

Systém 772678800**Výhody oproti starému systému:**

- Všechny díly jsou nové
- Bezkontaktní elektronické zapalování
- Dobré světlo
- Velmi stabilní zapalování vysokoenergetickými jiskrami
- Lepší startování a lepší spalování
- Již žádné opotřebení kontaktního přerušovače

Alternátor/elektronické zapalování pro pomocný motor MAW


- Magnetoelektrický zapalovací systém s integrovaným zapalováním a světelným výkonem 6 V/18 W střídavého proudu. Nahrazuje původní světelné/zapalovací systémy MAW.

- Blok motoru není třeba nijak upravovat.

- Pozor: Systém střídavého proudu (jako původní)



M772678800

| | |
|--|-----------------|
| Pokyny pro instalaci systému 772678800 | 5.8.2024 |
| <p>- Pokud umíte nainstalovat a seřadit originální zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete systém VAPE také nainstalovat. Pokud jste se s tím nikdy předtím nesetkali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo se v tom vyzná.</p> | |
| <p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínek a způsobů instalace, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná instalace může mít za následek poškození majetku nebo dokonce zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost za jakékoli ztráty, škody nebo náklady vzniklé v důsledku nesprávné instalace, provozu, používání nebo údržby nebo s nimi jakkoli související. Vyhraujeme si právo provádět změny výrobku, technických údajů nebo návodu k instalaci a obsluze bez předchozího upozornění.</p> | |
| <p>DŮLEŽITÉ</p> | |
| <p>Před zahájením instalace si pečlivě přečtěte kompletní pokyny Nezapomeňte, že neautorizované úpravy, včetně pokusů o opravu dílů, mohou vést ke ztrátě záruky. To platí i pro řezání kabelů, které velmi často vede ke ztrátě zástrček chráněných proti přepólování a následně ke zkratům nebo přepólování, které ničí materiál. Postupujte podle pokynů uvedených na informační stránce systému. Ujistěte se, že uvedená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například poškodit motor a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz startéru). Zvláštní pozornost věnujte prvnímu spuštění motoru po instalaci. Pokud zaznamenáte nesprávné chování, zkontrolujte a změňte nastavení zapalování! Při instalaci velmi pečlivě zkontrolujte, zda se rotor netře o cívku statoru nebo jinde, což se může stát z různých důvodů a může vést k vážnému poškození.</p> | |
| <p>Zamýšlené použití - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii původního materiálu. Díly systému proto budou vypadat jinak než originální díly a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít jiné upevňovací body, které vyžadují provedení úprav. Tento systém je určen výhradně k náhradě původních systémů osvětlení/zapalování u historických a klasických motocyklů, jejichž vlastnosti motoru nebyly dodatečně ovlivněny konstrukčními změnami. Nejedná se o tuningový systém, nemění původní charakteristiku motoru a nedosahuje se výrazně vyššího výkonu motoru, ale zlepšuje se technická způsobilost a bezpečnost vozidla lepším osvětlením, jasnějším blikáním, trvale silnou houkačkou a větší celkovou spolehlivostí ve srovnání se zastaralými původními systémy. Protože naše systémy výrazně nemění charakteristiku motoru, nezhoršuje se ani chování výfukových plynů a hlučnost. Ve většině případů by se chování výfuku mělo dokonce zlepšit, protože spalování je dokonalejší.</p> | |
| <p> - VAPE garantuje homologované výrobky, které jsou označeny symbolem "E" v kroužku (konkrétně pro Českou republiku E8), což zajišťuje důslednou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy EHK (zejména ECE R10.05). Kontrolu provádí pravidelně příslušný orgán</p> | |
| <p>- Systém není schopen nabíjet baterii. Dodává střídavé napětí do sítě osvětlení. Systém nemá regulátor/usměrňovač. Je dimenzován tak, aby mohl napájet osvětlovací systém 6 V/18 W i bez něj.</p> | |
| <p>- Systém není vhodný pro použití v rámci sportovních akcí. Pokud se systém nepoužívá v souladu s jeho určením, záruka zaniká. Kromě toho je možné, že systém nebude poskytovat požadovaný výkon a my vám nebudeme moci pomoci s naší podporou, protože nejsme obeznámeni s danou situací. V nejhorším případě může nesprávné používání vést i ke zrušení povolení k provozu.</p> | |
| <p>- Při montáži dílů vždy začněte montáží dílů na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste se ujistili, že tento materiál skutečně pasuje, a teprve poté namontujte díly, které mají být namontovány mimo motor. Bohužel se většinou stává, že montáž regulátoru, zapalovací cívky nebo řídicí jednotky je prvním krokem a tyto díly jsou v průběhu montáže velmi často upravovány (aniž by byly sladěny!), což nám znemožňuje jejich pozdější odprodej. Výměna osvětlovacích/zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako nákup v supermarketovém exshopu, ale vzhledem k rozmanitosti typů a možným změnám materiálu od doby jejich výroby před mnoha lety se vždy jedná o složitou záležitost, která bohužel může zahrnovat i 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 za určitých okolností mohou způsobit poškození těchto součástí. Jakékoli stávající otáčkoměry nejsou systémem podporovány. Nabízíme však řešení s otáčkoměrem. Stejně tak nejsou podporovány žádné jističe nebo ovládání výfuku ovládané zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo zařízení pro omezení rychlosti z právních důvodů. Nový systém takové zařízení nemá. Měli byste si proto předem ověřit právní situaci.

- Pokud nemáte odborné znalosti potřebné pro instalaci, nechte instalaci provést odborníkem nebo v příslušném specializovaném servisu. Nesprávná instalace může poškodit nový systém i motocykl nebo dokonce způsobit zranění jezdce.

- Před objednáním systému zkontrolujte, zda je námi doporučený **stahovák rotoru** součástí dodávky. Pokud ne, je nejlepší jej objednat současně! Poškození rotoru způsobené použitím jiných nástrojů a pomůcek vede ke ztrátě záruky!

- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i při přepravě). Před instalací vždy zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud se jedná o rotor, ve kterém nejsou magnety zalisovány, zkontrolujte těsné uchycení magnetů tak, že je zkusíte prsty zatlačit do stran. Po nárazu se mohly některé vlepené magnety uvolnit a drží na místě pouze svou magnetickou silou. To by mohlo způsobit vážné poškození systému během provozu. Současně zkontrolujte magnety rotoru, zda na nich nejsou cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

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

Tyto díly byste měli obdržet:



- Předinstalovaná jednotka statoru
- Rotor
- Zapalovací cívka, gumová průchodka a zapalovací kabel
- Kabel, modrý
- Kabelová páska / gumová průchodka
- Šrouby / malé díly



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

POZOR: Nikdy nepoužívejte jiný stahovák, kladivo nebo jiné zařízení, které by mohlo magnety uvolnit.

- Ujistěte se, že motocykl stojí bezpečně, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně alternátoru motoru.



- Vyjměte původní alternátor/zapalování.
- Odstraňte pérový klíč z čepu klikového hřídele, není již potřeba a překážel by při montáži systému. Pokud to nyní zapomenete udělat, budete muset později celý nový systém znovu demontovat.



- Poté protáhněte kabel statoru otvorem pro kabel na motoru.
- Dávejte pozor, abyste nepoškodili kabel!



- Všimněte si malého (červeného) označení na základní desce statoru mezi dvěma zapuštěnými montážními otvory.
- Jedná se o značku zapalování. (Více o tom níže!)



- Umístěte statorovou jednotku na blok motoru.

- Pro přišroubování je nutné oddělit vzpěru od desky.



- Mírně zvedněte stator



- Přišroubujte desku pomocí dvou šroubů M4.



- Protože nový rotor zakryje značení zapalování na desce statoru, doporučujeme přenést značení na pouzdro.



- Nakonec nasadte stator zpět na desku a přišroubujte jej.



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho vnějším obvodu najdete vyrytou čáru, která je zároveň značkou zapalování.

- Pro maximální flexibilitu nastavení zapalování jsme do rotoru nevyfrézovali zářez. Proto se nemusíte obávat "ztraceného" pérového klíče - neměl žádnou upevňovací funkci, ale byl zodpovědný pouze za správné nastavení zapalování. To se však nyní provádí pomocí značek.

- Nasadte rotor volně na klikový hřídel a ...

- VELMI DŮLEŽITÉ: zkontrolujte, zda se může volně otáčet nad cívkami statoru. Je docela možné, že se klikový hřídel v důsledku regenerace zkrátil v čepu a rotor pak může dosednout na cívky a zničit je.



- Vyměňte zapalovací svíčku a otáčením rotoru uveďte píst do polohy pro zážeh (viz příručka MAW, pokud ji nemáte k dispozici, zkuste 5 mm před TDC).

- Nyní rotor opět opatrně vyjměte (aniž byste měnili polohu klikového hřídele) a nasadte jej tak, aby značka rotoru byla nad značkou na základní desce.

- K zapálení dojde v okamžiku, kdy jsou oba výše popsané symboly umístěny nad sebou.

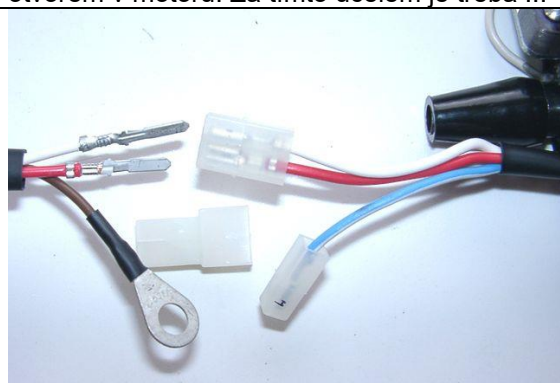
- V této poloze pečlivě upevněte rotor původní maticí s levým závitem M8x1.



- Nakonec nasadte kryt na blok motoru

Připojte kabely podle schématu zapojení 71ik-788, tj:

- Aby kabel mohl snáze procházet úzkými otvory nebo aby to bylo vůbec možné, nejsou kontaktní oka a zástrčka kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce z nového alternátoru ještě zasunuty do kontaktních ok na konci kabelu. Zástrčku byste měli připojit až poté, co je kabel konečně veden otvorem v motoru. Za tímto účelem je třeba ...



... Vezměte zástrčku zapalovací cívky s červenou a bílou barvou kabelu. Na tento konektor nasadte dodanou volnou dvoukolíkovou objímku a do zadní části konektoru zasuňte volné kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními očky. Ujistěte se, že výstupky konektoru zapadly do pouzdra konektoru. Dbejte přísně na správnou polohu těchto kabelů v konektoru:

- bílá na bílé
- červená na červené

- Pokud chcete (nebo potřebujete) kabely vyjmout z pouzdra konektoru, je nejlepší použít ohnutou kancelářskou sponku a stisknout výstupky kontaktních ok do strany, aby bylo možné konektory uvolnit.

- Hnědý kabel od alternátoru s kroužkovou svorkou je přišroubován k zapalovací cívce na její uzemnění (držák). Bez tohoto spojení nebude systém fungovat! Nespoléhejte se na uzemnění rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje často brání dobrému zemnímu kontaktu cívky.

Černý kabel od statoru...

...připojte ke kontaktu zapalování na svorce 51.

Zbývá modrý (někdy také modrobílý) kabel zapalovací cívky - vypínací kabel.

Poznámka:

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

- Pokud je spojen se zemí, zapalování zhasne!

- Tato varianta zapojení se u nás používá u vozidel, která již původně měla magneto zapalování (pólové kolo), a proto se také vypínala zkratem na zem.

- Tato vozidla mají svorku na zámku zapalování (svorka 2 u německých vozidel), která je v poloze "OFF" připojena k zemi. K této svorce je připojen modrý (/bílý) kabel. Tím se zapalování vypne jako dříve.

Hnědý kabel od řídicí jednotky ...

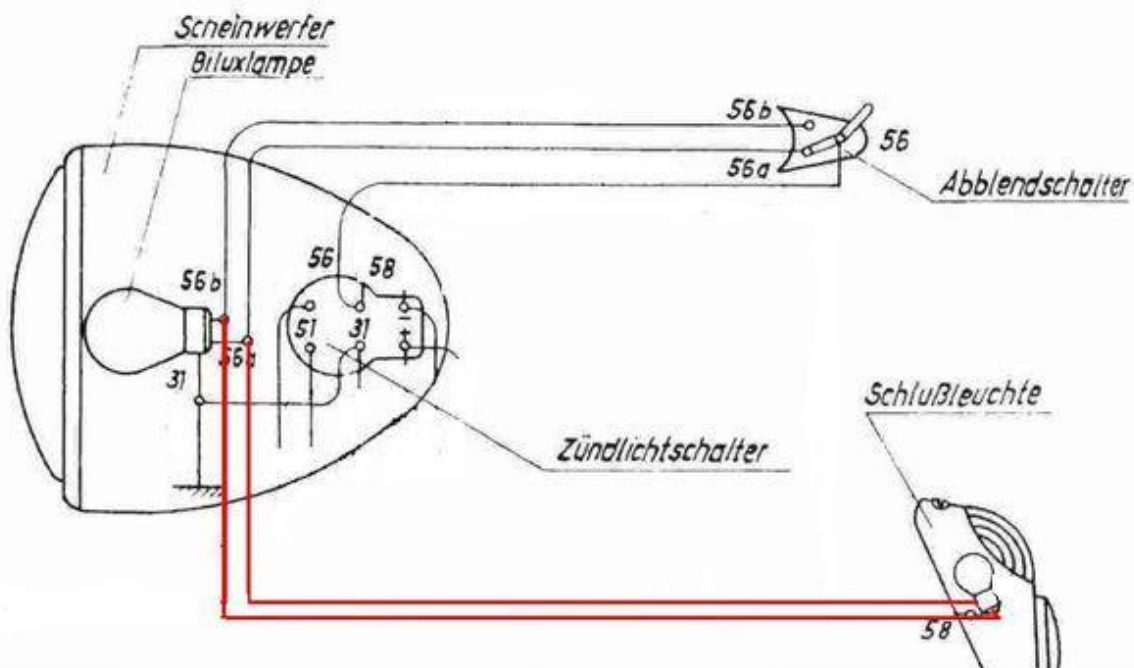
... je připojen k **zápornému vodiči** baterie nebo k **zemi**, pokud je poháněn bez baterie.

| | |
|--|--|
| <p>Červený kabel od řídicí jednotky ...</p> <p>Upozornění: Nesprávná polarita poškozují elektroniku!</p> | <p>... je připojen buď ke kladnému napětí 12 V baterie, nebo při jízdě bez baterie ke kabelu, který vede ke spotřebičům (obvykle vstupní svorka na hlavním vypínači).</p> |
| <p>- Pokud jezdíte s akumulátorem, ujistěte se, že je mezi akumulátorem a elektrickým systémem vozidla použita 15A pojistka.</p> | |
| <p>- Není možné připojit kontrolku nabití, která by při jízdě bez baterie stejně nefungovala. Regulátor má integrovaný kondenzátor, který vyhlazuje pulzující stejnosměrné napětí. Tím je zajištěno, že veškeré ukazatele a klakson fungují správně i bez baterie.</p> | |
| <p>- Zbývá modrý (někdy také modrobílý) kabel zapalovací cívky - vypínací kabel.</p> <p>Poznámka: V případě poruchy zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Cesta pak obvykle pokračuje</p> | <p>- Pokud je spojen se zemí, zapalování zhasne!</p> <p>- Tato varianta zapojení se u nás používá u vozidel, která již původně měla magneto zapalování (pólové kolo), a proto se také vypínala zkratem na zem.</p> <p>- Tato vozidla mají svorku na zámku zapalování (svorka 2 u německých vozidel), která je v poloze "OFF" připojena k zemi. K této svorce je připojen modrý (/bílý) kabel. Tím se zapalování vypne jako dříve.</p> |
| <p>- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p>Nepoužívejte kabely "Nology super cables" ("hot wire"). Ty způsobují poruchy v systémech VAPE a mohou poškodit elektroniku.</p> | <p>... šroub do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To je samozřejmě jednodušší, pokud to provedete před montáží cívky do vozidla. Použijte také dodaný kabel zapalování, a ne starý, nedefinovaný kabel.</p> |
| <p>- Prokážete si službu, pokud v tomto okamžiku namontujete na motocykl nové zapalovací svíčky a nové konektory zapalovacích svíček (nejlépe 1-2, ale ne více než 5 kiloohmů). Více než dost závad lze vysledovat na "zdánlivě dobrých" kabelech, zapalovacích svíčkách a svíčkách (včetně zcela nových)!</p> <p>- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním tlumicím odporem společně s tlumenými konektory zapalovacích svíček (výsledkem je dvojnásobný odpor). Vždy používejte pouze jednu metodu potlačení rušení.</p> | |
| <p>- Nakonec - před instalací baterie a před prvním spuštěním - věnujte čas kontrole všech upevňovacích prvků a kabeláže. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 V. Nezapomeňte také, že nyní budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 V.</p> | |
| <p>- Pokud systém nefunguje ihned, podívejte se na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (stáhněte kontakt), většina závad se skrývá v oblasti vypnutí.</p> | |
| <p>- DŮLEŽITÉ: Upozorňujeme, že při případné (dřívější) regeneraci klikového hřídele byly jeho čepy alternátoru přetěsněny, a tím zkráceny. Tím došlo ke snížení rotoru a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nýtý jsou nejnižším bodem) a statorovou cívkou. Výsledkem je zničený stator, a tedy porucha zapalování.</p> | |

Návrh zapojení pro systémy 788 (6v/18w bez regulátoru), aby se zabránilo vypálení žárovky zadního světla při zhasínání/vypínání

- Pokud jsou žárovka předního a zadního světla zapojeny paralelně jako obvykle, může se stát, že se žárovka zadního světla při přepínání mezi dálkovými a potkávacími světly přepálí, protože když je spínač v mezipoloze, není na světlometu krátce žádné napětí, a napětí pro zadní světlo se tak může krátce zvýšit. To není jen případ našich systémů 788, ale také mnoha původních starých systémů. Někteří výrobci v té době bojovali proti tomuto problému buď instalací sytičové cívky, nebo bezpečnostního obvodu tohoto typu.

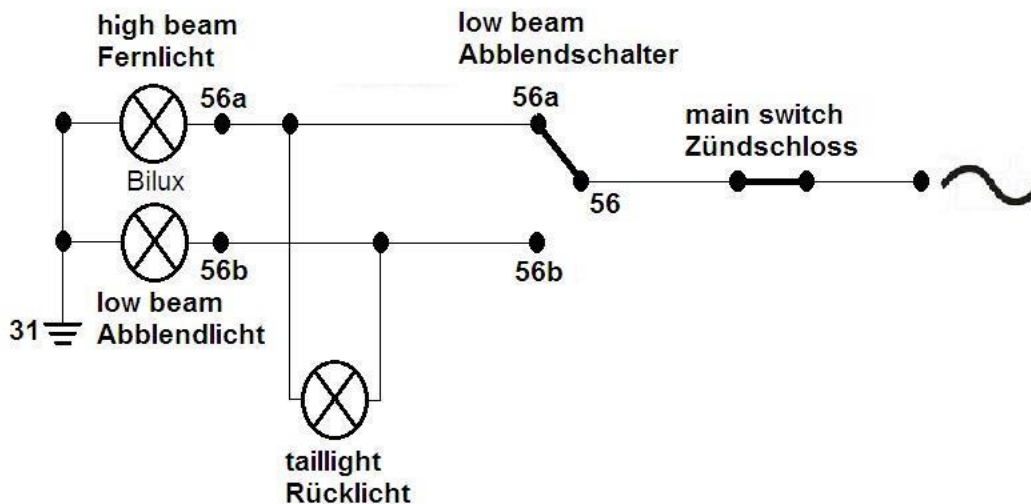
- Bezpečnostní zapojení zadní žárovky popisujeme zde a doporučujeme jej použít u našich systémů 788, pokud je k dispozici stmívač.



- Musíte (po ověření, zda váš motocykl již takový bezpečnostní obvod nemá) odpojit zemnicí přípojku zadní žárovky a místo této zemnicí přípojky natáhnout další kabel ke světlometu. Nyní budete mít 2 kabely od zadního světla.

- Připojte jeden z nich ke kontaktům dálkového a potkávacího světla, jak je znázorněno na schématu zapojení výše (a na schématu níže). Pokud žárovka dálkového světla nedostane při přepínání žádný proud, nedostane ho ani žárovka zadního světla a bude chráněna.

- Mějte však na paměti, že při poruše žárovky světlometu dojde k poruše i zadního světla.



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

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky výrobce vozidla a obchodu s motorovými vozidly. Montáž vyžaduje odborné znalosti.

Značky zapalování na materiálu slouží pouze pro orientaci při instalaci. Po instalaci zkontrolujte vhodnými metodami (stroboskopem) správnost nastavení, aby nedošlo k poškození motoru nebo ohrožení vašeho zdraví. Za instalaci a správné nastavení nesete výhradní odpovědnost.

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

K synchronizaci karburátoru nikdy nevytahujte konektor zapalovací svíčky! Nikdy neodpojujte kabel zapalování ani se ho nedotýkejte, pokud motor běží nebo je v klidovém stavu. Vozidlo myjte pouze tehdy, když motor neběží.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými zapalovacími svíčkami (které nemají vestavěný odpor pro potlačení rušení), použijte svíčky s vestavěným odporem (abyste vyhověli místním zákonům týkajícím se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu). Nebo vyměňte kabel(y) za normální a použijte stíněné konektory svíček (v žádném případě byste neměli používat potlačené svíčky A zároveň potlačené konektory svíček. Vedlo by to k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace zástrčka/zástrčkový konektor by neměl překročit 5 kOhm.

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

- Po instalaci zkontrolujte, zda jsou všechny upevňovací šrouby pevně utaženy. Pokud se uvolní, dojde k jejich zničení. Šrouby dotahujeme volně pouze při předběžné montáži!

- Než začnete vše měřit a zkoušet, nechte nově instalovaný systém nejprve zahořet. Věnujte také pozornost našim pokynům, jak zkontrolovat výskyt jisker. Všechny naše díly jsou před dodáním testovány. Stejně na nich těžko něco změříte. V každém případě se zdržte měření elektronických dílů (včetně zapalovací cívk s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete, že je zničíte a stejně nezískáte použitelné výsledky!

Nezapomeňte, že karburátor, sací gumy a především zapalovací svíčky a svíčky (bohužel i zcela nové) mohou být často příčinou toho, že motor hned nenaběhne (zpravidla se po montáži klimatizace musí změnit i její nastavení). Pokud systém nenaběhne hned, zkontrolujte zejména uzemnění, zejména mezi uzemněním podvozku a blokem motoru.

Než díly znovu vyjmete a pošlete nám je k otestování, podívejte se do naší znalostní databáze, zda

již neexistuje odpověď na váš problém. Pokud ne, použijte náš systém servisních lístků a požádejte o konkrétní pomoc.

- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, věnujte pozornost některým zvláštnostem této cívky. Zapalování funguje správně pouze v případě, že jsou k cívce připojeny obě svíčky. To znamená, že pro testování nemůžete odpojit ani jednu zapalovací svíčku. Je to proto, že každý výstup odebírá zem ze svíčky druhé. Pokud chcete testovat opravdu jen jednu stranu, musí být druhý výstup cívky připojen k zemi.

- Jiskra z klasických přerušovacích systémů má při napětí kolem 10 000 voltů pouze nízkou energii, a proto vypadá žlutě a silně. Jiskra z našich systémů má vysokou energii až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře ohraničená a modrá, což ji činí méně viditelnou. Kromě toho se jiskra vytváří pouze při rychlostech rozběhu. Pouhým ručním stisknutím páky kickstarteru jiskra nevzniká.

- Většina našich systémů je generátorem zapalovacího a světelného proudu v jednom. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru se kromě napětí, které vydává, nedá téměř nic změřit. Pokud nedostáváte žádný proud, zkontrolujte uzemnění a zejména vedení od regulátoru ke spínači zapalování. Tento důležitý spoj bývá při instalaci často přerušen a přehlédnut! Většina systémů PD má stejnosměrné regulátory/usměrňovače. Existují však také regulátory střídavého proudu, u kterých je třeba dodržovat zvláštní vlastnosti.

- Nikdy nesvářejte vozidlo elektricky, aniž byste předtím zcela odpojili všechny elektronické části obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Stator a rotor není nutné demontovat; pájejte pouze pájecím zařízením, které je provozováno přes předřadné transformátory, nebo před pájením odpojte síťovou zástrčku páječky, aby nedošlo k poškození dílů přepětím. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektory nebo zapalovací svíčky.

- Elektronika je citlivá na přepólování. Po zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení. Opačná polarita a zkrat okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku! Zásadně platí, že zapojení je vždy barevné na barvu. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Na poškození způsobené opačnou polaritou se nevztahuje záruka.

- Při instalaci rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyvarujte se přímého mechanického nárazu na rotor. **Při přepravě zařízení Lima nikdy nevkládejte stator do rotoru;** dodržujte naše přepravní pokyny (obal).

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

- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte kleště ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Vždy používejte pouze šroubovací stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

- Pokud vozidlo nebudete delší dobu používat, měli byste odpojit akumulátor (pokud je přítomen), abyste zabránili pomalému vybíjení přes usměrňovací diody. Nicméně i v případě odpojení akumulátoru zaznamenáte jeho vybíjení až po delší době - to je normální.

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

Hodně štěstí a zábavy při řízení!



Schaltplan 71-788 (wiring diagram)

