

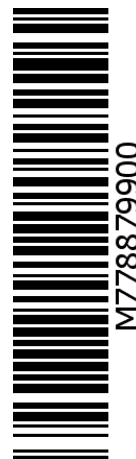
Systém 778879900**Výhody oproti starému systému:**

- všechny díly jsou nové
- Výrazně jasnější světlo
- Velmi stabilní zapalování s vysoce energetickými jiskrami
- Lepší start a lepší spalování

Alternátor/elektronické zapalování pro Hiro 125 / 250 (1978)**Upevnění rotoru k hřídeli pomocí matice M12x1,25**

- Systém magnetického zapalování s integrovaným plně elektronickým zapalováním. Výkon osvětlení 12 V/100 W stejnosměrného proudu. Bezkontaktní, bezúdržbové elektronické zapalování s vlastním napájením v rámci systému.

- Nahrazuje kompletní starý alternátor a zapalování. Není třeba provádět žádné úpravy na skříni motoru.



M778879900

Návod k montáži pro systémy 778879900 a 764979900	2.10.2026
- Pokud umíte namontovat a seřadit originální zapalování a máte obecné mechanické dovednosti, můžete nainstalovat i systém VAPE. Pokud jste se s tím dosud nesetkali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo se v tom vyzná.	
- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínek a způsobů instalace, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřijímáme žádnou odpovědnost ani záruku za jakékoli ztráty, škody nebo náklady vyplývající z nesprávné instalace, provozu, používání nebo údržby či s nimi jakýmkoli způsobem související. Vyhrazuje si právo provádět změny na výrobku, v technických údajích nebo v instalačních a provozních pokynech bez předchozího upozornění.	
DŮLEŽITÉ	
Před zahájením instalace si prosím pečlivě přečtete celý návod Mějte na paměti, že neoprávněné úpravy, včetně pokusů o opravu součástí, mohou vést ke ztrátě záruky. To platí také pro přestřihnutí kabelů, což velmi často vede ke ztrátě konektorů chráněných proti přepólování a následně ke zkratům nebo přepólování, které mohou způsobit poškození materiálu. Postupujte podle pokynů na informační stránce systému. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například poškodit motor a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz startéru). Zvláštní opatrnost je třeba věnovat při prvním startování motoru po instalaci. Pokud zaznamenáte jakékoli neobvyklé chování, zkontrolujte a upravte nastavení zapalování! Během instalace velmi pečlivě zkontrolujte, zda se rotor nedotýká cívky statoru nebo jiných částí, k čemuž může dojít z různých důvodů a může to vést k vážnému poškození.	
Určení k použití - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního materiálu. Součásti systému se proto budou lišit od originálních dílů a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít odlišné upevňovací body, které si vyžádají úpravy. Tento systém je určen výhradně k nahrazení originálních světelných a zapalovacích systémů u veteránských a klasických motocyklů, jejichž charakteristiky motoru nebyly následně ovlivněny konstrukčními změnami. Nejedná se o tuningový systém, nemění původní charakteristiky motoru a nedosahuje se jím výrazně vyššího výkonu motoru, avšak provozuschopnost a bezpečnost vozidla se zlepšují díky lepšímu osvětlení, jasnějšímu blikání, trvale silnému klaksonu a větší celkové spolehlivosti ve srovnání se zastaralými originálními systémy. Jelikož naše systémy výrazně nemění charakteristiky motoru, nedochází ke zhoršení výfukových emisí ani hlučnosti. Ve většině případů by se výfukové vlastnosti měly dokonce zlepšit, protože spalování je dokonalejší.	
 - Společnost VAPE zaručuje, že její výrobky jsou homologovány a označeny symbolem „E“ v kruhu (konkrétně pro Českou republiku E8), což zaručuje trvalou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy ECE (zejména ECE R10.05). Kontrola je pravidelně prováděna příslušným orgánem	
- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systémů 6V) olovenými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo s uzavřenými olovenými akumulátory typu AGM a gelovými. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými ani jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.	
- Systém není vhodný pro použití v rámci sportovních akcí. Pokud systém nebude používán v souladu s určením, záruka pozbývá platnosti. Navíc je možné, že systém nebude poskytovat požadovaný výkon a my vám nebudeme moci poskytnout podporu, protože nebudeme obeznámeni s danou situací. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce ke zrušení provozního povolení.	

- Při montáži dílů **vždy nejprve namontujte díly na straně motoru** (adaptér, stator, rotor), abyste se ujistili, že tyto součásti skutečně pasují, a teprve poté namontujte díly, které se montují mimo motor. Bohužel se obvykle stává, že prvním krokem je instalace regulátoru, zapalovací cívky nebo řídicí jednotky a tyto díly jsou při tom velmi často upravovány (aniž by byly přizpůsobeny!), což nám znemožňuje jejich pozdější další prodej. Výměna osvětlovacích a zapalovacích systémů u starých motocyklů bohužel není jako nákup v supermarketu z regálu, ale vzhledem k rozmanitosti typů a možným změnám v materiálu od doby jejich výroby před mnoha lety se vždy jedná o složitou záležitost, při které bohužel může docházet i k chybám.

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s jinými elektronickými komponenty (jako jsou zapalovací systémy jiných výrobců, navigační zařízení, mobilní telefony, LED světla atd.)** a za určitých okolností mohou tyto součásti poškodit. Systém nepodporuje žádné stávající otáčkoměry. Nabízíme však řešení pro otáčkoměr. Stejně tak nejsou podporovány žádné jističe ani ovládání výfuku řízené zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo z právních důvodů zařízení omezující rychlost. Nový systém takové zařízení nemá. Měli byste proto předem zkontrolovat právní situaci.

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

- Před objednáním systému prosím zkontrolujte, zda je v dodávce obsažen námi doporučený **stahovač rotoru**. Pokud ne, je nejlepší jej objednat současně! Poškození rotoru způsobené použitím jiných nástrojů a pomůcek vede ke ztrátě záruky!

- Rotor je mimořádně citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před montáží vždy zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud se jedná o rotor, u kterého nejsou magnety zalité, zkontrolujte pevné usazení magnetů tak, že se je pokusíte posunout prsty do strany. Po nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a drží na místě pouze díky své magnetické síle. To by během provozu způsobilo vážné poškození systému. Zároveň prosím zkontrolujte, zda se mezi magnety rotoru nenacházejí cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

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

Tyto díly jste již měli obdržet!



- Předem smontovaná jednotka statoru
- Rotor
- Zapalovací cívka, vysokonapěťový kabel a modrý vypínací kabel
- Regulátor s usměrňovačem
- Drobné součástky



- Nyní odpojte všechny kabely od starého alternátoru a zapalovací cívky a tyto díly demontujte.

- Odstraňte kolík na klikovém hřídeli, který je zasunutý v drážce starého rotoru limuzíny. Nemějte obavy, nemá žádnou upevňovací funkci, slouží pouze k nastavení zapalování. Pokud zapomenete kolík odstranit, rotor se později na hřídel nenasaží a budete muset znovu demontovat stator, abyste se k kolíku dostali.



- Prohlédněte si základovou desku nového statoru.

- Na obvodu je červená značka (šipka na ni ukazuje). Jedná se o značku zapalování, která je při seřizování nezbytná.



- Celek s cívkou vypadá takto. Takto je jednotka dodávána v předmontovaném stavu.

- Pro připevnění základové desky k bloku motoru je však nutné cívku mírně nadzvednout (aby byl přístup k šroubům pod ní).

- K tomu odšroubujte 3 šrouby, kterými je stator upevněn k základní desce, a stator mírně odtáhněte od desky (o 1 cm), abyste měli přístup k montážním otvorům pod ním. Dávejte pozor, abyste nepoškodili smaltovanou izolaci vodičů cívky.

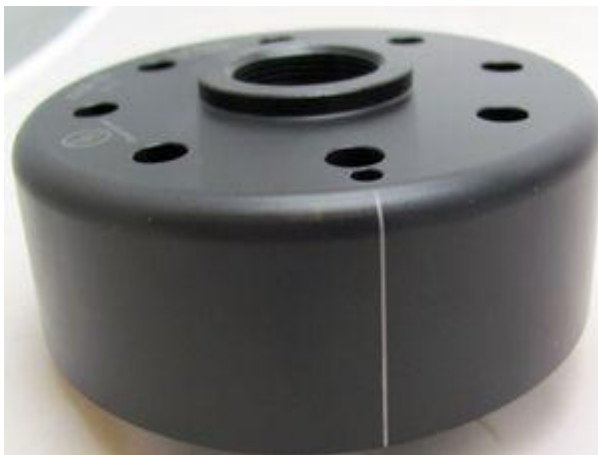


- Umístěte základovou desku na motor tak, aby z ní volně visela cívka statoru.
- Desku přišroubujte pomocí 3 šroubů M4. Dávejte pozor, abyste nezachytili kabel.
- Nasadte cívku statoru zpět na základovou desku. Cívka musí do desky zapadnout poměrně pevně. Pokud na desce pouze volně leží, téměř jistě se pod ní zachytil nějaký kabel!

- Ujistěte se, že stator sedí na desce rovně a že v něm nejsou zaseknuté žádné kabely – v opačném případě dojde k poškození systému nebo přinejmenším k jeho nesprávné funkci. Stator opět přišroubujte pomocí 3 šroubů M4.



- Jelikož značka zapalování na základové desce bohužel není po namontování rotoru již viditelná, musíte buď značku prodloužit až k bloku motoru, nebo si zapamatovat výrazný bod na bloku, který zůstává viditelný i za rotorem.
- U tohoto (podobného) motoru by to byl pravý okraj skříně.



- Podívejte se na rotor, na jeho vnějším obvodu najdete malé označení (zubatou čáru). Na obrázku je pro lepší rozpoznatelnost zvýrazněno bílou barvou.
- Může být vhodné tuto čáru zvýraznit fixem, abyste ji na motoru lépe viděli. Jedná se také o značku zapalování.



- Vyjměte zapalovací svíčku a posuňte píst **do polohy pro nastavení časování zapalování**. Ta se liší podle jednotlivých modelů a nachází se v rozmezí 1 až 3,5 mm před horní úvratí (TDC). Další informace najdete v dokumentaci k vašemu vozidlu.

- Nový rotor můžete volně nasadit na hřídel a otočit jím. Nezapomeňte, že se hřídel otáčí proti směru hodinových ručiček. Abyste dosáhli správného časování zapalování, musíte jej proto **otáčet ve směru hodinových ručiček směrem od horní úvratě (TDC)**.



- Rotor opět opatrně sejměte a poté jej nasadte na klikový hřídel tak, aby značka na obvodu přesně odpovídala značce na základové desce. Rotor pevně přitlačte na hřídel a přišroubujte jej pomocí původní zajišťovací matice. K opětovnému uvolnění rotoru použijte stahovák M27x1,25.

- Je velmi důležité nezměnit polohu klikového hřídele (která určuje časování zapalování). Pokud dojde ke změně, musíte celý postup zopakovat.

- Tím je práce na motoru dokončena. Zašroubujte zpět zapalovací svíčku.



- Namontujte novou zapalovací cívku na vhodné místo. V tomto ohledu je vhodné jakékoli umístění, i když blízkost zapalovací svíčky je samozřejmě výhodná.

- Nejprve našroubujte zapalovací kabel do zapalovací cívky. Jeden ze dvou šroubů nejprve neutahejte. Sem se připojuje zemnicí kabel.

- Zapalovací cívku lze například umístit do rámového trojúhelníku pod nádrží.



- Nový malý regulátor připevněte na vhodné místo, např. jak je zde znázorněno v trojúhelníku rámu pod nádrží (kde jej lze například přišroubovat k zapalovací cívce) nebo pod sedadlem či bočním krytem. Nový kabel alternátoru vedte po rámu pomocí dodaných kabelových spon tak, aby všechny kabely končily v úrovni regulátoru/zapalovací cívky. Dbejte na to, aby se nic nemohlo odírat.

Kabeláž připojte podle schématu zapojení 71ik_102, tj.:

- Aby se kabel snáze protahoval úzkými otvory nebo aby to vůbec bylo možné, konektor kabelu vedoucího z nového alternátoru k nové zapalovací cívce zatím není nasazen na kontaktní vývody na konci kabelu. Konektor byste měli nasadit až poté, co bude kabel definitivně veden otvorem pro motor. K tomu postupujte takto ...



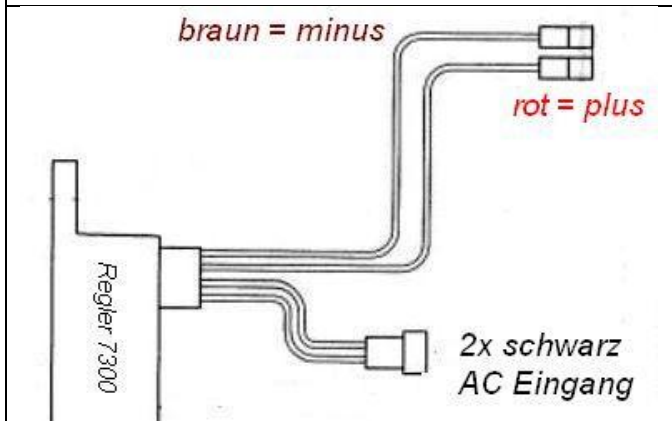
... Vezměte samici konektoru zapalovací cívky s kabely červené a bílé barvy.

- Na tento konektor nasuňte dodanou volnou 2kolíkovou konektorovou objímku a zasuňte volné kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními výstupky do zadní části konektoru. Ujistěte se, že se výstupky konektoru správně zasunuly do pouzdra konektoru. Dbejte přísně na správnou polohu těchto kabelů v konektoru:

- bílý na bílý
- červená na červenou

- Pokud chcete (nebo potřebujete) vyjmout kabely z pouzdra konektoru, nejlépe použijte ohnutou kancelářskou sponku a stlačte výčnělky kontaktních očí do strany, aby se konektory uvolnily.

- Hnědý kabel z alternátoru s kroužkovou svorkou se přišroubuje k zapalovací cívce na její zemnici (upevňovací držák). Bez tohoto připojení systém nebude fungovat! Nespoléhejte se prosím na zemnění rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje často brání dobrému kontaktu cívky se zemnicí svorkou.



Nový regulátor/usměřňovač má 4 kabely:

- Dva černé kabely s plastovou zástrčkou slouží jako vstup střídavého napětí
- červený kabel s plastovou zástrčkou slouží k napájení kladného pólu
- hnědý kabel s plastovou zástrčkou slouží jako zemnicí vodič

- Dva černé kabely z řídicí jednotky ...	... jsou připojeny ke dvěma černým kabelům alternátoru. K tomu zasuňte oba černé kabely alternátoru do dodané 2kolíkové konektorové objímky. Nezáleží na tom, který kabel je připojen ke které ze dvou svorek, protože sem je přiváděn střídavý proud.
- Hnědý kabel z regulátoru ...	... je připojen k zápornému pólu baterie, nebo k zemi , pokud je zařízení provozováno bez baterie.
- Červený kabel z regulátoru ... - Upozornění: Nesprávná polarita poškodí elektroniku!	... je připojen buď k kladnému pólu 12voltové baterie , nebo při jízdě bez baterie ke kabelu vedoucímu k odběrným místům (obvykle ke vstupní svorce na hlavním spínači).
- Pokud jezdíte s baterií, ujistěte se, že je mezi baterií a elektrickým systémem vozidla použita pojistka 15 A .	
- Není možné připojit kontrolku nabíjení, která by při jízdě bez baterie stejně nefungovala. Regulátor má zabudovaný kondenzátor, který vyhlazuje pulzující stejnosměrné napětí. Tím je zajištěno, že všechny kontrolky a klakson fungují správně i bez baterie.	
- Zbývá modrý (někdy také modro-bílý) kabel zapalovací cívky – vypínací kabel. - Poznámka: V případě poruchy zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Jízda pak obvykle pokračuje	- Pokud je kabel připojen k zemi, zapalování zhasne! - Tuto variantu zapojení používáme u vozidel, která již původně měla magnetické zapalování (pólové kolo) a která se tedy také vypínají zkratem na zem. - Tato vozidla mají na zámku zapalování svorku (u německých vozidel svorka 2), která je v poloze „OFF“ připojena k zemi. K této svorce je připojen modrý (/bílý) kabel. Tím se zapalování vypne stejně jako dříve.
- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ... Nepoužívejte prosím „super kabely Nology“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují poruchy v systémech VAPE a mohou poškodit elektroniku.	... zašroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To je samozřejmě snazší, pokud to provedete ještě před montáží cívky na motocykl. Použijte prosím také dodaný zapalovací kabel, nikoli starý kabel neznámého původu.
- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi namontujete na motocykl nové zapalovací svíčky a nové konektory zapalovacích svíček (nejlépe s odporem 1–2, maximálně však 5 kiloohmů). Více než dost poruch lze vysledovat až k „zdánlivě dobrým“ kabelům, zapalovacím svíčkám a konektorům (včetně zcela nových)! - Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním potlačovacím odporem společně s konektory se zabudovaným potlačením rušení (dojde tak ke zdvojnásobení odporu). Používejte vždy pouze jeden způsob potlačení rušení.	
- Na závěr – před instalací baterie a před prvním nastartováním – si prosím udělejte čas a zkontrolujte všechna upevnění a kabeláž. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 V na 12 V. Mějte také na paměti, že nyní budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 V. - Pokud systém nefunguje hned, podívejte se prosím na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (vytáhněte kontakt), většina poruch se skrývá v oblasti vypínání.	
- DŮLEŽITÉ: Vezměte prosím na vědomí, že při jakékoli (dřívější) regeneraci klikového hřídele byly jeho čepy alternátoru příliš utaženy, a tím zkráceny. To snižuje polohu rotoru a může vést ke kontaktu mezi rotorem (nejnižším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je zničený stator a tím selhání zapalování.	

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – je NUTNÉ si je přečíst a v plném rozsahu dodržovat!
- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky stanovené výrobcem vozidla a odvětvím motorových vozidel. Montáž vyžaduje odborné znalosti. Značky zapalování na materiálu slouží pouze k orientaci během montáže. 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! Zapalovací systémy generují vysoké napětí, které představuje nebezpečí pro život! Naše zapalovací cívky dosahují napětí až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může způsobit nejen silnou bolest, ale zejména také poškození srdce! Osoby s kardiostimulátorem by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a odkrytých vysokonapěťových kabelů a během zkoušky pevně přitlačte konektor zapalovací svíčky k zemi pomocí izolačního předmětu, aby došlo k bezpečnému vybití napětí. Nikdy netahat za konektor zapalovací svíčky za účelem synchronizace karburátoru! Nikdy neodpojujte ani se nedotýkejte zapalovacího kabelu, když motor běží nebo je v chodu startéru. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.
- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými zapalovacími svíčkami (které nemají zabudovaný odpor pro potlačení rušení), použijte prosím svíčky se zabudovaným odporem (aby byly splněny místní předpisy týkající se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu). Nebo vyměňte kabel(y) za běžné a použijte stíněné konektory (v žádném případě nepoužívejte současně svíčky s potlačením rušení A konektory s potlačením rušení. To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace svíčky a konektoru by neměl překročit 5 kOhm.
- Mějte na paměti, že konektory zapalovacích svíček stárnou a zvyšuje se jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, příčinou je téměř jistě vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte žádné tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).
- Po montáži prosím zkontrolujte, zda jsou všechny upevňovací šrouby pevně utažené. Pokud by se součásti uvolnily, došlo by k jejich poškození. Při předmontáži šrouby utahujeme pouze volně!
- Než začnete vše měřit a testovat, nejprve dejte nově nainstalovanému systému šanci se rozběhnout. Vezměte prosím také na vědomí naše pokyny, jak zkontrolovat přítomnost jisker. Všechny naše díly jsou před dodáním otestovány. Stejně na nich sotva něco naměříte. V žádném případě neměřte elektronické součástky (včetně zapalovací cívky, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich zničení a přesto nezískáte použitelné výsledky! Mějte na paměti, že pokud motor neběží hned, příčinou může být často karburátor, sací guma a především zapalovací svíčky (bohužel i zcela nové). (Zpravidla je po instalaci klimatizace nutné upravit i jejich nastavení.) Pokud systém neběží hned, zkontrolujte zejména uzemnění, a to především mezi uzemněním podvozku a blokem motoru. Než díly opět demontujete a zašlete nám je k testování, zkontrolujte naši znalostní databázi, zda již neobsahuje odpověď na váš problém. Pokud ne, využijte náš systém servisních ticketů a požádejte o konkrétní pomoc.
- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, vezměte prosím na vědomí některé zvláštnosti této cívky. Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívce připojeny obě zapalovací svíčky. To znamená, že nemůžete odpojit ani jednu zapalovací svíčku, abyste ji otestovali. Důvodem je, že každý výstup čerpá zemnicí signál ze svíčky druhé strany. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, musí být výstup druhé cívky připojen k zemi.
- Jiskra z klasických přerušovacích systémů má při napětí kolem 10 000 voltů pouze nízkou energii, a proto vypadá žlutě a je hustá. Jiskra z našich systémů je vysokoenergetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře zaostřená a modrá, což ji činí méně viditelnou. Navíc se jiskra vytváří pouze při otáčkách potřebných pro nastartování pomocí startovacího pedálu. Pouhé stlačení páčky startovacího pedálu rukou jiskru nevytvoří.
- Většina našich systémů kombinuje generátor zapalovacího a osvětlovacího proudu v jednom zařízení. To lze poznat podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru lze měřit prakticky jen napětí, které vydává. Pokud nemáte žádný proud, zkontrolujte uzemnění a zejména kabeláž vedoucí od regulátoru ke spínači zapalování. Toto důležité spojení je při montáži často přerušeno a přehlédnuto! Většina systémů PD je vybavena stejnosměrnými regulátory/usměrňovači. Existují však i střídavé regulátory, u nichž je třeba dbát na zvláštní vlastnosti.

- Nikdy neprovádějte elektrické pájení na vozidle, aniž byste nejprve zcela odpojili všechny elektronické součásti obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Stator a rotor není nutné demontovat; pájejte pouze pomocí pájecího zařízení napájeného přes předřadňkové transformátory nebo před pájení odpojte síťovou zástrčku páječky, abyste zabránili poškození součástí přepětím. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektorech ani zapalovacích svíčkách.

- Elektronika je citlivá na přepólování. Po zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení. Přepólování a zkratý okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku! Zapojení se zpravidla provádí podle barevného označení vodičů. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Poškození způsobené přepólováním není kryto zárukou.

- Při montáži rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyhněte se přímým mechanickým nárazům na rotor. **Při přepravě zařízení Lima nikdy nevkládějte stator do rotoru;** řiďte se našimi pokyny pro přepravu (balení).

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

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

- Pokud nebude vaše vozidlo delší dobu používáno, měli byste odpojit baterii (je-li k dispozici), abyste zabránili pomalému vybíjení přes usměrňovací diody. I když je však baterie odpojena, po delší době si všimnete, že se vybíjí – to je normální.

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

Hodně štěstí a příjemnou jízdu!

Schéma zapojení 71ik102

