


**Systém 758999900****Alternátor/elektronické zapalování pro Motobecane C/D/U 45-A/B/S**

- Systém magnetického zapalování světel s integrovaným, plně elektronickým zapalováním závislým na otáčkách. Výkon světel 12 V/100 W stejnosměrného proudu. Bezkontaktní elektronické zapalování s vlastním napájením uvnitř systému. Nahrazuje starý alternátor, přerušovač a zapalovací cívku. Na skříni motoru nejsou nutné žádné úpravy. Systém je z technického hlediska schopen fungovat bez baterie.

**Výhody oproti starému systému:**

- všechny díly jsou nové
- výrazně jasnější světlo
- velmi stabilní zapalování s vysokou energií jiskry
- lepší start a lepší spalování
- žádné opotřebení přerušovače

<b>Návod k montáži systému 758999900</b>	<b>28.4.2026</b>
<p><b>- Pokud umíte namontovat a nastavit originální zapalování a máte obecné mechanické dovednosti, můžete si systém VAPE namontovat sami. Pokud jste s tím ještě nikdy neměli zkušenost, nechte si systém raději namontovat někým, kdo se v tom vyzná.</b></p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínek a postupů při instalaci, provozu, používání a údržbě tohoto systému. Nesprávně provedená instalace může vést k poškození majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost ani ručení za ztráty, škody nebo náklady, které vzniknou v důsledku nesprávné instalace, nesprávného provozu, nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhradujeme si právo provádět bez předchozího oznámení změny týkající se produktu, technických údajů nebo montážních a provozních pokynů.</p>	
<p><b><u>DŮLEŽITÉ</u></b></p>	
<p><b><u>Než začnete s montáží, pečlivě si nejprve přečtete celý návod</u></b></p> <p>Mějte na paměti, že nekoordinované změny, včetně pokusů o opravu, na součástech mohou vést ke ztrátě záručních práv. To se týká také odřezávání kabelů, což velmi často vede ke ztrátě konektorů chráněných proti přepólování a v důsledku toho ke zkratům nebo přepólování, které ničí materiál.</p> <p>Dodržujte <b>pokyny uvedené na informační stránce systému</b>. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například motor poškodit a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz startéru). Zvláštní opatrnost je nutná při prvním startu po montáži. Pokud zjistíte nesprávné chování, zkontrolujte a změňte nastavení zapalování! Při montáži velmi pečlivě zkontrolujte, zda rotor nebrousí o cívku statoru nebo jinde, což se může z různých důvodů stát a vést k vážným škodám.</p>	
<p><b><u>Určení k použití</u></b></p> <p>- Jedná se o <b>náhradní systém, nikoli o kopii originálního materiálu</b>. Součásti systému proto vypadají jinak než originální díly a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít jiné upevňovací body, které si vyžádají úpravy z vaší strany. Tento systém je určen <b>výhradně</b> k nahrazení originálních světelných a zapalovacích systémů v oldtimerových a youngtimerových motocyklech, <b>jejichž charakteristika motoru nebyla dodatečně ovlivněna konstrukčními změnami</b>. Nejedná se o tuningový systém, nemění původní charakteristiku motoru a nedosahuje se s ním podstatně vyššího výkonu motoru, ale díky lepšímu osvětlení, zřetelnějšímu blikání, vždy silné houkačce a ve srovnání se starými originálními systémy větší obecné spolehlivosti se dosahuje provozuschopnosti a bezpečnosti vozidla. Jelikož naše systémy nezpůsobují žádné podstatné změny charakteristiky 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> - Společnost VAPE zaručuje homologované výrobky, které jsou v kruhu označeny znakem „E“ (speciálně pro Českou republiku E8), čímž je zajištěna trvalá shoda vlastností výrobků s příslušnými předpisy o homologaci ECE (zejména ECE R10.05). Kontrola je pravidelně prováděna příslušným orgánem</p>	
<p>- Nabíjecí systém je v zásadě <b>určen pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými bateriemi s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM, gelovými</b>. <b>Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.</b></p>	
<p>- Systém <b>není určen k provozu v rámci sportovních akcí</b>. Při nesprávném použití zaniká záruka. Navíc se může stát, že systém nebude podávat vámi požadovaný výkon a my vám pak nebudeme moci pomoci prostřednictvím naší technické podpory, protože nebudeme znát situaci. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce ke zrušení provozního povolení.</p>	

- Při montáži dílů začněte **bezpodmínečně s montáží dílů na straně motoru** (adaptér, stator, rotor), abyste ověřili, zda tyto díly skutečně pasují, a to ještě před montáží dílů, které se připevňují mimo motor. Bohužel se většinou stává, že se začíná právě montáží regulátoru, zapalovací cívky, případně řídicí jednotky, a tyto díly jsou při tom velmi často (nesprávně!) upravovány, což nám znemožňuje jejich pozdější další prodej. Výměna světelných a zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako nákup v supermarketu z regálu, ale vzhledem k rozmanitosti typů a případným změnám materiálu od doby jejich výroby před mnoha lety je to vždy složitá záležitost, která bohužel může zahrnovat i chyby.

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s jinými elektronickými komponenty (jako jsou zapalovací systémy jiných výrobců, navigační zařízení, mobilní telefony, LED světla atd.)** a mohou na těchto součástech za určitých okolností způsobit poškození. Případné stávající otáčkoměry nejsou systémem podporovány. Nabízíme však řešení pro otáčkoměr. Rovněž nejsou podporovány případné jističe nebo systémy řízení výfukových plynů ovládané zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo z právních důvodů zařízení pro omezení rychlosti. Nový systém takové zařízení nemá. Předem si proto ověřte právní situaci.

- Pokud nemáte odborné znalosti pro montáž, nechte ji prosím provést odborným technikem nebo v příslušném specializovaném servisu. Nesprávnou montáží může dojít k poškození nového systému i motocyklu, případně dokonce ke zranění řidiče.

- Než si systém objednáte, zkontrolujte prosím, zda je v dodávce obsažen námi doporučený **stahovák rotoru**. Pokud ne, objednejte si jej raději hned s ním! V případě poškození rotoru použitím jiných nástrojů a pomůcek zaniká nárok na záruku!

- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před montáží v každém případě bezpodmínečně zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud se jedná o rotor, u kterého nejsou magnety zalité, zkontrolujte pevnost uchycení magnetů tak, že se pokusíte prsty posunout magnety do stran. Po nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a drží se pouze díky své magnetické síle. To by během provozu vedlo k vážnému poškození zařízení. Současně prosím zkontrolujte, zda na magnetech rotoru nejsou cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

- **Pokud máte přístup k internetu, doporučujeme vám prohlédnout si tuto dokumentaci online.** Většinu obrázků si můžete kliknutím zvětšit a získáte tak více a případně i aktuálnějších informací. Seznam systémů najdete na: <http://www.powerdynamo.biz>



Měli byste obdržet tyto díly:

- předmontovaná deska statoru
- rotor
- zapalovací cívka
- řídicí jednotka
- regulátor/usměrňovač s vyhlazovacím kondenzátorem
- Zapalovací kabel
- Drobné díly



- K opětovnému demontování nového rotoru potřebujete stahovák M27x1,25 (objednací číslo: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky**).

- **POZOR:** při použití drápového stahováku se uvolní magnety v rotoru!

- Ujistěte se, že je váš Motobecane stabilně umístěn, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně generátoru motoru.

- Odpojte svorky baterie a vyjměte ji z motocyklu. V tomto okamžiku se s ní prosím rozlučte, protože od nynějška budete mít 12voltovou palubní síť a – pokud budete chtít nainstalovat baterii – budete potřebovat 12voltovou baterii. Z technického hlediska je systém schopen fungovat bez baterie. Pokud však váš motocykl není klasifikován jako veterán, předpis StVZO vyžaduje funkční parkovací světlo. Budete potřebovat 12voltové žárovky pro světlomety, osvětlení tachometru a zadní světlo. Starou houkačku můžete ponechat.

- Demontujte starý alternátor včetně všech jeho součástí a kabelů

- Motor by nyní měl vypadat jako na obrázku vlevo.

**- Poznámka:** Dolní obrázek ukazuje verzi motoru, která má vyčnívající hranu nad alternátorem. I k tomuto motoru samozřejmě náš systém pasuje.



- Odšroubujte stator z předem namontované základové desky. To je nutné, abyste se dostali k oběma upevňovacím otvorům.

- **Pozor:** Rozhodně si zapamatujte polohu statoru. Změna polohy nevyhnutelně vede ke změně nastavení zapalování o 120° a tím ke ztrátě platnosti značky.

- **Poznámka:** Podívejte se na novou základovou desku. Najdete na ní červenou značku (červený kruh na obrázku). Ta je potřebná pro nastavení zapalování.

- Přišroubujte základní desku k bloku motoru



- Přišroubujte základovou desku k bloku motoru. Dbejte na to, aby základová deska dobře přiléhala k bloku a neklonila se na jednu stranu – jak je vidět na obrázku vlevo.
- K upevnění použijte dodané šrouby M6x1,25 a podložky.
- Nyní můžete stator opět přišroubovat k základní desce (3x M4).



- Demontujte zapalovací svíčku a nastavte píst do horní úvrati. Je přitom jedno, v jakém taktu se motor nachází. Jelikož je to s kickstarterem složité, nasuňte nový rotor volně na konec klikového hřídele, abyste jej mohli použít k otáčení klikového hřídele.
- Jakmile najdete polohu horního mrtvého bodu, opatrně rotor opět sejměte (při tom neměňte polohu klikového hřídele!) a nasadte jej tak, aby malá čárka na rotoru byla v jedné rovině se značkou na základové desce.
- Rotor pečlivě přišroubujte pomocí dodané matice rotoru M14.
- Po celou dobu dávejte pozor, abyste nepohnuli klikovým hřídelem ani neotočili rotorem, jinak nebude zapalování správně fungovat. Zašroubujte zapalovací svíčku zpět do válce.



- Upevněte novou zapalovací cívku na vhodné místo.
- Může to být například i v bočním krytu.
- Nejdříve nechte jeden ze dvou šroubů volný, sem se připojí zemnicí kabel.



- Upevněte elektronický usměrňovač/regulátor a elektronický rozstřikovač (řídící jednotku) na vhodné místo, např. do boční přihrádky.

- Díly však můžete umístit i na jakékoli jiné místo.

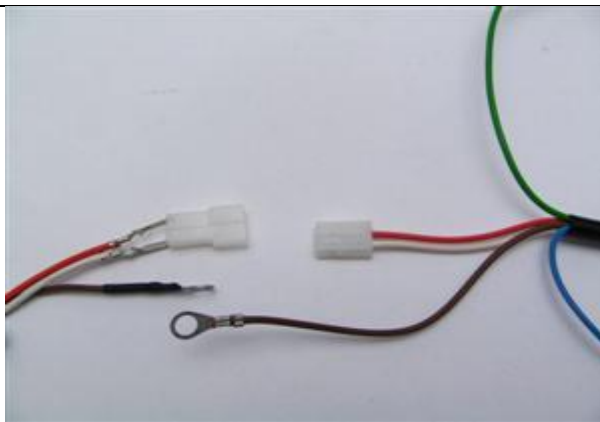
- Při montáži řídící jednotky si prosím všimněte malého modrého spínačového bloku na horní úzké straně černé jednotky pro nastavení předstihu. Zde se nacházejí 4 malé spínače, které volí různé křivky předstihu.



- Při tomto nastavení je maximální předčasně zapalování dosaženo při 3 000 ot./min a zůstává tam i při všech vyšších otáčkách. Od 8 500 ot./min tedy není aktivována ochrana proti přetočení.

#### Připojte kabely podle příslušného schématu zapojení 91ik\_102!

- Aby se usnadnilo nebo vůbec umožnilo provlečení kabelu úzkými otvory, nebyl konektor kabelu vedoucího k nové řídící jednotce z nového alternátoru dosud nasazen na kontaktní plošky na konci kabelu. Konektor byste měli připojit až poté, co byl kabel definitivně provlečen otvorem v motoru. K tomu ...



... vezměte samici konektoru řídící jednotky s kabely červené a bílé barvy.

- Nasadte na tento konektor volnou dodanou dvojitou zásuvku a zasuňte volné kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními vývody dozadu do konektoru. Dbejte na to, aby kontaktní vývody zapadly do pouzdra konektoru. Přitom je nutné přísně dbát na správné umístění těchto kabelů v konektoru:

- bílá na bílou
- červená na červenou

- Pokud chcete (nebo musíte) kabely znovu vyjmout z krytu konektoru, použijte nejlépe ohnutou kancelářskou sponku a tou zatlačte háčky kontaktních plošek do strany, aby se konektory uvolnily.

- Hnědé kabely z alternátoru a řídící jednotky s kroužkovými očky se přišroubují na zapalovací cívku na její zem (držák). Bez těchto spojů systém nefunguje! Nespoléhejte se prosím na zem rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje zde často brání dobrému zemnímu kontaktu cívky.

<p>- Modrobílý kabel řídicí jednotky – vypínací kabel.</p> <p><b>- Poznámka:</b> V případě poruchy zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Většinou pak lze pokračovat v jízdě</p>	<p><b>- Pokud se kabel připojí k zemi, zapalování zhasne!</b></p> <p>- Tuto variantu zapojení používáme u vozidel, která již původně měla magnetické zapalování (polární kolo) a která se tedy také vypínala zkratem na hmotu.</p> <p>- Tyto vozy mají na zapalovacím spínači svorku (u německých vozů: svorka 2), která je v poloze „VYPNUTO“ připojena k hmatnici. K této svorce se připojí modrobílý kabel. Vypnutí zapalování tak probíhá stejně jako dříve.</p> <p>Alternativně lze použít samostatný zkratovací (kill) spínač.</p>
<p>- Zelený resp. šedý kabel řídicí jednotky ...</p>	<p>... se připojí ke konektoru nové zapalovací cívky.</p>
<p><b>POZOR!</b> Pokud je to možné, NEprodlužujte zelený kabel řídicí jednotky. Mohlo by to vést k poruchám zapalování. V žádném případě nevedte zapalovací kabely a kabely řídicí jednotky společně v jednom plášti nebo jinak paralelně vedle sebe na delší vzdálenost. To vede ke zpětné vazbě a tím k poruchám zapalování, v některých případech dokonce k poškození řídicí jednotky.</p>	

#### Připojení alternátoru k napájení světel:

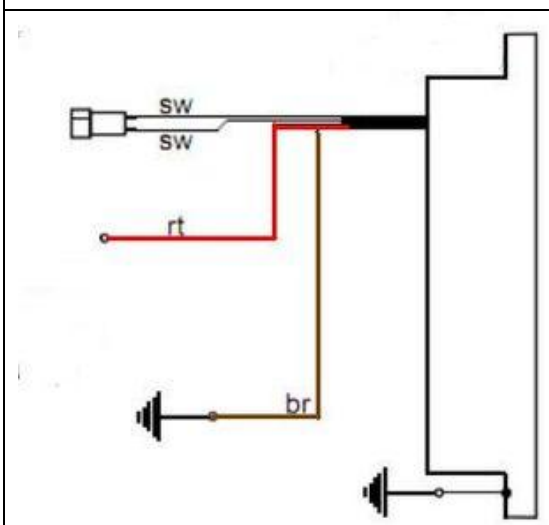


- Dva černé kabely vycházející z alternátoru vedou napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí je třeba ještě stabilizovat (regulovat) a pro většinu aplikací usměrnit, protože se zpočátku jedná o střídavý proud.

**Pozor:** Jakékoli **zaměnění plusu a minus** vede k **okamžitému zničení regulátoru, což není důvodem pro uplatnění záruky!** (Zničení lze jasně rozpoznat podle zápachu spáleniny!)

**Varianta regulátoru:** s regulátorem stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte schéma zapojení **91ik\_102**:



- oba černé kabely se připojí k černým kabelům přicházejícím z alternátoru
- červený kabel je 12V stejnosměrný výstup
- hnědý kabel je záporný pól a je vnitřně propojen s krytem regulátoru

- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel)

...

**Nepoužívejte** prosím „Nology Superkabel“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují u systémů VAPE poruchy a mohou vést k poškození elektroniky

... zašroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To je samozřejmě snazší, pokud to provedete před montáží cívky do vozidla. Používejte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne starý, neznámý kabel.

- Uděláte si laskavost, pokud v této chvíli na svůj motocykl namontujete nové zapalovací svíčky a nové svíčkové koncovky (nejlépe s odporem 1–2, maximálně však 5 kiloohmů). Více než dost rušení lze připsat „zdánlivě dobrým“ kabelům, svíčkám a koncovkám (včetně zcela nových)!  
- **Nepoužívejte** zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem **společně** s odrušovanými svíčkovými konektory (to způsobuje dvojnásobný odpor). Používejte vždy pouze jednu metodu odrušování.

- Na závěr – **před instalací baterie a před prvním nastartováním** – prosím pečlivě zkontrolujte všechny upevnění a kabeláž. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 V na 12 V. Mějte také na paměti, že od nynějška budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 V.

- Pokud systém nefunguje hned, podívejte se prosím na naši stránku pro vyhledávání závad. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (odpojte kontakt), většina závad se skrývá v oblasti vypínání.

- **DŮLEŽITÉ:** Vezměte prosím na vědomí, že v případě případné (dřívější) **regenerace klikového hřídele** došlo k jeho přetočení v místě čepu alternátoru, čímž se zkrátil. V důsledku toho se rotor posune hlouběji a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejhlubším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je poškození statoru a tím i výpadek zapalování.

**Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – BEZ VÝJIMKY si je přečtete celé a dodržujte je!**

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a předpisy předepsané výrobcem vozidla a autoservisy. Montáž vyžaduje odborné znalosti.

Značky pro zapalování vyznačené na materiálu slouží pouze k orientaci při montáži. Po montáži prosím zkontrolujte správnost nastavení vhodnými metodami (stroboskopem), abyste předešli poškození motoru nebo ohrožení zdraví. Za montáž a správné nastavení nesete výhradní odpovědnost.

- Pozor ní zapalovací systémy generují vysoké napětí, nebezpečí smrti! U našich zapalovacích cívek až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může nejen způsobit silnou bolest, ale především poškodit srdce! Osoby s kardiostimulátorem by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a odkryté vysokonapěťové kabely a při testování pevně přitlačte konektor svíčky k zemi pomocí izolačního předmětu, aby se napětí bezpečně odvedlo.

K synchronizaci karburátoru nikdy neodpojujte svíčku! Nikdy neodpojujte ani se nedotýkejte zapalovacích kabelů při běžícím motoru nebo při otáčkách startéru. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými svíčkovými konektory (které nemají zabudovaný odrušovací odpor), použijte prosím (v souladu s místními předpisy týkajícími se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu) svíčky se zabudovaným odporem. Nebo vyměňte kabel(y) za standardní a použijte stíněné svíčkové konektory (v žádném případě však nesmíte používat současně svíčky s odrušením A svíčky s odrušením). To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace svíčka-zástrčka by neměl překročit 5 kOhm.

- Mějte na paměti, že svíčky stárnou a tím se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je příčinou s velkou pravděpodobností vadná svíčka nebo vadný konektor svíčky. Nepoužívejte takzvané kabely pro zesílení zapalování (např. Nology).

- Po montáži prosím bezpodmínečně zkontrolujte pevné utažení všech upevňovacích šroubů. Pokud se součásti uvolní, dojde k jejich zničení. Při předmontáži šrouby utahujeme pouze volně!

- Než začnete vše měřit a kontrolovat, dejte právě nainstalovanému zařízení nejprve šanci zapálit. Vezměte přitom na vědomí také naše pokyny, jak lze zkontrolovat přítomnost jiskry. Všechny naše díly jsou před dodáním zkontrolovány. Stejně na nich téměř nic nemůžete změřit. V žádném případě neměřte elektronické součásti (včetně zapalovací cívk, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich zničení a stejně nedosáhnete použitelných výsledků! Mějte na paměti, že pokud motor neběží hned, může to často být také způsobeno karburátorem, sacím gumovým těsněním a především svíčkovými konektory a zapalovacími svíčkami (bohužel i zcela novými) (zpravidla je po montáži Lima nutné změnit i její nastavení). Pokud systém neběží hned, zkontrolujte především zemnicí spoje, zejména mezi zemí podvozku a blokem motoru. Než díly hned demontujete a zašlete nám je k prověření, podívejte se do naší znalostní databáze, zda tam již není odpověď na váš problém. Pokud ne, využijte náš systém servisních ticketů a požádejte o konkrétní pomoc.

- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, mějte na paměti některé zvláštnosti této cívky. Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívce připojeny obě svíčky. Nelze tedy odpojit ani jednu svíčku za účelem testování. Každý výstup je totiž uzemněn přes svíčku toho druhého. Chcete-li skutečně otestovat pouze jednu stranu, musí být druhý výstup cívky uzemněn.

- Jiskra klasických přerušovačů má s přibližně 10 000 volty jen nízkou energii, a proto vypadá žlutě a je silná. Jiskra našich systémů je vysokovýkonná jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře soustředěná a modrá, což ji činí hůře viditelnou. Navíc se jiskra vytváří až při otáčkách dosažených sešlápnutím startovací páčky. Pouhé stlačení páčky startéru rukou jiskru nevytvoří.

- Většina našich zařízení slouží zároveň jako zapalování i generátor světla. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru lze měřit téměř nic kromě napětí, které regulátor vydává. Pokud nemáte proud, zkontrolujte především zemnicí spoje a kabeláž od regulátoru ke spínači zapalování. Tato důležitá spojka se při montáži často přeruší a přehlédne! Většina systémů PD má regulátory stejnosměrného proudu/usměrňovače. Existují však i regulátory střídavého proudu, u nichž je třeba dbát na zvláštnosti.

- Nikdy neprovádějte elektrické svařování na vozidle, aniž byste předem zcela odpojili všechny elektronické součásti obsahující polovodiče (regulátory, zapalovací cívky a řídicí jednotky). Stator a rotor není nutné demontovat. Pájejte pouze pomocí pájecích zařízení napájených přes předradné transformátory nebo před pájení odpojte napájecí kabel páječky, abyste zabránili poškození součástí přepětím. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektorech nebo zapalovacích svíčkách.

- Elektronika je citlivá na přepólování. Po jakémkoli zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení kabelů. Přepólování a zkraty okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku! Při zapojování se zpravidla vždy spojují kabely stejné barvy. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Škody způsobené přepólováním nejsou kryty zárukou.

- Při montáži rotoru dbejte prosím na to, abyste nepoškodili magnety. Vyhněte se přímému mechanickému působení na rotor. **Pro přepravu generátoru nikdy nevkládejte stator do rotoru; dodržujte naše pokyny pro přepravu (balení).**

- Rotor zvenku lehce naolejujte, jinak v agresivním prostředí rychle zrezne (což není škodlivé, ale nevypadá to hezky).

- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte drapákový stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Používejte vždy pouze šroubový stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

- Pokud vozidlo delší dobu nepoužíváte, měli byste odpojit baterii (je-li k dispozici), abyste zabránili případnému pomalému vybíjení přes diody usměrňovače. I při odpojené baterii však po delší době zaznamenáte její vybíjení, což je normální.

- Prosím, dodržujte tyto pokyny, ale zároveň se nenechte znervóznit. Před vámi již tisíce zákazníků úspěšně nainstalovaly naše zařízení.

***Přejeme vám hodně úspěchů a příjemnou jízdu!***

