

**Systém 73 20 799 00****12 V alternátor a elektronické zapalování pro CZ 125/150 B/T**  
(model T má otevřený karburátor)

- Náš systém 73 20 799 00 je nástupcem systému 351 61 799.

**Výhody oproti původnímu systému:**


- Z hlediska alternátoru se liší průměr čepu klikového hřídele.

- Magnetoelektrický zapalovací systém s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Světelný výkon 12V/100W stejnosměrný proud. Bezkontaktní elektronické zapalování s vlastním zdrojem napájení v rámci systému. Nahrazuje staré magneto zapalování a přerušovač. Není třeba provádět žádné změny na skříni motoru. Systém můžete provozovat zcela bez baterie.

- všechny díly jsou nové
- Výrazně jasnější světlo
- Velmi stabilní zapalování s vysokoenergetickými jiskrami
- Lepší startování a lepší spalování
- Žádné opotřebení kontaktního přerušovače



M732079900

<b>Pokyny pro instalaci systému 732079900</b>	<b>3.3.2025</b>
<p><b>- Pokud umíte nainstalovat a seřadit originální zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete systém VAPE také nainstalovat. Pokud jste se tím nikdy předtím nezabývali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo se v tom vyzná.</b></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><b><u>DŮLEŽITÉ</u></b></p>	
<p><b><u>Před zahájením instalace si pečlivě přečtěte kompletní pokyny</u></b>          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 <b>podle pokynů uvedených na informační stránce systému</b>. 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). Při prvním spuštění motoru po instalaci je třeba dbát zvláštní opatrnosti. Pokud zjistíte 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><b><u>Zamýšlené použití</u></b>          - Jedná se o <b>náhradní systém, nikoli o kopii původního materiálu</b>. Díly systému proto budou vypadat jinak než originální díly a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít jiné upevňovací body, které vyžadují vaše nastavení. Tento systém je určen <b>výhradně</b> k náhradě původních systémů osvětlení/zapalování u historických a klasických motocyklů, <b>jejichž vlastnosti motoru nebyly dodatečně ovlivněny konstrukčními změnami</b>. Nejedná se o tuningový systém, nemění se původní charakteristika 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 pravidelně provádí příslušný orgán</p>	
<p>- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olovenými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olovenými akumulátory, AGM, gelovými. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích akumulátorů.</p>	
<p>- Systém <b>není vhodný pro použití v rámci sportovních akcí</b>.          Pokud se systém nepoužívá v souladu s jeho určením, záruka zaniká. Kromě toho se může stát, že systém nebude fungovat tak, jak bylo zamýšleno, 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>- <b>Při montáži dílů vždy začněte montáží dílů na straně motoru</b> (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. Jakékoli jističe nebo ovládání výfukových plynů ovládané zapalováním rovněž nejsou podporovány. 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>

- Zkontrolujte, zda máte jeden z prvních systémů JAWA/CZ, u kterého je kladný pól baterie spojen se zemí (rámem). Pokud ano, musíte polaritu systému obrátit. **Zem je nyní připojena k zápornému pólu akumulátoru** a kladný jde na svorku 30 zámku zapalování. Pokud toto nedodržíte, dojde ke zničení elektroniky v zapalovací cívce a v regulátoru!



#### Tyto díly byste měli obdržet:

- Rotor
- Statorová jednotka
- regulátor/usměřovač s integrovaným kondenzátorem
- elektronická zapalovací cívka
- Vysokonapěťový (zapalovací) kabel
- Drobný materiál



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

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

- **Poznámky ke starému zapojení:** Zkušenosti ukazují, že v průběhu času došlo ke změnám v elektrickém systému téměř každého motocyklu. V důsledku toho se barvy kabelů a dokonce i elektrické spoje nebo díly jako takové již často neshodují s původními a mohou se proto lišit od toho, co zde popisujeme.

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

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. V tomto okamžiku se rozlučte s dobrým kusem, protože od této chvíle budete mít 12voltovou elektrickou soustavu a budete potřebovat 12voltovou baterii, pokud ji budete chtít nainstalovat. Technicky vzato lze systém provozovat i bez baterie. Starý klakson může zůstat.



- Odpojte všechny kabely od starého zapalovacího systému s magnetem a systém vyjměte.



- Vyjměte pero z kolíku alternátoru. Nebojte se, měl spíše vodící než přidržovací funkci. Pokud pérový klíč neodstraníte, nebudete moci později nainstalovat nový rotor.

- Kužel by měl být nepoškozený a čistý.

- Obrázek ukazuje podobný motor



- Nyní se podívejte na novou statorovou jednotku. Na základové desce v blízkosti malých černých cívek je červená značka zapalování.

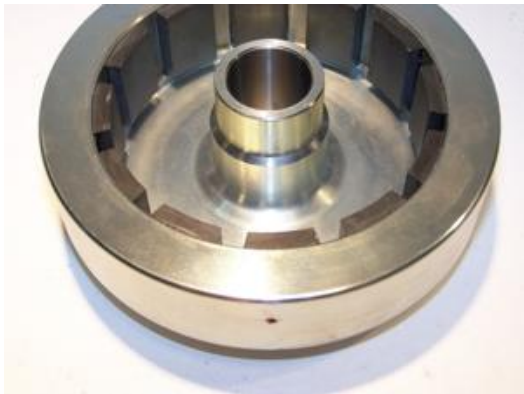
- Obě značky zapalování (statoru a rotoru) jsou při časování zapalování nad sebou.



- Ved'te statorový kabel kabelovým vývodem bloku motoru. Dávejte pozor, abyste nepoškodili izolaci.

- Nyní umístěte novou jednotku statoru (skládající se z nosné desky statoru a tělesa cívky) na motor na místo, kde byla stará jednotka. Otočte jednotku tak, aby značky zapalování na základní desce byly přesně proti těm, které byly právě přeneseny z rotoru. Nyní desku sešroubujte pomocí 3 šroubů M5. Nezapomeňte na podložky.

- Dbejte na to, aby se pod deskou nezachytily žádné kabely.



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho vnějším obvodu najdete buď malé vylisované označení ve tvaru čáry, nebo červenou tečku. Jedná se o značku zapalování.

- Před montáží rotoru zkontrolujte, zda jeho magnety nezachytily žádné šrouby nebo jiné malé části, které by mohly způsobit poškození.



- Vyměňte zapalovací svíčku. Nový rotor rukou pevně přitlačte na klikový hřídel tak, abyste s ním mohli otáčet hřídelí. Přesuňte píst do polohy pro časování zapalování (viz níže). Doporučujeme ji nastavit přibližně 3,5 mm před horní mrtvou polohou.

- Nezapomeňte, že klikový hřídel běží proti směru hodinových ručiček!

- Když je píst v poloze pro zapalování, opatrně (bez otáčení motoru) opět vyjměte rotor (použijte stahovák).

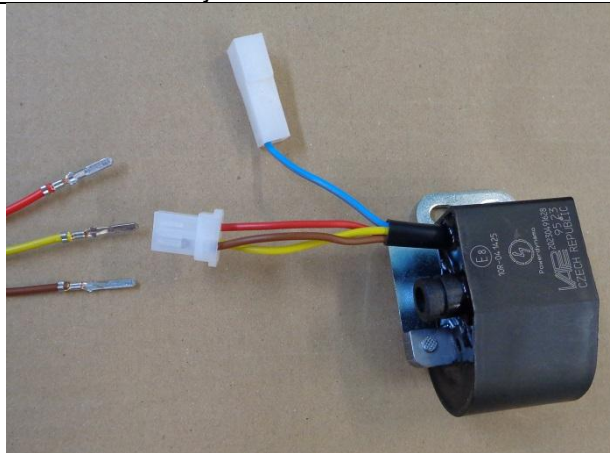
- Nyní nasadte rotor zpět na klikový hřídel tak, aby byly značky na rotoru a základní desce (nebo prodloužená značka na skříni motoru) v jedné rovině. Píst musí být samozřejmě stále v poloze pro zapalování.

Zkontrolujte si v dokumentech časování zapalování vašeho modelu. Nasadte podložku a přišroubujte rotor pomocí původní upevňovací matice.

- Připevněte nový regulátor a novou zapalovací cívku na vhodné místo (např. do jedné z bočních skříněk nebo do prázdného krytu baterie u modelu T).

### Kabely připojte podle schématu zapojení 73ik\_102, tj:

- Aby kabel mohl snáze procházet úzkými otvory nebo aby to bylo vůbec možné, není zástrčka kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce z nového alternátoru ještě zasunuta 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 zásuvku zapalovací cívky s kabely žluté, červené a hnědé barvy.

- Na tento konektor nasadíte dodanou volnou objímku čtyřkolíkového konektoru a do konektoru zasunete volné kabely alternátoru (žlutý, červený a hnědý) s kontaktními očky vzadu. Ujistěte se, že výstupky konektoru zapadly do pouzdra konektoru. Je třeba věnovat přísnou pozornost

- umístění těchto kabelů v zástrčce:

- žlutá na žluté
- červená barva na červené
- hnědá na hnědé

- 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.

### Připojení alternátoru pro napájení osvětlení:

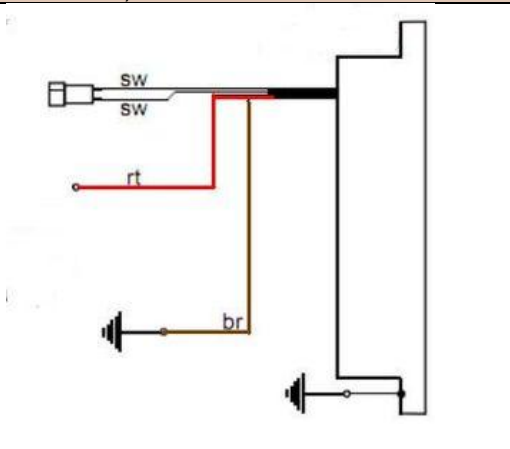


- Dva černé kabely vycházející z alternátoru přivádějí napětí pro světlá, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním. Nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí musí být pro většinu aplikací ještě stabilizováno (regulováno) a usměrněno, protože se původně jedná o střídavý proud.

**Upozornění:** Jakákoli **záměna plusu a mínusu** vede k **okamžitému zničení regulátoru, na které se nevztahuje záruka!** (Zničení lze jasně rozpoznat podle zápachu spáleniny!)

**Regulátor** s regulátorem stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50)



Nový regulátor/usměrňovač má 4 kabely:

- Dva černé kabely s plastovou zástrčkou jsou vstupní kabely střídavého napětí
- červený kabel s plastovou zástrčkou který napájí plus
- hnědý kabel s plastovou zástrčkou je zemnicí kontakt

- Dva černé kabely od řídicí jednotky ...	... jsou připojeny ke dvěma černým kabelům alternátoru. Za tímto účelem zasuňte oba černé kabely alternátoru do dodané dvoukolíkové objímky konektoru. Nezáleží na tom, který kabel jde do které ze dvou svorek, protože zde je přiváděn střídavý proud.
- Hnědý kabel od řídicí jednotky ...	... je připojen <b>k zápornému vodiči</b> baterie nebo <b>k zemi</b> , pokud je poháněn bez baterie.
Červený kabel od řídicí jednotky ...  <b>Upozornění:</b> Nesprávná polarita poškozuje elektroniku!	... je připojen buď <b>ke kladnému napětí 12 V baterie</b> , nebo při jízdě bez baterie ke kabelu, který vede ke spotřebičům (obvykle vstupní svorka na hlavním vypínači).
- Pokud jezdíte s akumulátorem, ujistěte se, že je mezi akumulátorem a elektrickým systémem vozidla použita <b>15A pojistka</b> .	
- Není možné připojit kontrolku nabití, která by při jízdě bez baterie stejně nefungovala. Regulátor má integrovaný kondenzátor, který vyhlazuje pulzující stejnosměrné napětí. Tím je zajištěna správná funkce všech ukazatelů a klaksonu i bez baterie.	
- Zbývá modrý (někdy také modrobílý) kabel zapalovací cívky - vypínací kabel.  <b>- Je připojen k zemi, zhasne zapalování!</b>  <b>Poznámka:</b>  V případě poruchy zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Cesta pak obvykle pokračuje	<b>- Pokud je spojen se zemí, zapalování zhasne!</b> - 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.
Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...  <b>- Nepoužívejte</b> kabely "Nology super cables" ("hot wire"). Ty způsobují poruchy v systémech Powerdynamo a mohou poškodit elektroniku.	... 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.
- 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)! <b>- Nepoužívejte</b> zapalovací svíčky s vnitřním tlumicím odporem <b>společně</b> s tlumenými konektory zapalovacích svíček (výsledkem je dvojnásobný odpor). Vždy používejte pouze jednu metodu potlačení rušení.	
- Nakonec - <b>před instalací baterie a před prvním spuštěním</b> - 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.	
- 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.	
<b>- DŮLEŽITÉ:</b> Upozorňujeme, že při případné (dřívější) <b>regeneraci klikového hřídele</b> byly jeho čepy alternátoru přetěsněny, a tím zkráceny. Tím došlo ke snížení rotoru a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nýt jsou nejnižším bodem) a statorovou cívkou. Výsledkem je zničený stator, a tedy porucha zapalování.	



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

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky předepsané výrobcem vozidla a odborníky na motorová vozidla. Montáž vyžaduje odborné znalosti. Značky zapalování na materiálu slouží pouze k 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 jste zodpovědní pouze vy sami.
- Pozor Zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí ohrožení života! U našich zapalovacích cívek 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 nevytáhněte 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, dejte nově instalovanému systému šanci, aby se rozhořel. Věnujte prosím pozornost také našim pokynům, jak zkontrolovat existenci jiskry. Všechny naše díly jsou před dodáním testovány. Stejně na nich těžko něco změříte. Elektronické díly (včetně zapalovací cívký s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu) v žádném případě neměříte. 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 cívký. 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 je uzemněn prostřednictvím svíčky druhé. Pokud chcete testovat opravdu jen jednu stranu, musí být druhý výstup cívký připojen k zemi.
- Jiskra z klasických přerušovacích systémů má při napětí kolem 10 000 V 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 rychlosti rozběhu. Pouhým ručním stisknutím páky kickstarteru jiskra nevzniká.
- Většina našich systémů je generátorem zapalovacího a osvětlovacího 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 ; 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 soupravy 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!***

