

Systém 787378800**Výhody oproti starému systému:****Alternátor/elektronické zapalování pro pomocný motor Zündapp Combimot KM48**

- Magneto-elektrický zapalovací systém s integrovaným zapalováním a světelným výkonem 6 V/18 W střídavého proudu.


- Nahrazuje originální světelné/zapalovací zařízení Noris

- Není nutná žádná úprava bloku motoru, případně je třeba mírně zvětšit vývod kabelu.

- Pozor: systém střídavého proudu (jako originál)

- všechny díly jsou nové
- bezkontaktní elektronické zapalování
- dobré osvětlení
- velmi stabilní zapalování s vysokou energií jiskry
- lepší start a lepší spalování
- žádné další opotřebení přerušovače



Návod k montáži systému 787378800	15.5.2026
<p>- 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 co do činění, nechte si systém raději namontovat někým, kdo se v tom vyzná.</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><u>DŮLEŽITÉ</u></p>	
<p><u>Než začnete s montáží, pečlivě si nejprve přečtete celý návod</u></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 pokyny uvedené na informační stránce systému. 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><u>Určení k použití</u></p> <p>- Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního materiálu. 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 výhradně k nahrazení originálních světelných a zapalovacích systémů u oldtimerů a youngtimerů, jejichž charakteristika motoru nebyla dodatečně ovlivněna konstrukčními změnami. 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 soulad vlastností výrobků s příslušnými předpisy o homologaci ECE (zejména ECE R10.05). Kontrola je pravidelně prováděna příslušným orgánem</p>	
<p>- Systém není schopen nabíjet baterii. Do elektrické sítě dodává střídavé napětí. Systém nemá regulátor/usměrňovač. Je dimenzován tak, aby bez něj mohl napájet osvětlovací systém 6 V/18 W.</p>	
<p>- Systém není určen k provozu v rámci sportovních akcí. Při nesprávném použití zaniká záruka. Navíc se může stát, že systém nebude podávat vámi požadovaný výkon a my vám nebudeme moci pomoci prostřednictvím naší technické podpory, protože nebudeme znát situaci. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce ke zrušení provozního povolení.</p>	
<p>- Při montáži dílů začněte bezpodmínkově 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 s 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 možným změnám materiálu od doby jejich výroby před mnoha lety je to vždy složitá záležitost, která bohužel může zahrnovat i chyby.</p>	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s jinými elektronickými komponenty (jako jsou zapalovací systémy jiných výrobců, navigační zařízení, mobilní telefony, LED osvětlení atd.)** a v některých případech mohou tyto součásti poškodit. Případné stávající otáčkoměry systém nepodporuje. 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 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 proto v každém případě pečlivě zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud se jedná o rotor, u kterého nejsou magnety zalité, zkontrolujte pevnost jejich uchycení 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 aktuálnější informací. Seznam systémů najdete na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>



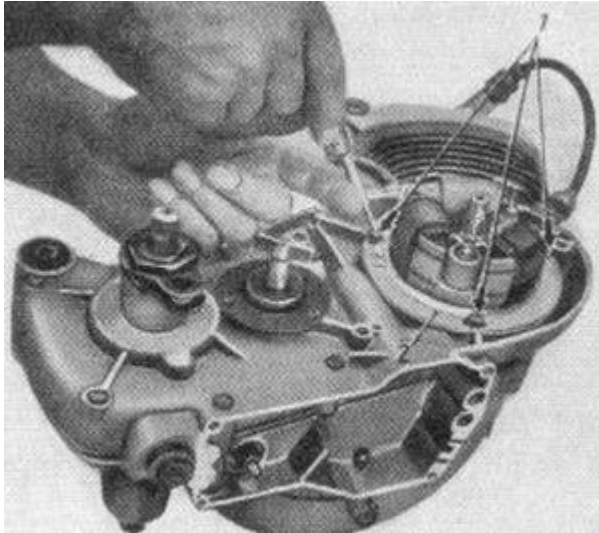
Měli byste obdržet tyto díly:

- předmontovaná statorová jednotka
- rotor
- zapalovací cívka, gumová průchodka a zapalovací kabel
- Kabel, modrý
- Kabelová spona / gumová průchodka
- Šrouby / drobné díly



- K demontáži nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (objednací č.: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky!**).

POZOR: Při použití drápového stahováku se uvolní magnety v rotoru!



- Nyní odpojte všechny kabely od starého alternátoru a demontujte jej.

- Pomocí kleští sejměte pasovací klín z kužele klikového hřídele; již nebude potřeba. Nezapomeňte na to, jinak budete muset alternátor později znovu vyjmout. Nebojte se, odstraněný pasovací klín nesloužil k zajištění rotoru, ale pouze k tomu, aby se zabránilo jeho nesprávnému nasazení. Nyní však máte značky.

- K demontáži starého rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25. Tento stahovák je vhodný i pro nový rotor.

- Ujistěte se, že je váš motocykl stabilně zaparkován, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně motoru, kde je umístěn alternátor.



- Demontujte původní alternátor/zapalování.
- Odstraňte pasovací klín z čepu klikového hřídele, již nebude potřebný a bránil by montáži systému. Pokud na to nyní zapomenete, budete muset později celý nový systém znovu rozebrat.



- Poté provlečte kabel statoru otvorem pro kabel na motoru. Dávejte pozor, abyste kabel nepoškodili!

- **Poznámka:** Motor, který máme k dispozici, měl dva vývody, ale oba byly pro náš kabel příliš malé. Možná budete muset vývod pro kabel zvětšit.



- Věnujte prosím pozornost malé (červené) značce na základové desce statoru v blízkosti malých černých cívek.

- Jedná se o značku zapalování. (Více o tom níže!)



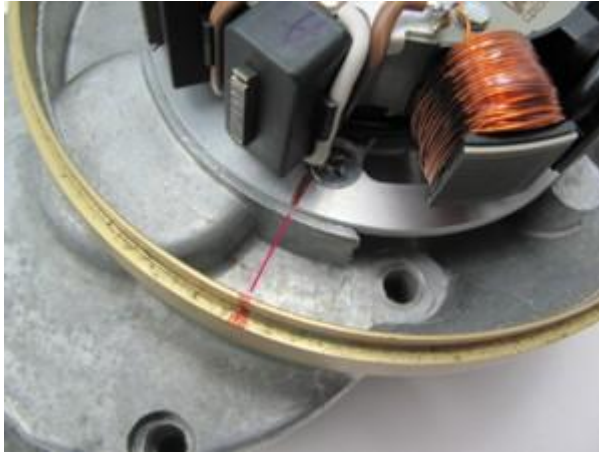
- Nasadte novou statorovou jednotku na blok motoru a provlečte kabel vývodem pro kabel na motoru.

- Pro přišroubování je nutné stator uvolnit z desky. K tomu povolte tři křížové šrouby, kterými je upevněn k základní desce.

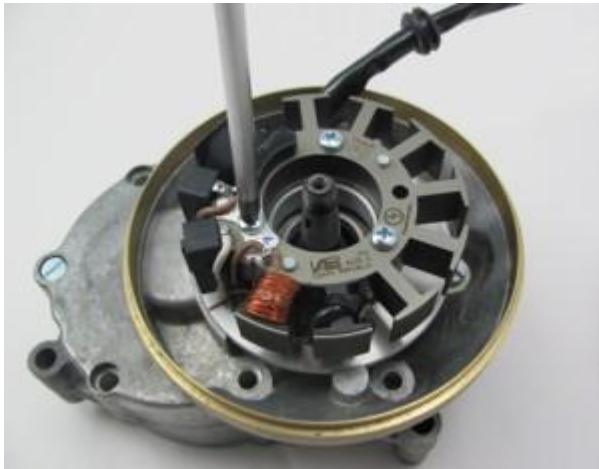


- Stator mírně nadzvedněte, abyste se dostali k dvěma otvorům pro šrouby, které se nacházejí pod ním.

- Desku přišroubujte pomocí dvou dodaných šroubů M4.

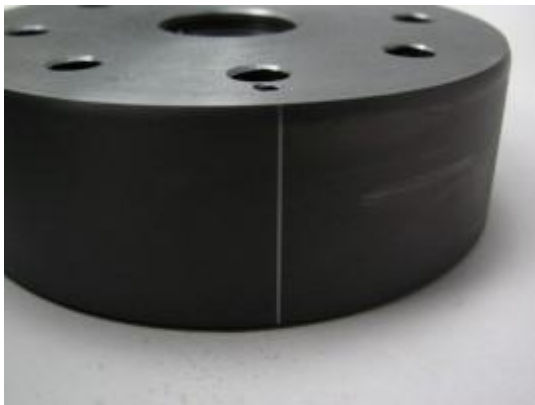


- Jelikož nový rotor zakryje značku zapalování na desce statoru, doporučujeme tuto značku přenést na skříň.



- Nakonec stator znovu nasadíte na desku a přišroubujete jej.

- **Poznámka:** Dávejte pozor, abyste při tom nezachytili žádné kabely mezi základovou deskou a státorem. Stator je rovněž nutné přišroubovat zpět do stejné polohy, jinak by byla značka zapalování posunuta o 120 stupňů!



- Prohlédněte si nový rotor. Na jeho vnějším obvodu najdete laserem vyznačenou čáru. Jedná se také o značku zapalování.

- Abychom zajistili maximální flexibilitu při nastavení zapalování, nevytvořili jsme v rotoru žádný zářez. Nemusíte se tedy obávat „ztraceného“ pasovacího klínu – ten neměl žádnou upevňovací funkci, ale sloužil pouze ke správnému nastavení zapalování. To se nyní provádí pomocí značek.

- Nasadíte rotor volně na klikovou hřídel a ...

VELMI DŮLEŽITÉ: zkontrolujte, zda se volně otáčí nad cívky statoru. Je možné, že se kliková hřídel v důsledku regenerace zkrátila v čepu a rotor by pak mohl narážet na cívky a poškodit je.

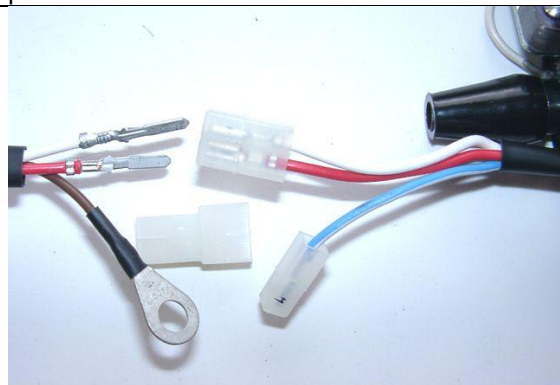


- Demontujte zapalovací svíčku a otočením rotoru nastavte píst do zapalovací polohy (viz příručka, pokud ji nemáte, zkuste to 5 mm před horní úvratí).
- Nyní opatrně sejměte rotor (aniž byste změnili polohu klikového hřídele) a nasadte jej zpět tak, aby značka na rotoru byla nad značkou na základové desce.
- V okamžiku, kdy se obě právě popsané značky nacházejí nad sebou, dojde k zapálení.
- V této poloze rotor opatrně upevněte originální maticí M10x1 a v případě potřeby podložte dodanou podložkou.

- Tento systém je speciálně určen pro malé nebo velmi staré motocykly/mopedy, které vyžadují jen malý světelný tok a zároveň mají málo místa pro instalaci nových komponent (regulátoru). Jelikož zde není žádný regulátor, není možné ani nabíjení baterie!

Zapojte kabely podle schématu 71ik-788, tedy:

- Aby se usnadnilo nebo vůbec umožnilo provlečení kabelu úzkými otvory, nebyly ještě kontaktní vývody a konektor kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce z nového alternátoru nasazeny na kontaktní vývody na konci kabelu. Konektor byste měli připojit až poté, co byl kabel definitivně provlečen otvorem v motoru. K tomu ...



... vezměte samici zapalovací cívky s kabely červené a bílé barvy. Nasuňte na tento konektor volnou dodanou dvojitou zásuvku a zasuňte volné kabely alternátoru (červený a bílý) s kontaktními vývody do zadní části konektoru. Dbejte na to, aby kontaktní vývody zapadly do pouzdra konektoru. Přitom je nutné důsledně dbát na správné umístění těchto kabelů v konektoru:

- bílá na bílou
- červený na červený

- Pokud chcete (nebo musíte) kabely opět vyjmout z krytu konektoru, nejlépe použijte ohnutou kancelářskou sponku a tou odtláče západky kontaktních plošek do strany, aby se konektory daly uvolnit.

- Hnědý kabel z alternátoru s očním konektorem se přišroubuje na zapalovací cívku na její zem (držák). Bez tohoto připojení systém nefunguje! Nespolehejte se prosím na zem rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje zde často brání dobrému zemnímu kontaktu cívky.

Černý kabel ze statoru...

...připojte ke svorce 51

Zbývá modrý (někdy také modro-bílý) kabel zapalovací cívky – vypínací kabel.

Poznámka:

- V případě poruchy zapalování nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Většinou pak můžete pokračovat v jízdě

- Pokud se kabel připojí k masě, zhasne zapalování!

- Tuto variantu zapojení používáme u vozidel, která již původně měla magnetické zapalování (pólové kolo) a která se tedy také vypínala zkratem na hmotu.

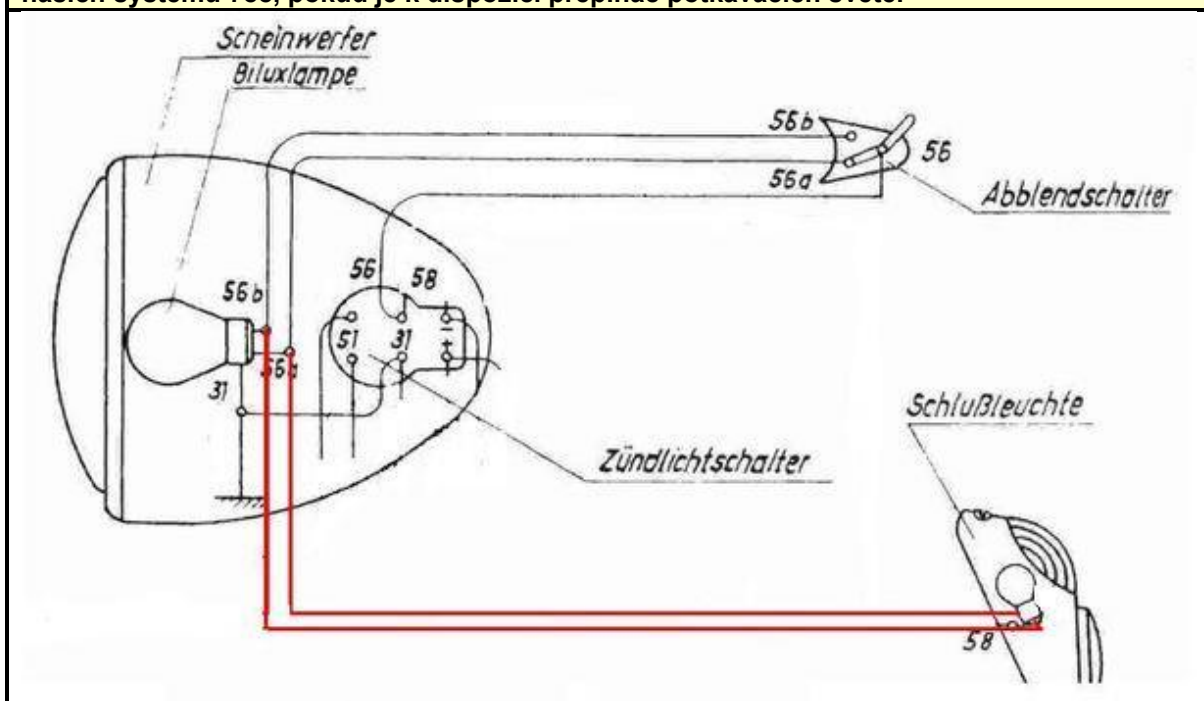
- Tyto vozy mají na zapalovacím spínači svorku (u německých vozů: svorka 2), která se v poloze „VYPNUTO“ připojí k hmatnici. K této svorce se připojí modrý (/bílý) kabel. Vypnutí zapalování tak proběhne stejně jako dříve.

<p>- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...</p> <p>Nepoužívejte prosím „Nology Superkabel“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují u systémů VAPE poruchy a mohou vést k poškození elektroniky.</p>	<p>... našroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To samozřejmě půjde snáze, pokud to provedete ještě před montáží cívky na motocykl. Použijte prosím dodaný zapalovací kabel a ne starý kabel neznámého původu.</p>
<p>- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi vyměníte na svém motocyklu zapalovací svíčky a konektory (nejlépe s odporem 1–2, maximálně však 5 kiloohmů). Více než dost rušení lze připsat „zdánlivě dobrým“ kabelům, svíčkám a konektorům (včetně zcela nových)!</p> <p>- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vestavěným odrušovacím odporem společně s odrušovanými svíčkovými koncovkami (dojde tak k dvojnásobnému odporu). Vždy používejte pouze jeden způsob odrušení.</p>	
<p>- Na závěr – před instalací baterie a před prvním nastartováním – prosím pečlivě zkontrolujte všechny upevnění a kabeláž. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 voltů. Nezapomeňte také, že od této chvíle budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 voltech.</p>	
<p>- 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 konektor), většina závad se skrývá v oblasti vypínání.</p>	
<p>- DŮLEŽITÉ: Vezměte prosím na vědomí, že při případné (dřívější) regeneraci klikového hřídele se jeho čep alternátoru přetočil a tím se zkrátil. Tím se rotor posune níže a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejnižším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je zničený stator a tím selhání zapalování.</p>	

Návrh zapojení pro systémy 788 (6 V/18 W bez regulátoru) k zabránění spálení žárovky zadního světla při stmívání a zesilování světla

- Pokud jsou žárovky předních světlometů a zadních světel zapojeny standardně paralelně, může při přepínání mezi dálkovými a potkávacími světly dojít k propálení žárovky zadního světla, protože v mezipolohě spínače není na předních světlometech krátkodobě žádné napětí a napětí pro zadní světlo tak může na okamžik vzrůst. To neplatí jen pro naše systémy 788, ale i pro mnoho původních starších systémů. Někteří výrobci v té době tento problém řešili buď instalací tlumivky, nebo takovýmto bezpečnostním obvodem.

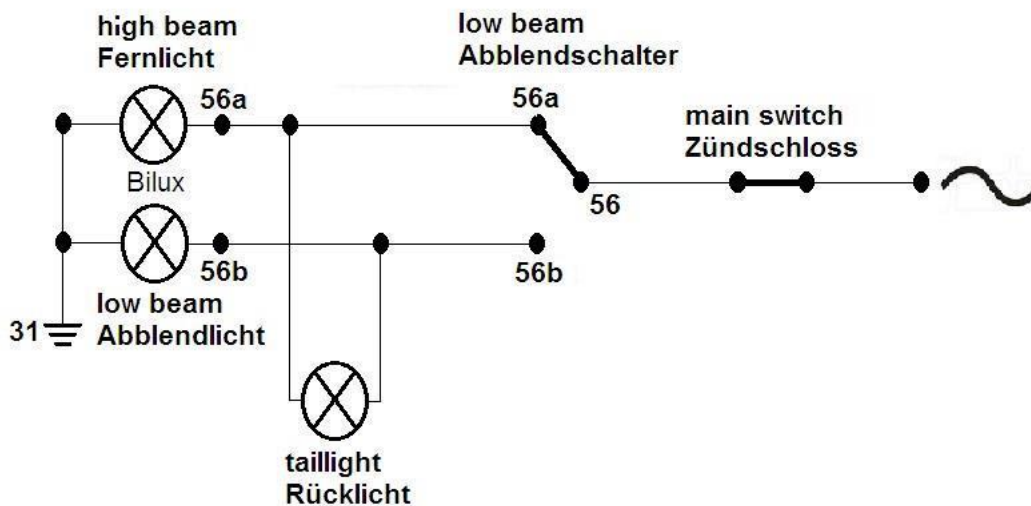
- Zde popisujeme bezpečnostní zapojení žárovky zadního světla a doporučujeme jej použít u našich systémů 788, pokud je k dispozici přepínač potkávacích světel



- Co musíte udělat (poté, co jste zkontrolovali, zda váš motocykl již takové bezpečnostní zapojení má), je odpojit zemní spojení žárovky zadního světla a namísto něj natáhnout další kabel k přednímu světlometu. Nyní máte 2 kabely ze zadního světla.

- Každý z nich připojte ke kontaktům pro dálková nebo potkávací světla, jak je znázorněno na výše uvedeném schématu zapojení (a na schématu níže). Pokud nyní žárovka světlometu při přepnutí nedostává proud, nedostává ho ani žárovka zadního světla a je tak chráněna.

- Mějte však na paměti, že pokud žárovka světlometu přestane fungovat, přestane fungovat i zadní světlo.



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! 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 svíčku na zem 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 svíčkové konektory s odrušením. To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace svíčka-svíčkový konektor 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 utahení všech upevňovacích šroubů. Pokud se součásti uvolní, dojde k jejich zničení. Při předmontáži šrouby utahujeme pouze volně!

- Než se pustíte do měření a kontroly, dejte právě nainstalovanému zařízení nejprve šanci zapálit. Při tom se řiďte také našimi pokyny, jak 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 cívky, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich zničení a stejně nedosáhnete použitelných výsledků!

Mějte na paměti, že pokud motor neběží hned (obvykle je po montáži Lima nutné změnit i jeho nastavení), může to často být způsobeno také karburátorem, sacím hadičkou a především svíчковými konektory a zapalovacími svíčkami (bohužel i zcela novými). Pokud systém neběží hned, zkontrolujte především uzemnění, zejména mezi podvozkem 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 cívkce připojeny obě svíčky. Nelze tedy odpojit ani jednu svíčku za účelem testování. Každý výstup je totiž přes svíčku druhého výstupu uzemněn. Chcete-li skutečně otestovat pouze jednu stranu, je nutné druhý výstup cívky uzemnit.

- 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 huře viditelnou. Navíc se jiskra vytváří až při otáčkách dosažených sešlápnutím startovací páčky. Pouhé stlačení páčky startéru rukou jiskru nevytvoří.

- Většina našich zařízení kombinuje zapalování a generátor elektrického proudu v jednom. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru lze měřit téměř nic kromě napětí, které regulátor vydává. Pokud nemáte proud, zkontrolujte především zemní 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 předřadnými transformátory nebo před pájení odpojte napájecí kabel pájky, 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 zkratky okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívkou! 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 nekládejte 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).

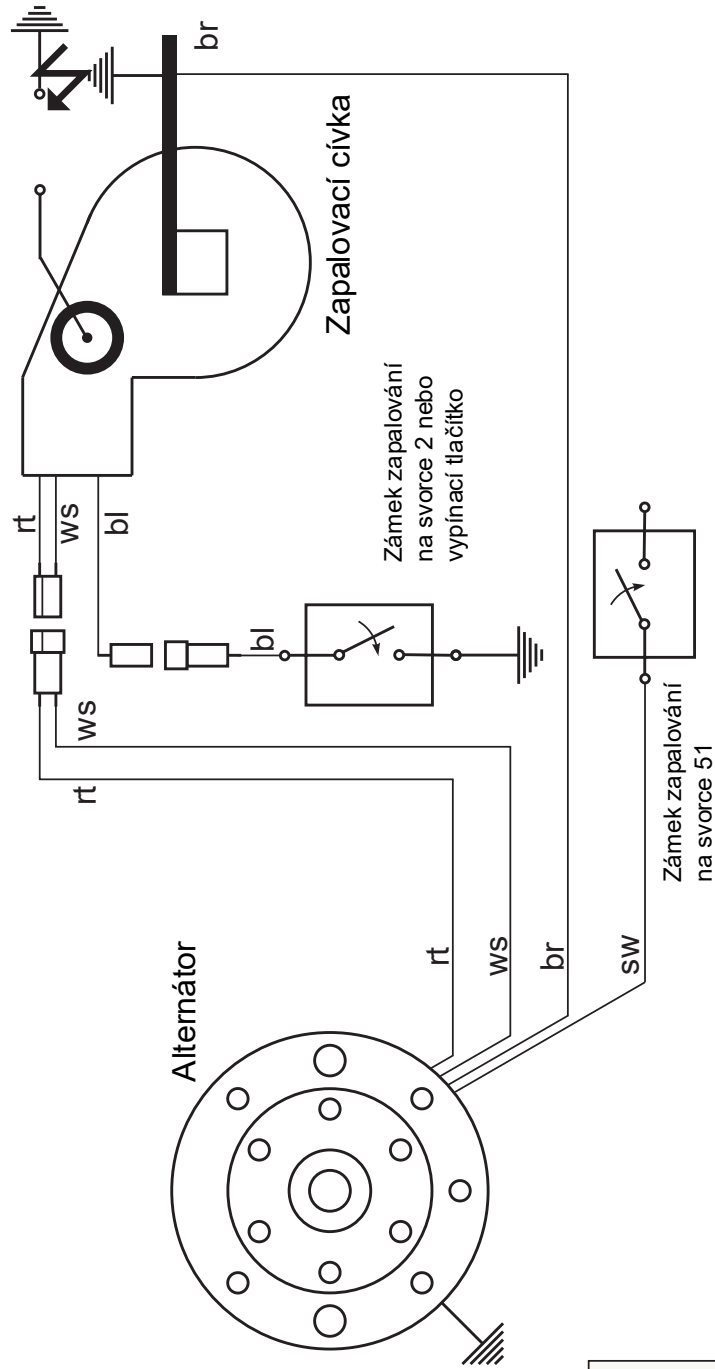
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte drapákový stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Používejte vždy pouze šroubový stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

- 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!

Schéma zapojení 71-788



Barvy vodičů:

bl	= modrá
br	= hnědá
ge	= žlutá
gn	= zelená
gr	= šedá
rt	= červená
sw	= černá
ws	= bílá