

Systém 777779900**Výhoda oproti originálnímu systému:**

- všechny díly jsou nové
- velmi dobrý světelný výkon
- velmi stabilní zapalování s pevnou jiskrou
- lepší startování, lepší spalování paliva

Generátor/elektronické zapalování pro Kawasaki KE 175D

- Magnetový generátor s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výstup 12 V/180 W DC. Polovodičové zapalování s vlastním napájením z systému. Nahrazuje starý magneto, snímač, regulátor a zapalovací cívku.

- Není třeba provádět žádné úpravy na krytu motoru.



M777779900

Návod k montáži systému 777779900	31.8.2026
- Pokud umíte namontovat a seřadit sériový zapalovací systém a máte základní mechanické dovednosti, můžete si nainstalovat VAPE! Pokud jste se zapalovacím systémem ještě nikdy nepracovali, raději to nechte na někom, kdo se v tom vyzná.	
- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínky a způsoby instalace, provozu, používání a údržby systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku a případně i ke zranění osob. Proto nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztráty, škody nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu nebo nesprávného používání a údržby, či s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhradujeme si právo provádět změny na výrobku, v technických údajích nebo v montážních a provozních pokynech bez předchozího upozornění	
DŮLEŽITÉ	
- Před zahájením prací na motocyklu si prosím pečlivě a celé přečtete tyto pokyny Mějte prosím na paměti, že jakékoli úpravy materiálu i vlastní pokusy o opravu, které nebyly odsouhlaseny společností VAPE, mohou vést ke ztrátě záruky. Neodstřihujte vodiče. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často má za následek poškození elektroniky. Vezměte prosím také na vědomí informace uvedené na informační stránce k tomuto systému. Zkontrolujte, zda zakoupený produkt skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Nesprávné nastavení zapalování může poškodit motor a při startování kopnutím dokonce způsobit zranění (silné zpětné rázy). Při prvních zkušebních jízdách buďte opatrní. V případě potřeby změňte nastavení na bezpečnější hodnoty (menší předstih). Během montáže pečlivě zkontrolujte, zda se rotor (setrvačnický) nedotýká cívek statoru ani žádných jiných částí, k čemuž může dojít v důsledku různých okolností a vést k vážnému poškození.	
Určené použití - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynam/alternátorů a zapalovacích systémů u veteránských a klasických motocyklů, u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně upraveny. Nejedná se o tuningový systém a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zlepšuje provozuschopnost a komfort díky lepšímu osvětlení, lepší funkci bočních směrovek a klaksonu a, ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy, také vyšší spolehlivost. Jelikož náš systém nezasahuje do charakteristik motoru, nezvyšuje emise plyných znečišťujících látek ani hlučnost. Ve většině případů by se emise znečišťujících látek měly díky lepšímu spalování dokonce snížit. Při použití v souladu s určením tedy systém za normálních okolností neporušuje stávající právní status motocyklu. (Zkontrolujte prosím místní právní předpisy!) Tento systém není vhodný pro použití při soutěžních akcích. Při použití jiným než určeným způsobem dojde ke zrušení záruky a je možné, že nedosáhnete požadovaných výsledků nebo, v nejhorším případě, ztratíte zákonnou provozuschopnost.	
 - Společnost VAPE zaručuje, že její výrobky jsou homologovány a označeny značkou „E“ v kruhu (konkrétně E8 pro Českou republiku), čímž zajišťuje trvalou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy ECE (zejména ECE R10.05). Kontroly pravidelně provádí příslušný orgán.	
- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systému 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo s uzavřenými olověnými bateriemi typu AGM a Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými ani žádnými jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.	
- Jedná se o náhradní sadu, nikoli o kopii originálních dílů. Díly v této sadě proto vypadají jinak a mohou se lišit i v rozměrech (zejména zapalovací cívka a regulátor), což si může vyžádat určité úpravy z vaší strany.	
- Při montáži je bezpodmínečně nutné začít s montáží součástí souvisejících s motorem, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než začnete montovat vnější díly. V mnoha případech zákazníci montují nejprve tyto díly a tím je často upravují v rozporu se zárukou, což je činí nevhodnými k dalšímu prodeji. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou toho, že si něco vezmete z regálu v supermarketu, protože existuje velmi mnoho typů, verzí a případně neznámých úprav z trhu s náhradními díly, které skýtají značný prostor pro chyby.	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními třetích stran (jako jsou GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou tyto součásti poškodit.** Případné stávající elektronické otáčkoměry nebudou s novým systémem fungovat. Případné stávající bezpečnostní spínače a elektronické ovládání ventilů nejsou podporovány. Je možné, že váš motocykl byl původně vybaven zapalováním, které z právních důvodů omezovalo maximální rychlost. Nový systém takovou funkci nemá, proto si předem ověřte svou právní situaci.

- Pokud nemáte s montáží žádné zkušenosti, nechte ji provést odborníkem nebo v odborném servisu. Nesprávná montáž může poškodit nový systém i váš motocykl a případně dokonce vést ke zranění.

- Než si systém objednáte, zkontrolujte prosím, zda je v sadě obsažen stahovací nástroj pro nový rotor. Pokud ne, raději si jej objednejte současně. K demontáži nového rotoru nikdy nepoužívejte nic jiného než doporučený stahovací nástroj. Poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů nebo metod není kryto zárukou.

- Rotor je citlivý na nárazy (včetně nárazů během přepravy). Před montáží prosím vždy zkontrolujte, zda není poškozen (u rotoru bez plastového obalu magnetů zkuste magnety prsty odsunout stranou). Po nárazu se mohly přilepené magnety uvolnit a držet se na rotoru pouze magnetickou silou, takže si toho hned nevšimnete. Během chodu motoru by došlo k značnému poškození. Před nasazením rotoru na motor se prosím ujistěte, že se na jeho magnetech neusadily žádné kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. I to by vedlo k vážnému poškození.

- **Pokud máte přístup k internetu, nejlépe si tyto pokyny prohlédněte online.** Kliknutím na obrázky je zvětšíte a získáte tak lepší přehled, případně i aktuálnější informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>

Měli byste obdržet tyto díly:



- předem smontovanou jednotku statoru
- rotor a šroub rotoru
- regulátor/usměřovač
- elektronická zapalovací cívka
- vysokonapěťový kabel
- drobné součástky



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

- **Poznámka:** Nikdy nepoužívejte stahovák s drápy, kladivo ani žádné jiné zařízení, které by mohlo magnety setřást.

- Ujistěte se, že je váš motocykl pevně upevněn, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup ke straně motoru s magnetem.

- Odšroubujte šroub rotoru a vytáhněte starý rotor z klikového hřídele. K tomu budete potřebovat stahovák.

- Odpojte všechny vodiče od starého magnetu a snímače a tyto díly demontujte. Už je nebudete potřebovat. Existují různé verze sériového zapalování



- Sejměte klín typu „Woodruff“ z čepu klikového hřídele. Již nebude potřeba a bránil by montáži. Pokud na to hned na začátku zapomenete, budete muset celou novou jednotku znovu demontovat, abyste se k tomuto klínu dostali.

- **Poznámka:** Klín ve skutečnosti nedrží rotor na hřídeli, to zajišťuje kuželový profil. Slouží pouze k navedení do správné polohy, která se nyní dosáhne jiným způsobem.

- obrázek znázorňuje jiný motor



- Vložte novou základovou desku se statorem na místo starého statoru a desku upevněte dvěma dodanými šrouby M6 (nepoužívejte prosím jiné šrouby, protože by mohly být příliš vysoké a poškrábat rotor).

- Velká černá cívka musí být umístěna přibližně v poloze 13 hodin. Kabel vede otvorem v krytu ven.



- Prohlédněte si novou jednotku statoru. Na adaptérové desce, v blízkosti černých cívek, najdete malou červenou tečku – jedná se o značku zapalování. Tato značka zapalování již není viditelná po namontování rotoru. Proto je nutné ji přenést na skříň motoru.

- **Časování zapalování:** Pro zajištění maximální flexibility nebyl do rotoru vyfrézován žádný drážkový zářez. Nemusíte se tedy obávat ztráty dřevěného klínu. Ten neměl žádnou zajišťovací funkci, sloužil pouze k nastavení správného časování zapalování. Nyní máte k dispozici značky a mnohem větší flexibilitu.



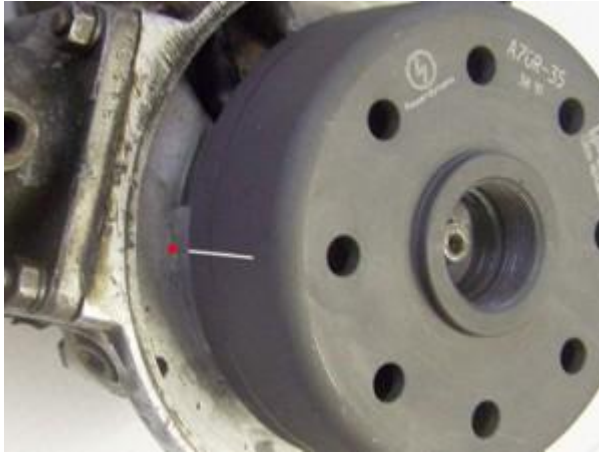
- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete malou vtačenou čárku. To je značka zapalování. Je odolná, ale není dobře viditelná, proto ji raději zvýrazněte nějakým fixem.

- Abychom zajistili maximální flexibilitu při seřizování zapalování, nevyfrézovali jsme do kuželového profilu rotoru drážku pro Woodruffův klín. Časování zapalování seřizujete podle značek.

- Zkontrolujte vnitřek rotoru, zda se v něm nenacházejí cizí předměty (šrouby nebo jiné kovové části), které by mohly během provozu poškodit rotor a stator.

- Vyjměte zapalovací svíčku, abyste usnadnili otáčení klikového hřídele a uvedli píst do polohy zapalování (volně nasadte rotor na klikový hřídel a použijte jej jako otočnou rukojeť). Přečtěte si prosím návod k obsluze motocyklu.

- **VELMI DŮLEŽITÉ:** ... ihned zkontrolujte, zda se rotor může volně pohybovat nad základnou statoru. Pokud se (z jakéhokoli důvodu) rotor/setrvačnick usadí příliš nízko (např. v důsledku regenerace klikového hřídele), dotkne se cívký statoru pod ním a zničí ji.



- Rotor opět opatrně sejměte z klikového hřídele (k tomu nejlépe použijte stahovací nástroj) a znovu jej nainstalujte tak, aby se značka na rotoru shodovala s (přenesenou) značkou na statoru. Pokud dojde k jakékoli změně polohy klikového hřídele (zapalovací polohy), musíte začít znovu.



- V této poloze rotor opatrně upevněte pomocí dodaného šroubu.

- Nezapomeňte, že k opětovnému demontování nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (číslo dílu: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky!**).

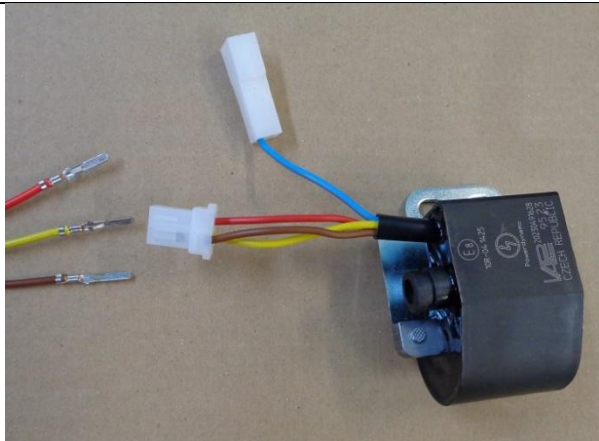
- Poznámka: Nikdy nepoužívejte stahovák s drápy, kladivo ani žádné jiné nářadí, které by mohlo magnety setřást.

- Nasadte zpět kryt motoru. Zkontrolujte, zda nikde o nic nezavadí.

- Upevněte nový elektronický usměrňovač/regulátor a zapalovací cívku na vhodné místo. Než cívku upevníte, přišroubujte vysokonapěťové kabely. Nové kabely alternátoru vedte podél rámu (pomocí přiložených svazkovačů kabelů) tak, aby končily v blízkosti regulátoru, resp. zapalovací cívky. Dávejte pozor, aby se nic nezachytilo.

Připojte součásti podle schématu zapojení 73ik_102:

- Aby se usnadnil průchod kabelu často malými otvory ve skříni motoru, nebyla na kabelovou svorku generátoru, která vede k zapalovací cívce, nasazena plastová zástrčka. Tuto zástrčku byste měli nasadit až poté, co bude vše na straně motoru správně nainstalováno.



- Vyhledejte zapalovací cívku s její zásuvkou a třemi vodiči (červený, hnědý a žlutý).

- Do této zástrčky prozatímne nasuňte dodané 4pólové pouzdro zástrčky a zasuňte do něj tři vodiče (červený, hnědý a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky pevně zapadly do pouzdra a že jste připojili:

- červený k červenému
- hnědý k hnědému
- žlutý ke žlutému

- Pokud potřebujete (nebo chcete) svorky z krytu zástrčky opět vyjmout, vsuňte zepředu vedle svorek kancelářskou sponku a odsuňte malý výčnělek stranou. Poté vodič vytáhněte.

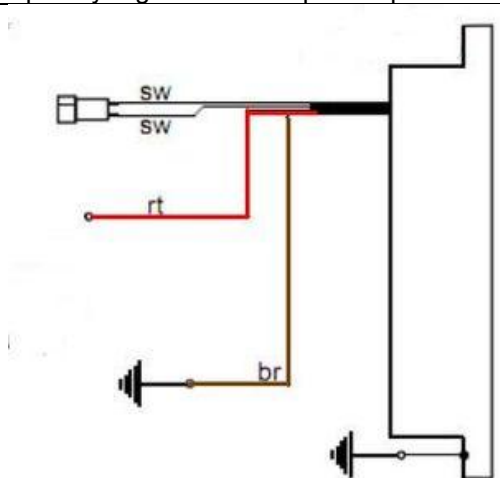
Připojení alternátoru Powerdynamo k osvětlovacímu obvodu (přes regulátor):



- Dva černé vodiče vedoucí ze statorové cívky přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí (v rozmezí 10 až 50 voltů střídavého proudu) je však nutné stabilizovat (regulovat) a pro většinu použití usměrnit na stejnosměrný proud (DC), jelikož se jedná především o střídavý proud (AC).

Upozornění: Jakékoli **záměny plusu a mínusu** (u stejnosměrných verzí) vedou **k okamžitému zničení regulátoru. V takovém případě se nejedná o záruční případ, jelikož jde o nedbalost!** Spálený regulátor lze rozpoznat především podle pronikavého zápachu.



- ty 2 černé (sw) vodiče představují vstup střídavého proudu z alternátoru (jelikož se jedná o střídavý proud, nezáleží na tom, který černý vodič se připojí ke kterému černému)
- červený (rt) vodič je výstup 12 V DC plus
- hnědý (br) vodič je uzemnění, vnitřně připojené k pouzdru

Dva černé kabely vedoucí z generátoru ...

... by měl být zasunut do dodaného dvojitého plastového konektorového pouzdra. Toto pouzdro se připojuje k plastovému konektoru na konci dvou černých vodičů na regulátoru. Nezáleží na tom, který černý vodič je na které straně, protože se jedná o střídavý proud.

Hnědý kabel z regulátoru ...

... by měl být připojen buď k zápornému pólu baterie, nebo k spolehlivému uzemnění, pokud není k dispozici baterie.

Červený kabel z regulátoru ...

... by se mělo připojit buď k **kladnému pólu 12V** baterie, nebo – pokud není k dispozici žádná baterie – k vedení, které vede k vašim spotřebičům (obvykle k přívodnímu kolíku hlavního vypínače).

Pozor:

Nesprávná polarita poškodí elektroniku!

- Pokud používáte baterii, ujistěte se, že mezi baterií a elektrickým obvodem vozidla je nainstalována **pojistka 15 A**.

- Bez baterie **NENÍ** k dispozici kontrolka nabíjení; bez baterie by to stejně nefungovalo. Regulátor má zabudovaný vysoce výkonný kondenzátor pro vyrovnání napětí. Ten zajistí, že vaše boční směrovky (blinkry) a klakson budou fungovat správně i bez baterie.

- Zbývá modrý (někdy modro-bílý) vodič u zapalovací cívky. Jedná se o vodič pro odpojení napájení. Poznámka: - Pokud dojde k poruchám zapalování, jako první opatření odpojte tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet	- Je-li připojen k zemi, zastaví to zapalování! - Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které původně měly magnetické zapalování a proto se vypínaly zkratem na zem. - Tato vozidla mají konstrukčně zabudovaný hlavní zámek (nebo u některých je to nouzový vypínač), který v poloze OFF spojuje kolík se zemí (německé motocykly: kolík 2). Sem se připojí modrý (/bílý) vodič zapalovací cívky. Tímto způsobem bude vypínání fungovat stejně jako dříve.
Přišroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ... - Nepoužívejte prosím žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou „Nology supercables“ nebo „hot wire“. Mohlo by to narušit fungování systému a případně jej poškodit.	... do zapalovací cívky a před montáží cívky natáhněte gumové těsnění (bude to snazší). - Použijte prosím kabel dodaný v balení a ne jakýkoli starý kabel.
- Uděláte si laskavost, když svému motocyklu pořídíte nové zapalovací svíčky a kleště na zapalovací svíčky (nejlépe s odporem v rozmezí 0–2 kΩ). Mnoho problémů lze vysledovat až k „zdánlivě dobrým“ (dokonce i zcela „zbrusu novým“) zapalovacím svíčkám, svorkám a kabelům. - Nepoužívejte zapalovací svíčky s vestavěným potlačovacím rezistorem. Společnost NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (od rezistoru).	
- Nakonec – ještě před vložením baterie a před prvním nastartováním – prosím pečlivě zkontrolujte všechna připojení a montážní prvky podle schématu zapojení. Zkontrolujte také, zda baterie a žárovky mají správné napětí (12 V). - Pokud něco nefunguje, podívejte se prosím do našeho průvodce řešením problémů na naší domovské stránce. Jako první krok odpojte modrý vodič od cívky a proveďte nový test.	
- DŮLEŽITÉ: Při opravě klikového hřídele se často obrábí hřídel dynama, čímž se zkracuje. V důsledku toho se rotor posune níže a může se nyní svými nýty dotýkat cívky statoru. Následkem je poškození statoru a porucha zapalování.	

Důležité bezpečnostní a provozní informace
- Bezpečnost na prvním místě! Dodržujte prosím obecné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při opravách motorových vozidel (MVR) a také bezpečnostní pokyny a povinnosti stanovené výrobcem vašeho motocyklu. Značky časování na materiálu slouží pouze jako obecný vodítko při první montáži. Po montáži prosím vhodným způsobem (stroboskopem) zkontrolujte, zda jsou nastavení správná, abyste předešli poškození motoru nebo případně ohrožení svého zdraví. Za montáž a správnost nastavení nesete výhradní odpovědnost vy.
- Zapalovací systémy generují vysoké napětí! U našich materiálů až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může být nejen bolestivé, ale i přímo nebezpečné. Dodržujte prosím bezpečnou vzdálenost od elektrody zapalovací svíčky a od odkrytých vysokonapěťových kabelů. Pokud potřebujete zkontrolovat jiskření, pevně uchopte nástrčkový klíč na zapalovací svíčku pomocí dobře izolačního materiálu a přitlačte jej pevně k pevné zemi na bloku motoru. Nikdy neodstraňujte krytky zapalovacích svíček, když je motor v chodu. Umyjte své vozidlo pouze při vypnutém motoru a vypnutém zapalování.
- Součástí sady by měl být kabel HT s pevnou gumovou krytkou (<i>kteřá neobsahuje odpor</i>); abyste splnili místní předpisy (<i>požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu</i>), měli byste použít zapalovací svíčku s vestavěným odporem (<i>nebo vyměnit krytku za takovou, která odpor obsahuje</i>). - Nepoužívejte současně krytky zapalovacích svíček obsahující rezistor spolu se zapalovacími svíčkami obsahujícími rezistor. Mohlo by to způsobit problémy, zejména obtížné nastartování motoru. Celkový odpor krytky a zapalovací svíčky dohromady by neměl překročit 5 kΩm. - Mějte na paměti, že zapalovací svíčky stárnou, čímž se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je velmi pravděpodobné, že příčinou je vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).

- Po montáži zkontrolujte utažení všech šroubů, a to i těch, které byly předem namontovány. Pokud se součásti během provozu uvolní, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předmontováváme pouze volně.
- Nechte nově nainstalovaný systém chvíli běžet, než začnete kontrolovat a testovat hodnoty, nebo – což je ještě horší – provádět na něm změny.
Naše díly byly před dodáním k vám zkontrolovány. Stejně toho moc zkontrolovat nebudete moci. **V každém případě se zdržte měření elektronických součástek (jako jsou zapalovací cívka, regulátor a jednotka předstihu). Riskujete tím vážné poškození vnitřní elektroniky. Z této operace stejně nezískáte žádné hmatatelné výsledky.** Mějte na paměti, že příčinou poruchy může být také váš karburátor, zapalovací svíčky a objímky zapalovacích svíček (i když jsou zcela nové). Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutné znovu seřídit na nižší hodnoty. Pokud systém po montáži nenastartuje, nejprve odpojte modrý (nebo modro-bílý) vypínací vodič přímo u zapalovací cívky (nebo v některých případech u jednotky předstihu), abyste vyloučili případnou poruchu ve vypínacím obvodu. Pečlivě zkontrolujte uzemnění a ujistěte se, že je zajištěno dobré elektrické spojení mezi rámem a blokem motoru.
V případě potíží prosím nejprve nahlédněte do naší znalostní databáze, než nám materiál zašlete k prověření.
- Jiskra klasických bodových zapalovacích systémů má s napětím přibližně 10 000 voltů poměrně malou energii, a proto vypadá žlutě a je tlustá (což ji však činí velmi dobře viditelnou). Jiskra z našeho systému je vysoce energetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto má tvar soustředěný do tenké jehly a modrou barvu, díky čemuž není tak dobře viditelná. Navíc k jiskře dojde pouze při otáčkách potřebných pro startování pomocí kickstartu, nikoli při pomalém stlačování kickstartovací páky rukou (jak by tomu mohlo být u zapalování napájeného z baterie).
- Systémy využívající zapalovací cívky s dvojitým výstupem mají několik zvláštností. Vezměte prosím na vědomí, že při testování na jedné straně musí být druhá strana buď připojena k nasazené zapalovací svíčce, nebo spolehlivě uzemněna. V opačném případě nedojde k jiskření na žádné ze stran. Navíc u takových otevřených výstupů mohou po celé cívce létat dlouhé a nebezpečné jiskry.
- Nikdy neprovádějte na motocyklu svařování elektrickým obloukem, aniž byste zcela odpojili všechny součásti obsahující polovodiče (zapalovací cívka, regulátor, předstih); stator a rotor není nutné demontovat. Totéž platí pro pájení. Před jakýmkoli zásahem do elektroniky odpojte páječku od elektrické sítě! Na zapalovací svíčky nikdy nepoužívejte měděný tmel.
- Elektronika je velmi citlivá na nesprávnou polaritu. Po provedení prací na systému vždy zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Nesprávná polarita způsobuje zkrat a vede k poškození regulátoru, zapalovací cívky a jednotky předstihu. Zapojení se zpravidla provádí vždy podle barev. Případy, kdy se barvy vodičů liší, jsou v našich pokynech výslovně uvedeny.
- Při manipulaci s novým rotorem dbejte na to, abyste nepoškodili jeho magnety. Vyhněte se přímým nárazům do obvodu rotoru. **Při přepravě nikdy neukládejte rotor na stator.** Dodržujte naše pokyny týkající se přepravy materiálu.
- Nepoužívejte zástrčky zapalovacích svíček s odporem vyšším než 5 kΩ. Lepší je použít zástrčky s odporem 1 nebo 2 kΩ. Mějte na paměti, že svíčkové zástrčky stárnou, čímž se zvyšuje jejich vnitřní odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je příčinou s velkou pravděpodobností vadná svíčková zástrčka a/nebo zapalovací svíčka. V případě potíží zkontrolujte také vysokonapěťové kabely. Nikdy nepoužívejte vysokonapěťové kabely z uhlíkových vláken, nikdy nepoužívejte takzvané „horké dráty“, které slibují zvýšení jiskry.
- Je vhodné potříst rotor tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák s drápy ani kladivo. V takovém případě by se mohly uvolnit jeho magnety. K opětovné demontáži nového rotoru nabízíme speciální stahovák (viz montážní návod)!
- Pokud motocykl nebude delší dobu v provozu, odpojte prosím baterii (pokud je nainstalována), abyste zabránili úniku proudu přes diody regulátoru. I odpojená baterie se však po určité době sama vybije.
- Prosím, řiďte se těmito pokyny, ale zároveň se instalace nemusíte obávat. Nezapomeňte, že před vámi již tisíce dalších zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.
Užijte si jízdu na svém motocyklu s novým elektrickým srdcem!

