vypnutím).

**Zapojení relé (pokud je použito):**



- Hnědý vodič s kruhovou svorkou z kolíků 87a a 86 jde k zemi.

- Černý vodič z kolíku 85 jde do svorky hlavního vypínače s napětím, pokud je zapnutý.

Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...

**Nepoužívejte** kabely "Nology super cables" ("hot wire"). Ty způsobují rušení systémů VAPE a mohou poškodit elektroniku.

... našroubujte do zapalovací cívky a nasadte na něj gumovou krytku. To je samozřejmě jednodušší, pokud to provedete před montáží cívky na vozidlo. Použijte také dodaný kabel zapalování, nikoli starý, nedefinovaný kabel.

- Je vhodné, když v tomto okamžiku dáte motocyklu nové zapalovací svíčky a nové konektory zapalovacích svíček (nejlépe s 1-2, ale ne více než 5 kiloohmy),. Více než dost závad lze vysledovat u "zdánlivě dobrých" kabelů, zástrček a konektorů (včetně zcela nových)!  
- **Nepoužívejte** zapalovací svíčky s vnitřním odrušením. **spolu** s odrušenými konektory zapalovacích svíček (to přináší dvojnásobný odpor/odrušení). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušení.



- V našich dvojitých výstupních cívkách jdou oba konce sekundáru k zapalovacím svíčkám.

- Typický odpor mezi oběma výstupy je 6,2 kOhm. Oba existují oheň ve stejnou dobu (jako mnoho systémů dvojčat). Jiskry však budou polarizovány při rozdílu 180 stupňů, který se může projevit, když ji strhnete.

- Zapalování bude správně fungovat pouze tehdy, jsou-li připojeny oba konektory. Nesmíte testovat jednu stranu s otevřenou druhou (nesedíte na namontované zapalovací svíčke). Je to proto, že (efektivně) každý východ využívá zemi od druhého. To také znamená, že obě svíčky pracují sériově a přidávají odpory, takže je lepší používat zásuvky na zapalovací svíčky (rezistor) s nízkým odporem a ujistěte se, že jsou dobré. V případě pochybností změřte odpor na horké zásuvce (před měřením ji zahřejte).

- Je-li tok ze země na jedné straně přes zapalovací svíčku tam, přes cívku, na druhou zapalovací svíčku a její uzemnění přerušeno, nedostanete jiskru - na žádné straně. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, dejte HT drát druhé k zemi (uzemněte jej), než to bude fungovat. Někdy cívka zbavená země z druhé strany hledá náhradu - s nějakým solidním ohňostrojem kolem šasi.

- 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 od nynějška budete potřebovat 12voltovou baterii. Klakson může zůstat na 6 V.

- Pokud systém nefunguje okamžitě, podívejte se na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (přerušte kontakt), většinu problémů lze vysledovat ve zážecím okruhu.

- **DŮLEŽITÉ:** Při opravě klikové hřídele se hřídel dynama často opracovává a zkracuje. Výsledkem je, že rotor sedí níže. Pak může dojít ke kontaktu statoru s vnitřní plochou rotoru (čelo). Výsledkem je zničený stator a porucha zapalování.

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

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky stanovené výrobcem vozidla a odborníky v automobilovém průmyslu. Instalace vyžaduje odborné znalosti. Značky zapalování na materiálu slouží pouze k orientaci při montáži. Po instalaci zkontrolujte vhodnými metodami (stroboskopem) správnost nastavení, abyste vyloučili poškození motoru nebo ohrožení vašeho zdraví. Za instalaci a správné nastavení jste zodpovědní pouze vy.

- Pozor, zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí ohrožení života! S našimi zapalovacími cívkami až do 40 000 voltů! Při neopatrném zacházení může způsobit nejen vážnou bolest, ale také poškodit srdce! Osoby s kardiostimulátorem by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a otevřených vysokonapěťových kabelů a při testování pevně přitlačte konektor zapalovací svíčky k zemi izolačním předmětem, abyste bezpečně vybíjeli napětí.

K synchronizaci karburátoru nikdy nevytahujte konektor zapalovací svíčky! Nikdy neodpojujte zapalovací kabel ani se ho nedotýkejte, pokud motor běží nebo je v rozběhu. Vozidlo myjte pouze bez zapnutého motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými zapalovacími svíčkami (které nemají vestavěný odrušovací odpor), 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 (v žádném případě však nepoužívejte potlačené konektory A potlačené konektory současně. To by způsobilo rušení, zejména obtížné startování motoru). Celkový odpor kombinace zástrčka-zástrčka by neměl překročit 5 kOhm.

- Nezapomeňte, že konektory zapalovacích svíček stárnou a zvyšují svůj odpor. Pokud motor startuje pouze za studena, je téměř jistě příčinou vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).

- Po instalaci nezapomeňte zkontrolovat dotažení všech upevňovacích šroubů. Pokud se díly uvolní, dojde k jejich zničení. Šrouby dotahujeme pouze volně při předmontáži!

- Než začnete v šeměřit a kontrolovat, dejte právě instalovanému systému šanci, aby se rozhořel. Vezměte prosím na vědomí také náš návod, jak kontrolovat výskyt jisker. Všechny naše díly jsou před dodáním testovány. Stejně se na nich nedá skoro nic změnit. V každém případě se zdržte měření elektronických částí (včetně zapalovací cívky s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete, že je zničíte, a přesto nedosáhnete použitelných výsledků!

Nezapomeňte, že za to může často také karburátor, sací gumy a především také konektory zapalovacích svíček a svíčky (bohužel i zcela nové), pokud motor hned nenaběhne (zpravidla se po instalaci Limy musí změnit také její nastavení). Pokud systém okamžitě nenaběhne, zkontrolujte především uzemnění, zejména mezi uzemněním podvozku a blokem motoru.

Než díly vyjmete a pošlete nám je k otestování, podívejte se do naší databáze znalostí, zda již neexistuje odpověď na váš problém. Pokud ne, použijte náš systém servisních lístků a požádejte o konkrétní pomoc.

- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, všimněte si některých zvláštních vlastností této cívky. Zapalování funguje správně pouze tehdy, když jsou k cívce připojeny obě svíčky. Takže nemůžete vytáhnout ani jednu zástrčku a otestovat ji. Je to proto, že každý výstup táhne zem přes zástrčku druhého výstupu. Pokud chcete testovat pouze jednu stranu, musí být výstup druhé cívky připojen k zemi.

- Jiskra klasických jističů má pouze nízkou energii cca 10 000 voltů, a proto vypadá žlutě a silně. Jiskra našich systémů má vysokou energii až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře svazková a modrá, což ji činí méně viditelnou. Kromě toho se jiskra vytváří pouze při rychlosti rozjezdu. Pouhým ručním stisknutím páčky startéru se jiskra nevytvoří.

- Většina našich systémů je generátorem zapalování a světelné energie v jednom. To poznáte podle existence regulátoru. Na regulátoru nelze téměř nic změřit, kromě napětí, které regulátor vysílá. Pokud nedostáváte žádný proud, zkontrolujte zemní spoje a vedení od regulátoru k zámku zapalování. Tento důležitý spoj bývá při instalaci často přerušen a přehlédnut! Většina systémů PD má stejnosměrné regulátory/usměrňovače. Existují však také regulátory střídavého proudu, u nichž je třeba zohlednit zvláštní vlastnosti.

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

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

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

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

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

- Pokud vozidlo delší dobu nepoužíváte, měli byste odpojit akumulátor (pokud je přítomen), abyste zabránili možnému pomalému vybíjení přes diody usměrňovače. I když je však baterie odpojená, po delší době zaznamenáte její vybíjení, což je normální.

- Postupujte podle těchto pokynů, ale zároveň se nenechte vyvést z míry. Naše systémy si před vámi úspěšně nainstalovaly již tisíce zákazníků.

**Hodně štěstí a zábavy při řízení!**

# VARE

## Schaltplan 72xr12 (wiring diagram)

