

Systém 764699900

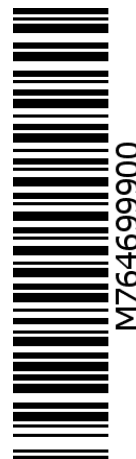


Alternátor/elektronické zapalování pro MV AGUSTA Checca 90/100 a MV 150 RS „S“ (1971–72) s 94 mm upevněním na motoru
- Lehký magnetický zapalovací systém s integrovaným plně elektronickým zapalováním závislým na otáčkách, světelný výkon 12 V/100 W DC. Bezkontaktní elektronické zapalování s vlastním napájením v rámci systému. Nahrazuje starý alternátor a všechny součásti zapalování (odstředivý regulátor, přerušovač, zapalovací cívku). Nejsou nutné žádné úpravy skříňě motoru. Z technického hlediska je systém schopen fungovat zcela bez baterie.

- **Upozornění:** není kompatibilní se staršími modely 150RS (1959–64), které měly 110 mm upevnění.

Výhody oproti starému systému:

- Všechny součásti jsou nové
- Výrazně jasnější světlo
- Velmi stabilní zapalování s vysoce energetickou jiskrou
- Lepší startování a lepší spalování
- Žádné další opotřebení přerušovače
- Žádný náchylný odstředivý regulátor otáček



Návod k montáži systému 764699900	24.9.2026
- Pokud umíte namontovat a seřadit sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete si nainstalovat VAPE! Pokud jste nikdy nepracovali na zapalování, raději to nechte udělat někým, kdo se v tom vyzná.	
- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínky a způsoby instalace, provozu, používání a údržby systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku a případně i ke zranění osob. Proto nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztráty, škody nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu nebo nesprávného používání a údržby, či s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhradujeme si právo provádět změny na výrobku, v technických údajích nebo v montážních a provozních pokynech bez předchozího upozornění	
DŮLEŽITÉ	
- Před zahájením prací na motocyklu si prosím pečlivě a celé přečtete tyto pokyny Mějte prosím na paměti, že jakékoli úpravy materiálu i vlastní pokusy o opravu, které nebyly odsouhlaseny společností VAPE, mohou vést ke ztrátě záruky. Neodstřihujte vodiče. To vede ke ztrátě ochrany proti přepólování a často má za následek poškození elektroniky. Vezměte prosím také na vědomí informace uvedené na informační stránce k tomuto systému. Zkontrolujte, zda zakoupený produkt skutečně odpovídá vašemu motocyklu. Nesprávné nastavení zapalování může poškodit motor a při startování kopnutím dokonce způsobit zranění (silné zpětné rázy). Při prvních zkušebních jízdách buďte opatrní. V případě potřeby změňte nastavení na bezpečnější hodnoty (menší předstih). Během montáže pečlivě zkontrolujte, zda se rotor (setrvačnick) nedotýká cívek statoru ani žádných jiných částí, k čemuž může dojít v důsledku různých okolností a vést k vážnému poškození.	
Určené použití - Tento systém je určen k nahrazení sériových dynam/alternátorů a zapalovacích systémů u veteránských a klasických motocyklů, u nichž nebyly charakteristiky motoru dodatečně upraveny. Nejedná se o tuningový systém a nepřinese výrazné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zlepšuje provozuschopnost a komfort díky lepšímu osvětlení, lepší funkci bočních směrovek a klaksonu a, ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy, také vyšší spolehlivosti. Jelikož náš systém nezasahuje do charakteristik motoru, nezvyšuje emise plyných znečišťujících látek ani hlučnost. Ve většině případů by se emise znečišťujících látek měly díky lepšímu spalování dokonce snížit. Při použití v souladu s určením tedy systém za normálních okolností neporušuje stávající právní status motocyklu. (Zkontrolujte prosím místní právní předpisy!) Tento systém není vhodný pro použití při soutěžních akcích. Při použití jiným než určeným způsobem dojde ke zrušení záruky a je možné, že nedosáhnete požadovaných výsledků nebo, v nejhorším případě, ztratíte zákonnou provozuschopnost.	
 - Společnost VAPE zaručuje, že její výrobky jsou homologovány a označeny značkou „E“ v kruhu (konkrétně E8 pro Českou republiku), čímž zajišťuje trvalou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy ECE (zejména ECE R10.05). Kontroly pravidelně provádí příslušný orgán.	
- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systémů 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo s uzavřenými olověnými bateriemi typu AGM a Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými ani žádnými jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.	
- Jedná se o náhradní sadu, nikoli o kopii originálních dílů. Díly v této sadě proto vypadají jinak a mohou se lišit i v rozměrech (zejména zapalovací cívka a regulátor), což si může vyžádat určité úpravy z vaší strany.	
- Při montáži je bezpodmínečně nutné začít sestavováním dílů souvisejících s motorem, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než začnete montovat vnější díly. V mnoha případech zákazníci nejprve sestavují právě tyto díly a často je přitom upravují v rozporu se záručními podmínkami, čímž se stávají nevhodnými k dalšímu prodeji. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou toho, že si něco vezmete z regálu v supermarketu, protože existuje velmi mnoho typů, verzí a případně neznámých úprav z trhu s náhradními díly, které skýtají značný prostor pro chyby.	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními třetích stran (jako jsou GPS, mobilní telefony, LED osvětlení atd.) a mohou tyto součásti poškodit.** Případné stávající elektronické otáčkoměry nebudou s novým systémem fungovat. Případné stávající bezpečnostní spínače a elektronické ovládání ventilů nejsou podporovány. Je možné, že váš motocykl byl původně vybaven zapalováním, které z právních důvodů omezovalo maximální rychlost. Nový systém takovou funkci nemá, proto si předem ověřte svou právní situaci.

- Pokud nemáte s montáží žádné zkušenosti, nechte ji provést odborníkem nebo v odborném servisu. Nesprávná montáž může poškodit nový systém i váš motocykl a případně dokonce vést ke zranění.

- Než si systém objednáte, zkontrolujte prosím, zda je v sadě obsažen stahovací nástroj pro nový rotor. Pokud ne, raději si jej objednejte současně. K demontáži nového rotoru nikdy nepoužívejte nic jiného než doporučený stahovací nástroj. Poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů nebo metod není kryto zárukou.

- Rotor je citlivý na nárazy (včetně nárazů během přepravy). Před montáží prosím vždy zkontrolujte, zda není poškozen (u rotoru bez plastového obalu magnetů zkuste magnety prsty odsunout stranou). Po nárazu se mohly přilepené magnety uvolnit a držet se na rotoru pouze magnetickou silou, takže si toho hned nevšimnete. Během chodu motoru by došlo k značnému poškození. Před nasazením rotoru na motor se prosím ujistěte, že se k jeho magnetům nepřichytily žádné kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. I to by vedlo k vážnému poškození.

- **Pokud máte přístup k internetu, doporučujeme si tyto pokyny prohlédnout online.** Kliknutím na obrázky je zvětšíte a získáte tak lepší přehled, případně i aktuálnější informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>

Měli byste obdržet následující díly:



- Předem smontovanou desku statoru
- rotor
- regulátor/usměrňovač
- elektronickou zapalovací cívku
- řídicí jednotku (černou skříňku)
- Vysokonapěťový (zapalovací) kabel
- Drobné součástky



- K demontáži nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (číslo dílu 99 99 799 00 – není součástí dodávky!).

- **UPOZORNĚNÍ:** Při použití stahováku s drápy se uvolní magnety v rotoru!

- Ujistěte se, že je váš motocykl MV bezpečně umístěn, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup ke straně motoru s alternátorem.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. V tomto okamžiku byste se měli rozloučit se svou starou baterií, protože od nynějška budete mít 12voltový elektrický systém a pokud budete chtít nainstalovat baterii, budete potřebovat 12voltovou. Technicky vzato je systém schopen fungovat i bez baterie. Pokud však váš motocykl není klasickým vozidlem, předpisy StVZO (německé předpisy o provozuschopnosti vozidel) vyžadují, aby parkovací světlo bylo funkční.



- Demontujte alternátor a všechny součásti zapalování, včetně zapalovací cívky.



- Kleštěmi odstraňte klín na kuželu klikového hřídele. Ten již není potřeba. Na tento krok prosím nezapomeňte, jinak budete muset alternátor později znovu demontovat. Od této chvíle bude zapalování integrováno do alternátoru.



- Odšroubujte předem smontované jádro cívky z její základní desky (3 šrouby M4).
- Umístěte nyní uvolněnou základovou desku na motor, tam, kde byla upevněna i stará základová deska. Malá červená značka na obvodu by měla být umístěna na jednom ze 3 upevňovacích šroubů přibližně v poloze 10 hodin.
- Nasaďte stator zpět na desku a přišroubujte jej třemi šrouby M4. Dbejte na to, aby stator nebyl nakloněný. Kabel směřuje k kabelovému vývodu na motoru.



- Prohlédněte si novou základovou desku s předem smontovaným statorem. Na obvodu najdete červenou značku, která je vycentrována na jednom ze tří montážních otvorů. Jedná se o značku zapalování.
- Upozornění: Pokud někdy zcela demontujete stator z základové desky, nezapomeňte si poznamenat jeho polohu. Změna polohy nevyhnutelně povede ke změně nastavení zapalování o 120°, čímž se značka stane neplatnou.
(Obrázek znázorňuje podobný motor!)



- Nyní se podívejte na rotor. Na jeho vnějším obvodu najdete malou značku (zubatou čáru). Na obrázku je pro lepší viditelnost zvýrazněna bílou barvou.

- Může být vhodné tuto čáru zvýraznit fixem, aby byla na motoru lépe vidět. Jedná se rovněž o značku zapalování.



- Vyměňte zapalovací svíčku a posuňte píst do horní úvratě. Nezáleží na tom, v jaké fázi zdvihu se motor nachází. Jelikož je to u motoru s kopacím startérem složité, volně nasadte nový rotor na čep klikového hřídele a použijte jej k otočení klikového hřídele.

- Jakmile najdete polohu horní úvratě, opatrně rotor opět sejměte (nezměňte polohu klikového hřídele!) a umístěte jej tak, aby malá čárka na rotoru byla zarovnána s červenou značkou na základové desce.

- Rotor opatrně přišroubujte na místo. Dávejte pozor, abyste nepohnuli klikovým hřídelem ani neotočili rotorem, jinak nebude zapalování správné. Znovu zašroubujte zapalovací svíčku do válce.



- Namontujte novou zapalovací cívku na stejné místo, kde byla namontována původní cívka. Jeden ze dvou šroubů nejprve ponechte povolený. Sem se připojí zemnicí kabel.

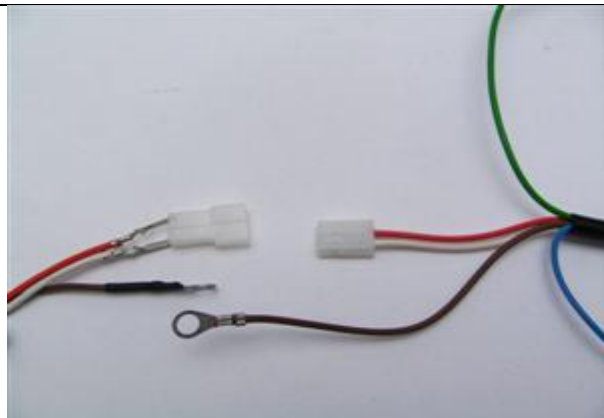
- Namontujte řídicí jednotku na vhodné místo, např. pod sedadlo nebo na zadní blatník. Při instalaci řídicí jednotky si prosím všimněte malého modrého spínacího bloku na horní úzké straně černé jednotky pro nastavení časování zapalování. Zde najdete 4 malé spínače, které jsme přednastavili a které volí různé křivky časování zapalování.



- Pokud jsou všechny spínače v poloze OFF, motor dosáhne plného předčasného zapalování při 3 000 ot./min, v závislosti na nastavení, při 38°, jak má být.

Připojte kabely podle příslušného schématu zapojení Schéma zapojení 91ik_102!

- Aby bylo snazší provléknout kabel úzkými otvory, nebo aby to bylo vůbec možné, není konektor na kabelu vedoucím k nové řídicí jednotce dosud připojen ke kontaktním vývodům na konci kabelu z nového alternátoru. Konektor byste měli připojit až poté, co byl kabel provlečen otvorem v motoru. K tomu...



... vezměte zásuvku řídicí jednotky s červeným a bílým kabelem.

- Na tento konektor nasuňte dodanou volnou 2kolíkovou konektorovou objímku a volné kabely z alternátoru (červený a bílý) s kontaktními výstupky zasuněte do zadní části konektoru. Ujistěte se, že kontaktní výstupky zapadly na své místo v těle konektoru. Je nezbytné zajistit, aby byly tyto kabely v konektoru správně umístěny:

- bílý do bílého
- červený k červenému

- Pokud chcete (nebo potřebujete) kabely z pouzdra konektoru opět vyjmout, je nejlepší použít ohnutou kancelářskou sponku k odtlačení výčnůlků na kontaktních jazýčcích do strany, aby bylo možné konektory odpojit.

- Hnědé kabely z alternátoru a řídicí jednotky s kroužkovými svorkami se přišroubují k zapalovací cívce na její zemnici (upevňovací držák). Bez těchto připojení systém nebude fungovat! Nespoléhejte se prosím na zemnici rámu. Barva, nečistoty a zbytky oleje často brání dobrému zemnímu kontaktu cívky.

- Modro-bílý kabel řídicí jednotky – vypínací kabel.

- Poznámka:

V případě problémů se zapalováním nejprve odpojte tento kabel (vytáhněte zástrčku). Ve většině případů budete poté moci pokračovat v jízdě

- Pokud je kabel připojen k zemi, zapalování se vypne!

- Tuto variantu zapojení používáme u vozidel, která původně měla magnetické zapalování (pólové kolo) a proto se také vypínala v důsledku zkratu na zem.

- Tato vozidla mají na spínači zapalování svorku (u německých vozidel: svorka 2), která je v poloze „OFF“ připojena k zemi. K této svorce je připojen modro-bílý kabel. Tím se zapalování vypne stejně jako dříve.

Alternativně lze použít samostatný spínač pro zkratování (kill switch).

- Zelený nebo šedý kabel řídicí jednotky ...

...je připojen ke konektoru nové zapalovací cívky.

POZOR! Pokud je to možné, NEprodlužujte zelený kabel řídicí jednotky. Mohlo by to vést k poruchám zapalování.

V žádném případě nesmíte vést zapalovací kabel(y) a kabel(y) řídicí jednotky společně ve společném plášti nebo jinak paralelně vedle sebe na dlouhé vzdálenosti. To způsobí zpětnou vazbu a tím poruchy zapalování a může dokonce zničit řídicí jednotku.

Připojení alternátoru k napájení světel:

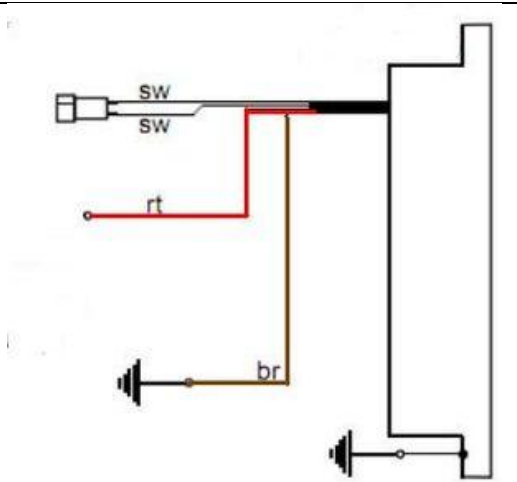


- Dva černé kabely vedoucí z alternátoru přivádějí napětí pro světla, klakson, směrovky atd. Nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí musí být u většiny aplikací stabilizováno (regulováno) a usměrněno, protože se zpočátku jedná o střídavý proud.

Upozornění: Jakékoli **záměny kladného a záporného pólu** povedou k **okamžitému zničení regulátoru, na což se nevztahuje záruka!** (Zničení lze jasně rozpoznat podle zápachu spáleniny!)

Varianta regulátoru: u regulátoru stejnosměrného proudu s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte schéma zapojení **91ik_102**:



- oba černé kabely se připojují k černým kabelům vedoucím z alternátoru
- Červený kabel je výstup 12 V DC
- Hnědý kabel je záporný a je vnitřně připojen k pouzdru regulátoru.

- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...

Nepoužívejte prosím „Nology Supercables“ („hot wires“). Tyto kabely způsobují rušení ve VAPE systémech a mohou poškodit elektroniku

... Zašroubujte jej do zapalovací cívky a nasadte na něj gumovou krytku. To se snáze provádí před montáží cívky na vozidlo. Používejte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne starý, neznámého původu kabel.

- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi vyměníte zapalovací svíčky a konektory zapalovacích svíček na svém motocyklu (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 vnitřními odpory pro potlačení rušení **společně** s konektory zapalovacích svíček s potlačením rušení (dojde k dvojnásobnému odporu). Vždy používejte pouze jeden způsob potlačení rušení.

- Nakonec, **před instalací baterie a prvním nastartováním motoru**, si prosím udělejte čas na kontrolu všech upevnění a kabeláže. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 voltů. Pamatujte také, že nyní budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 voltech.

- Pokud systém nefunguje ihned, podívejte se prosím na naši stránku věnovanou řešení problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (odpojte kontakt); většina poruch se skrývá v oblasti vypínání.

- DŮLEŽITÉ: Vezměte prosím na vědomí, že pokud **byl klikový hřídel** (v minulosti) **repasován**, byl jeho čep alternátoru otočen o jeden zářez dále a je proto kratší. To způsobuje, že rotor sedí níže, což může vést ke kontaktu mezi rotorem (nejnižším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. To zničí stator a způsobí poruchu 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 automobilovým průmyslem. Montáž vyžaduje odborné znalosti.

Značky zapalování na materiálu slouží pouze k orientaci během montáže. Po montáži prosím zkontrolujte správnost nastavení pomocí vhodných metod (stroboskop), abyste předešli poškození motoru nebo ohrožení zdraví. Za montáž a správné nastavení nesete výhradní odpovědnost.

- Upozornění Zapalovací systémy generují vysoké napětí, které představuje nebezpečí pro život! Naše zapalovací cívky generují až 40 000 voltů! Nedbalá manipulace může nejen způsobit silnou bolest, ale **může být také škodlivá pro srdce!** Osoby s kardiostimulátorem by neměly provádět práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a odkrytých vysokonapěťových kabelů a při testování 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 zapalovacích kabelů, když motor běží nebo je v chodu. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými konektory zapalovacích svíček (*které nemají zabudovaný odpor pro potlačení rušení*), použijte prosím zapalovací svíčky se zabudovaným odporem (*aby byly splněny místní předpisy týkající se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu*). Alternativně vyměňte kabel(y) za běžné a použijte stíněné konektory zapalovacích svíček (*v žádném případě nepoužívejte současně zapalovací svíčky s potlačením rušení A konektory zapalovacích svíček s potlačením rušení. To by vedlo k rušení, zejména k potížím se startováním motoru*). Celkový odpor kombinace zapalovací svíčky a konektoru zapalovací svíčky by neměl překročit 5 kOhm.

- Mějte na paměti, že konektory zapalovacích svíček stárnou a zvyšuje se jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je téměř jisté, že příčinou je vadný konektor zapalovací svíčky nebo zapalovací svíčka. Nepoužívejte tzv. kabely pro zlepšení zapalování (např. Nology).

- Po montáži se ujistěte, že jsou všechny upevňovací šrouby pevně utaženy. Pokud se součásti uvolní, dojde k poškození. Během předmontáže šrouby utahujeme pouze volně!

- Než začnete vše měřit a testovat, dejte nově nainstalovanému systému šanci na rozběh. Vezměte prosím na vědomí také naše pokyny k kontrole jiskření. Všechny naše díly jsou před dodáním otestovány. Stejně není téměř nic, co byste mohli změřit. V žádném případě neměřte elektronické součásti (včetně zapalovací cívky, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich zničení a stejně nezískáte žádné užitečné výsledky!

Mějte na paměti, že pokud motor nenaběhne okamžitě, problém často spočívá v karburátoru, sací gumě a především v konektorech zapalovacích svíček a samotných zapalovacích svíčkách (bohužel i v těch zcela nových). (Zpravidla je po instalaci systému Lima nutné také změnit nastavení.) Pokud systém nenaběhne okamžitě, zkontrolujte uzemnění, zejména 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 bude fungovat správně pouze tehdy, jsou-li obě zapalovací svíčky připojeny k cívkám. To znamená, že nemůžete vyjmout ani jednu zapalovací svíčku za účelem jejího otestování, protože každý výstup čerpá energii ze zemního připojení druhé zapalovací svíčky. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, musí být výstup druhé cívky připojen k zemi.
- Jiskra vytvářená klasickými systémy s přerušovačem má nízkou energii přibližně 10 000 voltů, a proto vypadá žlutě a je hustá. Jiskra vytvářená našimi systémy je vysokoenergetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře zaostřená a modrá, což ji činí méně viditelnou. Kromě toho se jiskra generuje pouze při otáčkách startovacího pedálu. Pouhé stlačení páčky startovacího pedálu rukou jiskru nevytvoří.
- Většina našich systémů kombinuje generátor zapalovacího a osvětlovacího proudu v jednom. To lze rozpoznat podle přítomnosti regulátoru. Kromě výstupního napětí regulátoru na něm nelze měřit téměř nic jiného. Pokud není k dispozici žádný výstupní proud, zkontrolujte uzemnění a kabeláž vedoucí od regulátoru ke spínači zapalování. Toto důležité propojení je při montáži často přerušeno a přehlédnuto! Většina systémů PD má stejnosměrné regulátory/usměrňovače. Existují však i střídavé regulátory, které mají speciální vlastnosti, které je třeba zohlednit.
- 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 pájecím zařízením napájeným přes sériové transformátory nebo před pájení odpojte páječku ze zásuvky, abyste zabránili poškození součástí v důsledku přepětí. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektorech ani zapalovacích svíčkách.
- Elektronika je citlivá na obrácenou polaritu. Po provedení jakýchkoli změn v systému vždy zkontrolujte, zda je baterie správně připojena a zda je zapojení správné. Obrácená polarita a zkratky okamžitě zničí řídicí jednotku a zapalovací cívku! Při zapojování se zpravidla vždy spojuje stejná barva se stejnou barvou. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Škody způsobené obrácenou polaritou nejsou kryty zárukou.
- Při montáži rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyhněte se přímému mechanickému nárazu na rotor. **Při přepravě zařízení Lima nikdy nevkládejte 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 stahovák s drápy ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Vždy používejte pouze šroubový stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).
- Pokud vozidlo delší dobu nepoužíváte, měli byste odpojit baterii (je-li ve vozidle nainstalována), abyste zabránili pomalému vybíjení přes usměrňovací diody. I při odpojené baterii však po delší době zjistíte, že se vybíjí; to je normální.
- Vezměte prosím tyto pokyny na vědomí, ale zároveň se jimi nenechte znepokojit. Tisíce zákazníků před vámi již naše systémy úspěšně nainstalovaly.

Hodně štěstí a příjemnou jízdu!

Schéma zapojení 91ik_102

