

Systém 774999900**Výhody oproti starému systému:**

- Všechny díly jsou nové
- výrazně jasnější světlo (pouze systém alternátoru)
- velmi stabilní zapalování s vysokou energií jiskry
- lepší start a lepší spalování
- žádné další opotřebení přerušovače

Systém alternátoru/elektronického zapalování pro Victoria V35 Bergmeister

- Nahrazuje originální alternátor se zapalováním, přebudovává systém na 12 V/100 W a bezkontaktní elektronické zapalování. Čas zapalování se nastavuje pomocí digitální řídicí jednotky. Systém je schopen fungovat bez baterie.



M774999900

Návod k montáži systému 774999900

9.7.2026

- Pokud umíte namontovat a seřadit originální zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete si systém VAPE namontovat sami. Pokud jste s ním dosud neměli žádné zkušenosti, raději nechte montáž provést někým, kdo se v tom vyzná.

- Společnost VAPE nemůže dohlížet na dodržování těchto pokynů ani na podmínky a postupy při instalaci, provozu, používání a údržbě tohoto systému. Nesprávně provedená instalace může vést k škodám na majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost ani ručení za ztráty, škody nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu, nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhrazujeme si právo provádět bez předchozího oznámení změny týkající se produktu, technických údajů nebo montážního a provozního návodu.

DŮLEŽITÉ**Než začnete s montáží, pečlivě si nejprve přečtete celý návod**

Mějte na paměti, že neoprávněné zásahy, včetně pokusů o opravu, do součástí 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 mohou způsobit poškození materiálu.

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 startovacího pedálu). Zvláštní opatrnost je nutná při prvním spuštění po montáži. Pokud zjistíte nesprávnou funkci, zkontrolujte a upravte nastavení zapalování! Při montáži velmi pečlivě zkontrolujte, zda rotor nebrousí o cívkou statoru nebo jinde, což se může z různých důvodů stát a vést k vážným škodám.

Určené použití

- 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 odlišné upevňovací body, které si vyžadají úpravy z vaší strany. Tento systém je určen **výhradně** k nahrazení originálních světelných a zapalovacích systémů u oldtimerů a youngtimerů, **u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně ovlivněny konstrukčními změnami**. Nejedná se o tuningový systém, nemění původní charakteristiku motoru a nedosahuje se jím podstatně vyššího výkonu motoru, avšak díky lepšímu osvětlení, zřetelnějšímu blikání, trvale silnému klaksonu a ve srovnání se zastaralými originálními soustavami větší celkové spolehlivosti se dosahuje provozuschopnosti a bezpečnosti vozidla. Jelikož naše soustavy nezpůsobují žádnou podstatnou změnu charakteristiky motoru, nedochází ani ke zhoršení emisí výfukových plynů a hlučnosti. Ve většině případů by se emise výfukových plynů měly dokonce zlepšit, protože dochází k úplnějšímu spalování.



- 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

- Nabíjecí systém je zásadně určen pouze pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systémů 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo uzavřenými olověnými akumulátory, AGM a gelovými bateriemi. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými ani jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.

- Systém není určen k provozu v rámci sportovních akcí.

V případě nesprávného 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 danou situaci. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce ke zrušení provozního povolení.

- Při montáži dílů začněte bezpodmínečně s montáží dílů na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste ověřili, zda tyto díly skutečně pasují, ještě předtím, než namontujete díly, které se připevňují mimo motor. Bohužel se většinou stává, že se začíná právě montáží regulátoru, zapalovací cívky a případně řídicí jednotky, přičemž tyto díly jsou 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 žárovky** atd.) a za určitých okolností mohou tyto součásti poškodit. Případné otáčkoměry nejsou tímto systémem podporovány. Nabízíme však řešení pro otáčkoměr. Rovněž nejsou podporovány případné jističe ani systémy regulace výfukových plynů řízené zapalováním. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo z právních důvodů zabudováno zařízení pro omezení rychlosti. Nový systém takové zařízení nemá. Před instalací 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 jak nového systému, tak motocyklu, případně dokonce ke zranění řidiče.

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

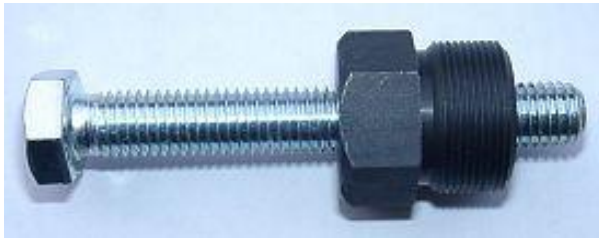
- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před montáží vždy bezpodmínečně zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud se jedná o rotor, u kterého nejsou magnety zalité, zkontrolujte pevnost uchycení magnetů tak, že se pokusíte prsty posunout magnety do strany. Po nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a drží se pouze díky své magnetické síle. To by během provozu vedlo k vážnému poškození zařízení. Zároveň prosím zkontrolujte, zda se mezi magnety rotoru nenacházejí 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 následující součásti:

- předmontovanou satorovou jednotku se zapalovacími cívkami
- rotor
- Regulátor/usměřňovač
- zapalovací kabely
- relé s kabely
- různé šrouby a matice
- Stahovák



- Nový rotor můžete demontovat pomocí dodaného stahováku M27x1,25 (č. výrobku 99 99 799 00).

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



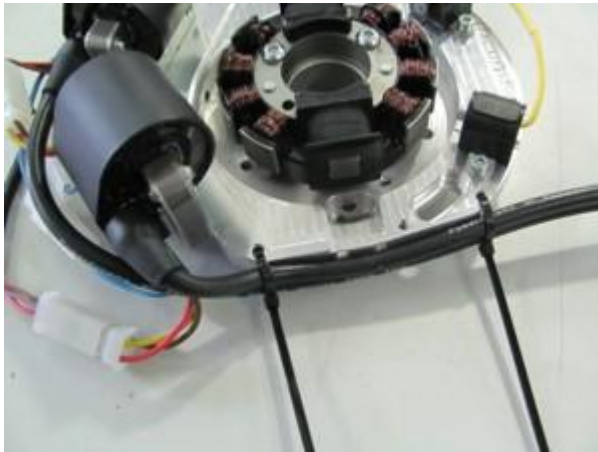
- Ujistěte se, že je váš motocykl bezpečně zaparkován, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně motoru, kde je umístěn alternátor.

- Nyní odpojte všechny kabely od starého alternátoru a tyto součásti demontujte. K demontáži rotoru budete potřebovat vhodný stahovák.

- Odstraňte zajišťovací kolík na klikové hřídeli, který zapadal do drážky starého rotoru Limar. Nebojte se, tento kolík nemá žádnou zajišťovací funkci, slouží pouze k nastavení zapalování. Pokud zapomenete kolík vyjmout, rotor se později nebude dát nasadit na hřídel a budete muset znovu demontovat stator, abyste se k kolíku dostali



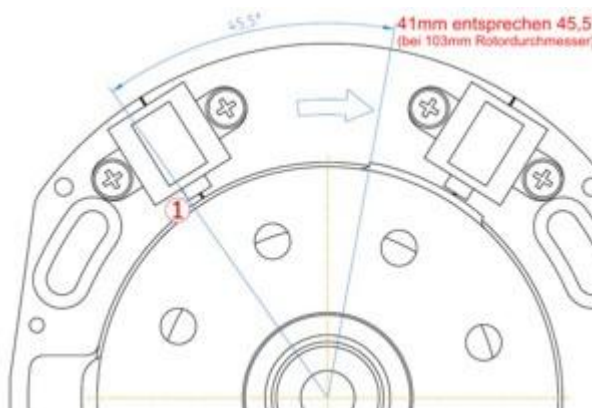
- Nasadte předem smontovanou desku statoru na motor. Připevněte ji pomocí 3 dodaných šroubů M6x20 a podložek.



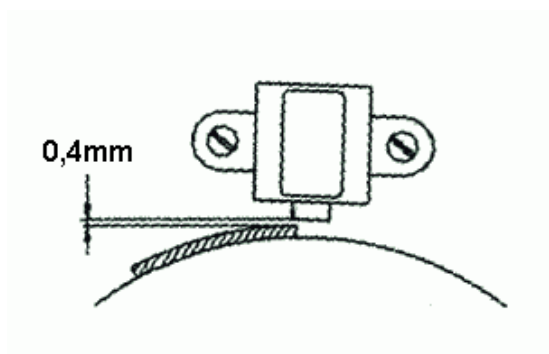
- Přišroubujte zapalovací kabely k zapalovacím cívkám. Kabely připevněte k základní desce pomocí dvou dodaných kabelových sponek. K tomu slouží dva speciální otvory v desce.
- Zapalovací cívky jsou v kabelovém svazku zapojeny tak, že levá cívka (při pohledu ve směru jízdy) dodává zapalovací jiskru pro levý válec a pravá cívka odpovídajícím způsobem pro pravý válec.



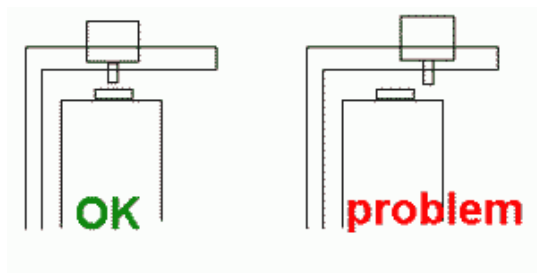
- Vyjměte zapalovací svíčky a nastavte píst pravého válce (při pohledu ve směru jízdy) do polohy OT (horní úvratě, nejvyššího bodu, kterého může píst dosáhnout). Jelikož systém zapaluje při každém otáčení, nezáleží na tom, v jakém taktu se právě nacházíte.
- Abyste mohli hřídel lépe otáčet, nasuňte na ni volně nový rotor a použijte jej jako otočnou rukojeť (nešroubujte jej). Jakmile najdete správnou polohu, rotor opatrně sejměte.
- Na novém rotoru si vyznačte značku, která se nachází 41 mm vlevo od vyvýšeného znaku. K tomu si prosím nastříhejte papírový proužek dlouhý 41 mm, přiložte jej vlevo ke znaku a jeho konec označte čárkou (fibrovým perem). Tím získáte správnou značku.



- Při (zkontrolujte!) pravém pístu v horní úvratě (OT) nasadíte rotor tak, aby levá hrana snímače pro tento válec (na obrázku označená číslem „1“) byla v jedné rovině s výše uvedenou čárkovou značkou na rotoru.
- V této poloze utáhněte rotor pomocí dodaného šroubu M8x25 a podložky. K opětovnému uvolnění rotoru použijte prosím pouze dodaný stahovák M27x1,25.
- Tip: jemné seřízení úhlu zapalování můžete provést otáčením základní desky v podélných otvorech!



- Ručně otočte rotorem. Zkontrolujte vzdálenost mezi snímači a značkou na rotoru. Ta musí činit přibližně 0,4 mm.
- Je-li vzdálenost větší, motor se hůře startuje, v extrémním případě vůbec nenastartuje.
- Vzdálenost můžete nastavit posunutím senzoru po uvolnění obou upevňovacích šroubů. Poté šrouby senzoru opět pevně utáhněte!



Senzor a značka musí být (přibližně) ve stejné dráze

- Pečlivě si prohlédněte polohu snímače vůči značce a zkontrolujte, zda značka skutečně prochází (přibližně) ve stejné výšce kolem snímače a neběží vedle něj, jak je znázorněno na nákrese „Problém“, protože v takovém případě nedojde k jiskření.

- K tomuto problému dochází vlastně jen v případě, že je v motoru jiná nebo výrazně upravená kliková hřídel, nebo pokud byl dodán nesprávný rotor.

- Pokud k tomu však dojde, často trvá věčnost, než se zjistí, proč nevzniká jiskra. - Zkontrolujte prosím také, zda rotor dole nedře o desku, ale volně se otáčí.



- Při montáži si prosím prohlédněte malý modrý blok spínačů na horní úzké straně černé jednotky pro nastavení zapalování. Nacházejí se zde 4 malé spínače, které volí křivku nastavení zapalování.

- Pro model Victoria Bergmeister je určena následující křivka, která se úzce řídí původním průběhem zapalování:

- Všechny přepínače se nastaví do polohy OFF, tedy směrem k číslům. To způsobí při startu předčasné zapalování cca 8° a od 3000 ot./min pak cca 38°.



- Na závěr namontujte originální kryt. Kabel musí být veden stávajícím vývodem na boku. Zapalovací kabely lze vyvést horním vývodem.

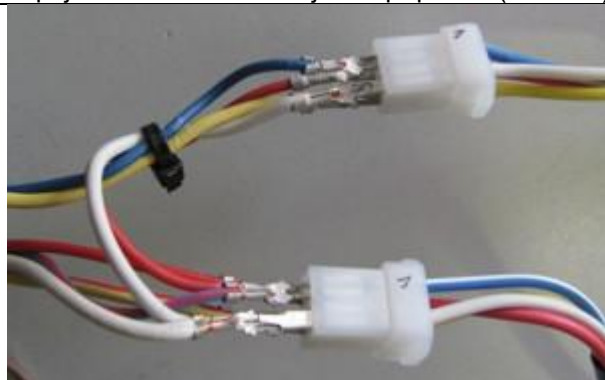
- Tím jsou práce na motoru dokončeny. Znovu zašroubujte zapalovací svíčku.



- Nový elektronický usměrňovač/regulátor připevněte na vhodné místo. Může to být například i v prázdném prostoru pro baterii, protože zařízení může fungovat i bez baterie. U modelu Victoria to může být také schránka na nářadí a součásti by se daly bez problémů umístit i pod nádrž v tunelu. Na obrázku vlevo vidíte návrh, pro který je délka kabelů v našem systému optimalizována.

Propojte kabely podle schématu zapojení 7749wire, tedy:

- V tomto konkrétním zapojení jsou vždy 2 řídicí jednotky, zapalovací cívky a snímače. Při zapojování konektorů dbejte na případné (červené) značky, které jsme umístili a které k sobě patří.



- Vezměte zásuvky obou řídicích jednotek a připojte je k kabelovému svazku následujícím způsobem:

1. Řídicí jednotka:

- červená k červené
- bílá na bílou
- žlutá na žlutou
- modrá na modrou/bílou

2. Řídicí jednotka:

- červená na červenou
- bílá na bílé
- modrá/červená na modrou/bílou
- žlutá/červená na žlutou

POZOR! V žádném případě nevedte zapalovací kabely a kabely řídicích jednotek společně v jednom plášti ani je jinak nevedte paralelně vedle sebe na delší úseku. To vede ke zpětné vazbě a tím k poruchám zapalování, v některých případech dokonce k poškození řídicí jednotky.

	- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní konektor se 6 zásuvkami, z nichž <u>jedna</u> je volná. K regulátoru je dodán odpovídající protikus, do kterého je třeba zasunout následující kabely a které se tam musí zacvaknout.
- Oba černé kabely nového alternátoru ...	... se připojí ke svorkám 1/4 nového usměrňovače (odtud pak vedou černé kabely do regulátoru). Je přitom jedno, který kabel se připojí ke které ze dvou svorek (1/4), protože sem je přiváděn střídavý proud.
- Nový hnědý kabel s kroužkovým konektorem na jedné straně ...	... spojuje svorku 3 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také hnědý kabel) s minusovým pólem baterie, resp. pevnou zemí. Pozor, nezaměňte polaritu!
- Nový červený kabel s kroužkovým očkem na jedné straně ...	... propojte svorku 5 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také červený kabel) s kladným pólem baterie, resp. se svorkou pojistkové skříňky, ke které byl připojen napájecí kabel starého alternátoru (u německých motocyklů: svorka 51).
- Ujistěte se, že mezi baterií a palubní sítí je použita pojistka 15 A. Pokud se na zapalovacím spínači nachází stará, silnější pojistka (z důvodu původního 6voltového systému), vyměňte ji prosím.	
- Zelený/červený kabel nového regulátoru připojte ke svorce 6 ...	... slouží k připojení kontrolky nabíjení. Sem se připojuje (je-li k dispozici) kontrolka. To samozřejmě funguje pouze v případě, že je v vozidle baterie. Pokud je kontrolka připojena i bez baterie, bude při běžícím motoru svítit matně, ačkoli se proud generuje. Stručně řečeno, bez baterie zůstává tento vývod volný. Totéž platí, pokud není k dispozici žádná kontrolka.

- Zbývají modré (někdy také modro-bílé) kabely zapalovacích cívek – vypínací kabely. - Poznámka: V případě poruch zapalování nejprve odpojte tyto kabely (vytáhněte zástrčky). Většinou pak lze pokračovat v jízdě	Pokud se některý z nich spojí s masou, zapalování zhasne! - Tuto variantu zapojení používáme u vozidel, která již původně měla magnetické zapalování (polární 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 připojují modré (/bílé) kabely. Vypnutí zapalování tak probíhá stejně jako dříve.
---	---

- 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 cívkou a nasadte na ni gumovou krytku. To samozřejmě půjde snáze, pokud to provedete před montáží cívkou na vozidlo. Použijte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne nějaký starý kabel neznámého původu.
- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi vyměníte na svém motocyklu zapalovací svíčky a konektory svíček (nejlépe s odporem 1–2, maximálně však 5 kiloohmů). Více než dost rušení lze připsat „zdánlivě dobrým“ kabelům, svíčkám a konektorům (včetně zcela nových)! - Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odrušovacím odporem společně s odrušovanými svíčkovými konektory (dojde tak k dvojnásobnému odporu). Vždy používejte pouze jednu metodu odrušení.	
- 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 této chvíle budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 V.	
- Pokud systém nefunguje hned, podívejte se prosím na naši stránku pro vyhledávání poruch. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (odpojte kontakt) – většina poruch se skrývá právě v této části systému.	
- DŮLEŽITÉ: Vezměte prosím na vědomí, že v případě případné (dřívější) regenerace klikového hřídele došlo k jeho přetočení v místě čepu alternátoru, čímž se zkrátil. Tím se rotor posune hlouběji a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejhlubším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je poškozený stator a tím i výpadek zapalování.	

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – BEZ VÝJIMKY si je přečtete celé a dodržujte je!
- Dodržujte bezpečnostní pokyny a předpisy stanovené výrobcem vozidla a autoservisy. Montáž vyžaduje odborné znalosti. Značky zapalování vyznačené na materiálu slouží pouze k orientaci při montáži. Po montáži prosím pomocí vhodných metod (stroboskopu) zkontrolujte správnost nastavení, abyste vyloučili poškození motoru nebo ohrožení svého 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 velmi bolet, <u>ale především poškodit srdce!</u> Osoby s kardiostimulátory by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnostní odstup od elektrody a odkrytých vysokonapěťových kabelů a při testování pevně přitlačte konektor zapalovací svíčky izolačním předmětem k zemi, aby se napětí bezpečně odvedlo. K synchronizaci karburátoru nikdy neodpojujte zapalovací svíčku! Zapalovací kabely nikdy neodpojujte ani se jich nedotýkejte při běžícím motoru nebo při otáčkách při startování. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými svíčkovými konektory (které *ne* mají 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 současně používat svíčky s odrušením A konektory svíček s odrušením. To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru). Celkový odpor kombinace svíčky a konektoru svíčky 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 svíčkový konektor. Nepoužívejte takzvané kabely pro zesílení zapalování (např. Nology).

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

- Než začnete vše měřit a kontrolovat, dejte právě nainstalovanému zařízení nejprve šanci zapálit. Vezměte dabei také na vědomí naše pokyny, jak lze zkontrolovat přítomnost jiskry. Všechny naše díly jsou před odesláním zkontrolovány. Stejně na nich sotva něco změříte. V žádném případě neměřte elektronické součásti (včetně zapalovací cívký, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich poškození a stejně nedosáhnete použitelných výsledků!

Mějte na paměti, že pokud motor neběží hned od začátku, může to často souviset také s karburátorem, sacím těsněním a především se zapalovacími svíčkami a konektory (bohužel i u zcela nových). Pokud systém neběží hned od začátku, zkontrolujte především uzemnění, zejména mezi masou podvozku a blokem motoru.

Než díly hned znovu 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 cívký. Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívkce připojeny obě svíčky. Nelze tedy odpojit ani jednu svíčku za účelem testování. Každý výstup se totiž uzemňuje přes svíčku toho druhého. Chcete-li skutečně otestovat pouze jednu stranu, je nutné druhý výstup cívký uzemnit.

- Jiskra klasických přerušovačů má s přibližně 10 000 voltů pouze nízkou energii, a proto vypadá žlutě a je silná. Jiskra našich zařízení je vysokoenergetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře soustředěná a modrá, což zhoršuje její viditelnost. 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 prakticky jen napětí, které regulátor vydává. Pokud nemáte proud, zkontrolujte především uzemnění a kabeláž mezi regulátorem a zapalovacím spínačem. Toto důležité propojení 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 určité zvláštnosti.

- Nikdy neprovádějte elektrické svařování na vozidle, aniž byste předtím zcela odpojili všechny elektronické součásti obsahující polovodiče (regulátory, zapalovací cívký 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 obrácení polarity. Po jakémkoli zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení kabelů. Obrácení polarity a zkratý okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívký! Při zapojování se zpravidla spojují kabely stejné barvy. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Škody způsobené obrácením polarity 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 týkající se přepravy (balení).**

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

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

- Pokud vaše 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 vybití, což je normální.

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

Přejeme vám hodně úspěchů a příjemnou jízdu!

