

**Systém 7210799DC**

- Systém zcela bez světla viz systém 721059900

**Výhoda oproti původnímu systému:**

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

**Generátor/elektronické zapalování pro: (typ 980) od Sidepipe (1968) do roku 1974, CZ 380 ccm (typ 981), motokrosové CZ 125 do roku 1974 a možná (nepotvrzeno) CZ500.**


- Magnetický generátor s integrovaným elektronickým zapalováním. Světelný výkon 12V/100W DC. Polovodičové zapalování s vlastním napájením ze systému. Nahrazuje starý kompletní zapalovací systém a zapalovací cívku. Pokud chcete, můžete jezdit bez baterie.

- Na skříni motoru není třeba nic měnit.

- Hmotnost rotoru: 1,5 kg!

- Schváleno pro závodní použití.



<b>Montážní návod pro systém 7209799DC a 7210799DC</b>	<b>12.5.2021</b>
<p><b>- Pokud umíte nainstalovat a seřadit sériové zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete nainstalovat tento nový systém VAPE! Pokud jste se zapalováním nikdy nepracovali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo to umí.</b></p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování této příručky ani podmínek a způsob 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. Vyhrazuje si právo na změny výrobku, technických údajů nebo návodu k montáži a obsluze bez předchozího upozornění.</p>	
<p><b><u>DŮLEŽITÉ</u></b></p>	
<p><b>- Před zahájením prací na motocyklu si pečlivě přečtete tyto pokyny.</b> Mějte prosím na paměti, že jakákoli úprava materiálu a vlastní pokusy o opravu, které nebyly odsouhlaseny společností VAPE, mohou mít za následek ztrátu záruky. Neodstřihujte vodiče. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často vede k poškození elektroniky. Vezměte prosím na vědomí také informace uvedené na informační stránce tohoto systému. Zkontrolujte, zda to, co jste zakoupili, skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Špatné nastavení zapalování může poškodit motor a dokonce vás zranit při startování (prudké zpětné rázy). Při prvních zkušebních jízdách buďte opatrní. V případě potřeby změňte nastavení na bezpečnější hodnoty (menší předstih). Při montáži pečlivě zkontrolujte, zda se rotor (setrvačnik) nedotýká cívek statoru nebo čehokoli jiného, což se může vlivem různých okolností stát a vést k vážnému poškození.</p>	
<p><b>Určené použití</b> Tento systém je určen k nahrazení sériových dynamo/alternátorů a zapalovacích systémů v historických a klasických motocyklech, <b>jejichž charakteristiky motoru nebyly dodatečně upraveny.</b> Tento systém není systémem určeným pro ladění a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zvyšuje jízdní vlastnosti a komfort tím, že nabízí lepší osvětlení, lepší funkci bočních ukazatelů a klaksonu a ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy i vyšší spolehlivost. Protože náš systém nezasahuje do vlastností motoru, nezvyšuje emise škodlivin a hluk. Ve většině případů by se emise škodlivin měly dokonce snížit díky lepšímu spalování. Při použití pro daný účel proto systém obvykle neporušuje stávající právní stav motocyklu. (Ověřte si, prosím, místní právní předpisy!) Tento systém je vhodný pro použití při soutěžních akcích. Při použití pro jiný než určený účel dojde ke ztrátě záruky a může se stát, že nedosáhnete ani požadovaných výsledků, nebo v horším případě ztratíte legální způsobilost k provozu na pozemních komunikacích.</p>	
<p> <b>- VAPE garantuje homologované výrobky označené značkou "E" v kroužku (konkrétně E8 pro Českou republiku), čímž je zajištěna konzistentní shoda vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy EHK (zejména EHK R10.05). Kontrolu pravidelně provádí příslušný orgán.</b></p>	
<p><b>- Nabíjecí systém je v zásadě vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s niki-kadmiovými, niki-metal-hydridovými, lithiium-iontovými ani jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií. Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního zapalování.</b> Díly v tomto systému proto vypadají jinak a mohou jinak pasovat (zejména zapalovací cívka a regulátor), které mohou mít jiné montážní otvory a budou vyžadovat vaši dodatečnou úpravu.</p>	
<p><b>- Při montáži bezpodmínečně začněte montáží dílů na straně motoru (adaptér, stator, rotor),</b> abyste se přesvědčili, že tyto díly skutečně pasují, než začnete montovat díly určené k montáži mimo motor. V mnoha případech je zákazníci montují jako první, a tím je často upravují v rozporu se zárukou, což neumožňuje jejich pozdější reklamaci. Výměna světelných/zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako klasický nákup, ale vzhledem k typové rozmanitosti a možným změnám originálních dílů od jejich výroby před mnoha lety je vždy složitá záležitost, která bohužel může obsahovat i chyby.</p>	
<p><b>- Naše systémy NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními třetích stran (jako je GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou způsobit poškození těchto součástí.</b> Je možné, že stávající elektronické tachometry nebudou s novým systémem fungovat. Případně nebudou podporovány stávající bezpečnostní spínače a elektronické ovládání ventilů. Je možné, že</p>	

váš motocykl byl původně vybaven zapalováním, které z právních důvodů omezovalo maximální rychlost. Nový systém takové zařízení nemá, proto si předem ověřte taková nařízení platná pro vaši zemi.

- Pokud nemáte odborné znalosti pro instalaci, nechte ji provést odborníkem nebo ve specializovaném servisu. Nesprávná instalace může vést k poškození nového systému a vašeho motocyklu, případně i k újmě na zdraví.

- Před objednáním systému zkontrolujte, zda je součástí sady stahovák pro nový rotor. Pokud ne, raději si jej současně objednejte. K demontáži nového rotoru již nikdy nepoužívejte nic jiného než doporučený stahovák. Na poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů nebo metod se nevztahuje záruka.

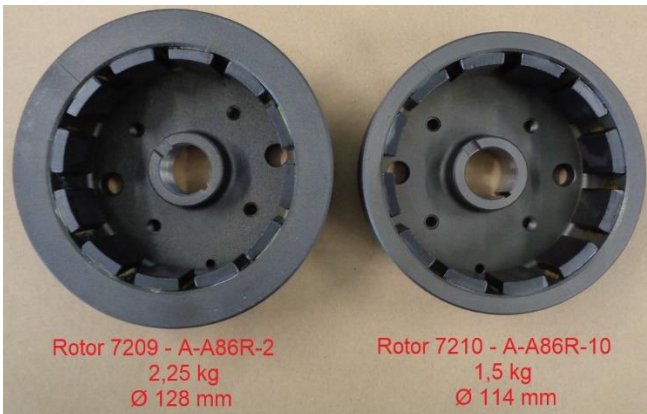
- Rotor je citlivý na úder (i během přepravy). Před montáží vždy zkontrolujte, zda nedošlo k poškození (u rotoru bez oplastování magnetů zkuste prsty odsunout magnety stranou). Po nárazu se mohly vlepené magnety uvolnit a přilnout k rotoru magnetickou silou, takže si toho člověk hned nevšimne. Ovšem za chodu motoru by vzniklo značné poškození. Před nasazením rotoru na motor se ujistěte, že jeho magnety nepobraly žádné cizí kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. To by opět vedlo k vážnému poškození.

- **Pokud máte přístup k internetu, nejlépe si tyto pokyny prohlédněte online.** Kliknutím na ně získáte větší a lepší obrázky a případně i aktualizované informace. Seznam systémů na adrese <http://www.powerdynamo.biz>



#### Tyto díly jste měli obdržet:

- předmontovaná jednotka statoru
- rotor (na fotografii je 2,25kg rotor systému 7209799DC)
- elektronická zapalovací cívka / ht-kabel
- regulátor/usměrňovač s integrovaným kondenzátorem
- stahovák rotoru
- ostatní drobný materiál



Rotor 7209 - A-A86R-2  
2,25 kg  
Ø 128 mm

Rotor 7210 - A-A86R-10  
1,5 kg  
Ø 114 mm

- Všechny níže uvedené obrázky zobrazují 2,25kg rotor systému 72 09 799 DC!

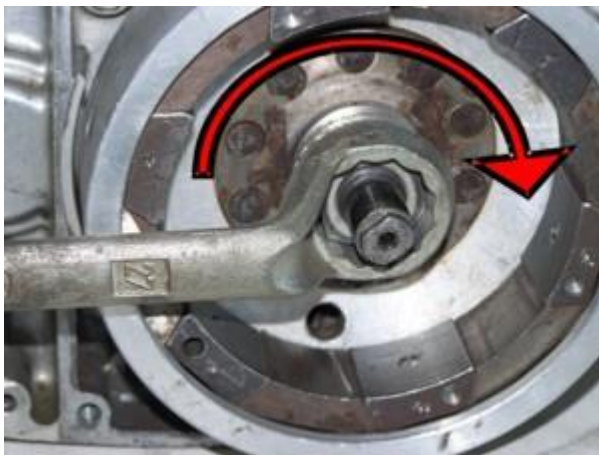


- Nový rotor lze vyjmout POUZE pomocí dodaného stahováku (číslo dílu: 72 09 799 99).
- Nepoužívejte žádný jiný nástroj.

- Ujistěte se, že vaše CZ stojí bezpečně na stojanu, nejlépe na vyvýšené pracovní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně alternátoru motoru.



- Odpojte všechny vodiče starého alternátoru a zapalovací cívky a tyto části vyjměte. Pokud máte nainstalované další adaptéry pro alternativní alternátory - odstraňte je také.



- Vyměňte původní rotor.
- Nejprve je třeba povolit upevňovací matici.  
**Pozor: proti směru hodinových ručiček!** To znamená, že musíte nástrojem otáčet ve směru hodinových ručiček!
- Matice a pojistná podložka s vnějším výstupkem budou použity znovu, proto je neztraťte.





- Poté pomocí stahováku (pravděpodobně M36x1,5 - **není součástí dodávky**) sejměte původní rotor z klikové hřídele.



- Dbejte na to, abyste neztratili Woodruffovo pero, bude dále využito při montáži rotoru.



- Nyní nasadte nový rotor na klikovou hřídel (jak je znázorněno na obrázku).

- Ujistěte se, že Woodruffovo pero zapadlo do drážky v rotoru.

- Rotor upevněte původní maticí (a pojistnou podložkou s vnějším výstupkem).

- Znovu připomínáme: To znamená, že klíčem otáčíte proti směru hodinových ručiček.



- Ujistěte se, že je pojistná podložka s vnějším výstupkem úhledně uložena kolem matice tak, aby nic z jejího obvodu nepřesahovalo obvod matice.

- Pokud ji znečistíte, podložka se dostane do konfliktu s deskou statoru a za chodu motoru ji poškodí.



- Podívejte se na rotor. Na rátku směrem k vám najdete značku zapalování (laserem vyznačenou čáru).

- Toto označení musí být v souladu s označením na statoru v okamžiku zapalování (viz níže).

- Proto **nyní** raději otočte klikovou hřídel tak, aby se toto označení dostalo do horní polohy.

- Vyjmutím zapalovací svíčky si jistě usnadníte práci.



- Vytáhněte kabeláž statoru skrz kabelový výstup krytu motoru. Udělejte to velmi opatrně - je to velmi těsné. Raději ho trochu namažte v místě izolace kabelového svazku.

- Nyní přišroubujte jednotku statoru pomocí 3 šroubů M5x12 (a podložek a pružných podložek). Šrouby umístěte do středu dlouhých otvorů a ještě je zcela nepřipevňujte.

(Dva obrázky na levé straně ukazují stator verze "pouze pro zapalování" bez osvětlovacích cívek!)



- Nyní opatrně vyved'te kabelový svazek výstupem z motoru. Opět jde o těsnou záležitost, takže si dejte pozor, abyste nepoškodili izolaci.



- Nasadte kryt dynama (se smontovanou jednotkou statoru) na motor. Kabelu pomůžete jemným zatažením za něj z druhé strany (ačkoli jde o motor).

- Znovu zkontrolujte, zda pojistná podložka zůstává mimo vnitřní otvor desky.

- Přišroubujte kryt motoru původními šrouby.



- **Nastavení zapalování:** Pokud jste ještě nevyndali zapalovací svíčku, udělejte to nyní.

- Píst uveďte do polohy pro zážeh. Potřebné hodnoty najdete v příručce (nebo začněte s 2 mm BTDC). K otáčení klikového hřídele použijte klíč o průměru 10 mm.

- Podržte klikovou hřídel v poloze pro zapalování. Posouvejte jednotku statoru v podlouhlých otvorech, dokud se označení statoru nesrovná s označením rotoru. Nyní konečně a pevně upevněte upevňovací šrouby statoru.

- Nasadte kryt na motor a přišroubujte jej původními šrouby. Tím je práce na motoru dokončena.

- Na vhodné místo připevněte novou zapalovací cívku a regulátor/usměrňovač (na fotografii vlevo je zobrazen regulátor střídavého proudu). Novou zapalovací cívku připevněte na toto místo, řekněme tam, kde byla původní cívka. Nezapomeňte, že při zapojování bude nutné připojit zemnicí vodič. Do cívky našroubujte VN-kabel. Připevněte novou kabeláž k rámu.



### Připojte díly podle schématu zapojení 71ik\_102:

- Aby se usnadnil nebo umožnil průchod kabelu úzkými otvory, není zástrčka kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce z nového alternátoru ještě zasunuta do kontaktních ok na konci kabelu. Konektor byste měli připojit až poté, co kabel konečně projde otvorem v motoru. Za tímto účelem...

	<p>... vezměte zásuvku zapalovací cívky s červenou a bílou barvou kabelu.</p> <p>Na tento konektor nasadíte dodanou volnou dvoukolíkovou objímku a do konektoru zasunete volné kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními očky vzadu. Ujistěte se, že výstupky zástrčky zapadly do pouzdra zástrčky. Dbejte na správnou polohu těchto kabelů v zástrčce:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bílá na bílé</li> <li>• červená na červené</li> </ul>
<p>- Pokud chcete (nebo musíte) kabely z pouzdra konektoru opět vyjmout, je nejlepší použít ohnutou kancelářskou sponku a přitlačit s ní ostny kontaktních ok ke straně, aby bylo možné konektory uvolnit.</p>	
<p>- Hnědý vodič od alternátoru s kroužkovým očkem je přišroubován k uzemnění zapalovací cívky (pojistná svorka). <b>Bez tohoto připojení systém nefunguje!</b> Nespoléhejte se na rámové uzemnění. Zde barva, nečistoty a zbytky oleje často brání dobrému zemnímu kontaktu cívky.</p>	
	<p>Nový regulátor/usměřovač má 4 vodiče.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 černé koncovky v plastové zástrčce pro vstup střídavého proudu ze 2 černých vodičů alternátoru.</li> <li>• 1 červený kabel s plastovou zástrčkou která dodává plus</li> <li>• hnědý kabel s plastovou zástrčkou je kontakt se zemí (mínus)</li> </ul>
<p>Dva černé vodiče vedoucí od generátoru ...</p>	<p>... jsou připojeny ke dvěma černým kabelům alternátoru. Za tímto účelem zasunete dva černé kabely alternátoru do dodané dvoukolíkové zásuvky. Nezáleží na tom, který kabel je připojen ke které ze dvou svorek, protože je zde přiváděn střídavý proud.</p>
<p>Hnědý vodič od regulátoru ...</p>	<p>... by se měl připojit buď k mínusu baterie, nebo k zemi, pokud baterie není k dispozici.</p>
<p>Červený vodič od regulátoru ...</p> <p style="text-align: center;"><b>Upozornění:</b> Špatná polarita poškodí elektroniku!</p>	<p>... je připojen buď ke kladnému napětí 12 V baterie, nebo při jízdě bez baterie ke kabelu vedoucímu ke spotřebičům (obvykle vstupní svorka na hlavním vypínači).</p>
<p>- Pokud používáte baterii, ujistěte se, že máte mezi baterií a elektrickým systémem použita <b>15A pojistka</b>.</p>	
<p>- Není možné připojit kontrolku nabíjení, při jízdě bez baterie by stejně byla bez funkce. Regulátor má integrovaný kondenzátor, který vyhlazuje pulzující stejnosměrné napětí. Tím je zajištěno, že směrová světla a klaksony budou správně fungovat i bez baterie.</p>	
<p>- Zbývá modrý (někdy modrobílý) vodič u zapalovací cívky. Jedná se o vypínací vodič.</p>	<p><b>- Pokud je spojen se zemí, zapalování se vypne!</b></p>



<p><b>Upozornění:</b> Pokud dojde k poruše zapalování, odpojte nejprve tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní opětovnou mobilitu (podrobnosti viz. technická návoděda).</p>	<p>- Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které již původně měly magneto zapalování, a proto se vypínaly zkratem proti zemi.</p> <p>- Tato vozidla mají svorku na zámku zapalování (u německých vozidel: svorka 2), která je v poloze "OFF" připojena k zemi. K této svorce se připojuje modrý/(bílý) kabel.</p>
---	--

<p>Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p><b>- Nepoužívejte žádné kabely zesilující jiskření, jako jsou "Nology supercables" ("hot wire"). Ty způsobují rušení systémů VAPE a mohou poškodit elektroniku.</b></p>	<p>... našroubujete zapalovací cívkou a nasaďte na něj gumovou krytku. To je samozřejmě jednodušší, pokud to provedete před montáží cívkou na vozidlo. Použijte také dodaný kabel zapalování, nikoli jakýkoli starý kabel.</p>
<p>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)!</p> <p><b>-Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušením. spolu s odrušeným konektorem zapalovacích svíček (to přináší dvojí odpor/odrušení). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušení.</b></p>	
<p>- Nakonec - <b>před instalací baterie a před prvním nastartováním</b> - pečlivě přezkontrolujte všechny upevňovací prvky a kabeláž. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 V. Nezapomeňte také, že od nynějška budete potřebovat 12voltovou baterii. Klakson může zůstat na 6 V.</p>	
<p>Pokud systém nefunguje okamžitě, podívejte se na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (přerušetekontakt), většinu problémů lze vysledovat ve zhášecím okruhu.</p>	
<p>- <b>DŮLEŽITÉ:</b> Při opravě klikové hřídele se hřídel dynamo často opracovává a zkracuje. Výsledkem je, že rotor sedí níže. Pak může dojít ke kontaktu statoru s vnitřní plochou rotoru (čelo). Výsledkem je zničení statoru a porucha zapalování.</p>	

<p><b>Důležité bezpečnostní a provozní pokyny - přečtěte si je a důsledně dodržujte!</b></p>
<p>- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky stanovené výrobcem vozidla a odborníky v automobilovém průmyslu. Instalace vyžaduje odborné znalosti. Značky zapalování na komponentech 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.</p>
<p>- <b>Pozor, zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí ohrožení života!</b> S našimi zapalovacími cívkami až do 40 000 voltů! Při neopatrném zacházení si může způsobit nejen vážnou újmu na zdraví, ale také poškození 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 izolacním 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.</p>
<p>- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými krytkami zapalovacích svíček (které nemají vestavěný odrušovací odpor), použijte svíčky s vestavěným odrušením (abyste vyhověli místním zákonům týkajícím se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu). Nebo vyměňte kabel(y) za normální a použijte odrušené krytky zapalovacích svíček (v žádném případě však nepoužívejte odrušené krytky zapalovacích svíček a odrušené svíčky současně. To by vedlo k poruchám, zejména obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace zástrčka-zástrčka by neměl překročit 5 kOhm.</p>

-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 zkontrolujte utažení všech šroubů. Pokud se díly během provozu uvolní, dojde nevyhnutelně k jejich poškození. Šrouby dotahujeme pouze voně při předmontáži!

- Než začnete všeměřit a kontrolovat, dejte právě instalovanému systému šanci, aby se spustil. 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 změřit. 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 alternátoru musí změnit také jeho 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, podívejte se na náš e-shop, jak postupovat při reklamaci.

- 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 nesvařujte 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 předřadníkový 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 nevkládejte 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 71ik102 (wiring diagram)

