

Sada 7318799AC

**Generátor / elektronické zapalování pro Husquarna WR/CR 400 s originálním zapalováním FEMSA**


- Magnetový generátor s integrovaným polovodičovým zapalováním. Výkon osvětlení 12 V/70 W AC. Zapalování s vlastním napájením ze systému. Nahrazuje sériový magneto i všechny součásti zapalování. Nevyžaduje úpravy klikové skříně.



- Důležitá poznámka: Žádný ze systémů střídavého proudu nepodporuje nabíjení baterie ani boční blinkry. Proto jej nelze běžně používat na veřejných komunikacích (pokud to místní předpisy nepovolují). Pro použití v běžném provozu se seznamte s místními dopravními předpisy. Pokud potřebujete boční blinkry a/nebo baterii, požádejte o verzi systému na stejnosměrný proud.

Výhoda oproti původnímu systému:

- všechny díly jsou nové
- polovodičové zapalování
- vynikající vyšší světelný výkon

Návod k montáži systému 7318799AC	16.4.2026
<p>- Pokud umíte namontovat a seřídít sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete si nainstalovat VAPE! Pokud jste nikdy nepracovali na zapalování, raději to nechte udělat někomu, kdo se v tom vyzná.</p>	
<p>- 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. Vyhrazuje si právo provádět změny na výrobku, v technických údajích nebo v montážních a provozních pokynech bez předchozího upozornění</p>	
<p>DŮLEŽITÉ</p>	
<p>- 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 také na vědomí informace uvedené na informační stránce tohoto systému. Zkontrolujte, zda to, co jste zakoupili, 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 nebo čehokoli jiného, k čemuž může dojít v důsledku různých okolností a vést k vážnému poškození.</p>	
<p>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 blinkrů 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 v soutěžních akcích. Při použití jiným než určeným způsobem dojde ke zrušení záruky a je možné, že nedosáhnete požadovaných výsledků nebo, v nejhorsím případě, ztratíte zákonnou provozuschopnost.</p>	
<p> - 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.</p>	
<p>- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olověnými bateriemi s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olověnými bateriemi, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jakýmkoli jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- 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.</p>	
<p>- Při montáži je nutné začít sestavováním dílů souvisejících s motorem, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než přistoupíte k montáži vnějších dílů. V mnoha případech zákazníci montují nejprve tyto díly a často je přitom upravují, čímž porušují záruční podmínky a znemožňují jejich další prodej. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou pouhého sáhnutí po výrobku z regálu v supermarketu, neboť existuje velké množství typů, verzí a případně neznámých úprav z trhu s náhradními díly, které skýtají značný prostor pro chyby.</p>	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s elektronickými zařízeními jiných výrobců (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, svěřte ji odborníkovi nebo odbornému servisu. Nesprávná montáž může poškodit nový systém i váš motocykl a případně dokonce způsobit 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. Na poškození rotoru způsobené použitím jiných nástrojů nebo metod se záruka nevztahuje.

- Rotor je citlivý na nárazy (včetně nárazů během přepravy). Před montáží prosím vždy zkontrolujte, zda není poškozen (u rotoru bez magnetického povlaku zkuste prsty posunout magnety stranou). Po nárazu se mohly přilepené magnety uvolnit a držet se na rotoru pouze magnetickou silou, takže to není hned patrné. Během chodu motoru by mohlo dojít k značnému poškození. Před nasazením rotoru na motor se prosím ujistěte, že se na jeho magnetech nenacházejí žádné kovové předměty, jako jsou malé šroubky, matice a podložky. To by rovněž 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 aktuální informace. Seznam systémů najdete na adrese <http://www.powerdynamo.biz>

- Upozornění: Tento systém střídavého proudu nepodporuje nabíjení baterií, boční směrovky ani klaksony na stejnosměrný proud (pouze klaksony na střídavý proud). Proto jej nelze běžně používat na veřejných komunikacích (pokud to místní předpisy nepovolují).

- Pokud potřebujete boční blinkry a/nebo baterii a/nebo DC klakson, **požádejte o DC verzi** systému.



Měli byste obdržet tyto díly:

- předem smontovaná jednotka statoru
- rotor
- matice rotoru
- zapalovací cívka CDI
- regulátor střídavého proudu
- vysokonapěťový kabel s gumovou koncovkou
- různé díly



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

Poznámka: Nikdy nepoužívejte stahovák s drápy, kladivo ani žádné jiné zařízení, které by mohlo setřást magnety.

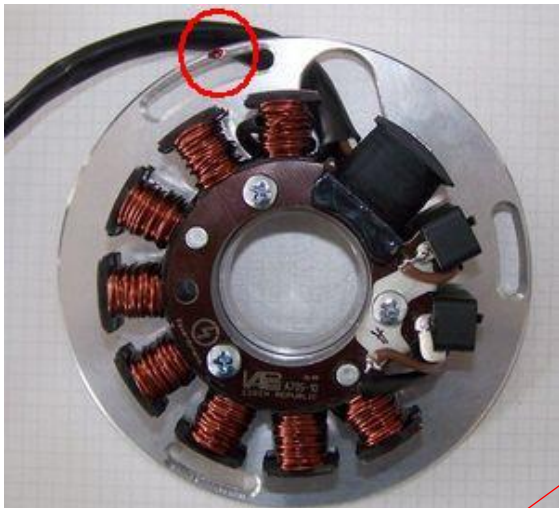
- Ujistěte se, že je motocykl bezpečně opřený o stojan, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup ke straně motoru s magnetem. Mějte na paměti, že budete instalovat 12voltový systém, takže budete muset vyměnit všechny žárovky za 12voltové. Odpojte vodiče od starého dynamu. Vytáhněte všechny vodiče z krytu motoru.



- Odpojte všechny kabely starého magnetu a zapalovací cívky a tyto součásti demontujte. Z klikového hřídele vyjměte klín. Už ho nebudete potřebovat. Nezapomeňte na to, jinak budete mít později při montáži potíže.

- Poznámka: Tento klín ve skutečnosti nedrží rotor na hřídeli, to zajišťuje kužel. Slouží pouze k navedení do správné polohy, které nyní bude dosaženo jiným způsobem.

- Upozornění: sériový systém modelu CR má pouze jednu cívku!



- Podívejte se na novou jednotku statoru. Na větší černé cívce najdete malou červenou značku. Jedná se o značku pro nastavení časování zapalování.

- **Pozor:** Není důvod stator z montážní desky demontovat. Pokud jej však demontujete, ujistěte se, že jej namontujete zpět přesně tak, jak byl původně, jinak značka přestane platit a časování zapalování bude nesprávné.

VAŠE ZNAČKA





- Umístěte novou jednotku statoru na motor, a to na stejné místo, kde byla původně umístěna stará deska statoru.
- Jednotku přišroubujte pomocí 3 šroubů M5 a utáhněte. Nezachyťte pod ní kabely!

- Časování zapalování: Pro maximální flexibilitu nebyla do rotoru vyfrézována žádná drážka. Nemusíte se obávat ztráty klínové spojky. Ta neměla zajišťovací funkci, sloužila pouze k nastavení správného časování zapalování. Nyní máte k dispozici značky a mnohem větší flexibilitu.



- Podívejte se na nový rotor. Na jeho obvodu najdete malou vtačenou čáru. Jedná se o značku zapalování. Je odolná, ale není dobře viditelná, proto ji raději zvýrazněte fixem.
- U některých materiálů je tato čára trochu zakrytá malou kovovou destičkou, protože rotor má více než jeden účel. Zvýrazněte značku fixem, abyste ji mohli vidět.

- Nasadte rotor volně na klikovou hřídel a zkontrolujte, zda se může volně pohybovat nad základnou statoru. Tuto skutečnost prosím pečlivě zkontrolujte, protože hřídele byly někdy opravovány a v důsledku toho jsou kratší. To by mohlo vést k tomu, že se nýty dostanou do kontaktu s cívkami, což by způsobilo vážné poškození.



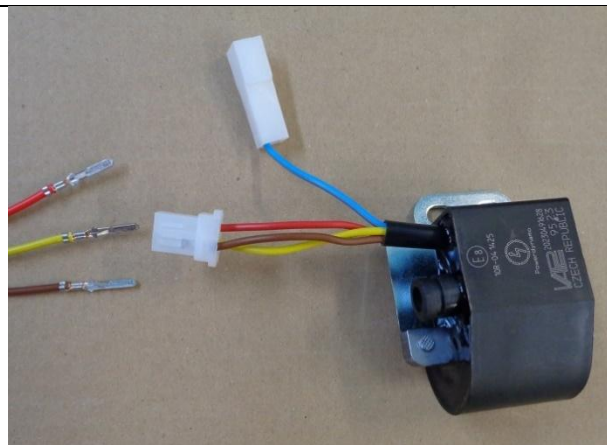
- Vyjměte zapalovací svíčku a nastavte píst do polohy zapalování. Může to být 2 mm před horní úvratí (BTDC).
- Rotor opatrně sejměte, aniž byste změnili polohu kliky, a znovu jej nasadte na kliku tak, aby se značka na rotoru shodovala se značkou na statoru.
- V této poloze rotor opatrně upevněte maticí.

- Upevněte zapalovací cívku a regulátor na vhodné místo, nejlépe společně na upevňovací sponu zapalovací cívky. Jeden z upevňovacích šroubů nechte povolený, zde budete muset utáhnout zemnicí kabel. Nový kabel alternátoru vedte po rámu tak, aby končil v blízkosti regulátoru / zapalovací cívky (použijte přiložené kabelové spony). Dávejte pozor, aby se nic nezachytilo.



Připojte součásti podle schématu zapojení 73ik-ac:

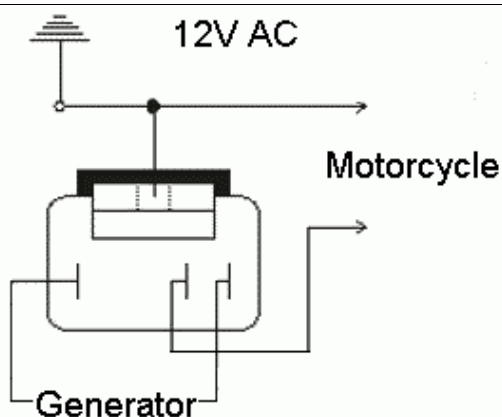
- Aby se usnadnil průchod kabelu často malými otvory ve skříni motoru, nebyla na kabelovou svorku generátoru, která vede k zapalovací cívkce, nasazena plastová krytka. Tuto krytku nasadíte až poté, co bude vše na straně motoru správně namontováno.



- Najděte zapalovací cívku s její zásuvkou a třemi vodiči (červený, hnědý a žlutý).
 - Nasadte na tuto zástrčku dodanou 4pólovou zástrčku a zapojte do ní tři vodiče (červený, hnědý a bílý) z generátoru. Ujistěte se, že svorky jsou v zástrčce pevně zasunuty a že jste připojili:

- červený k červenému
- hnědý k hnědému
- žlutý k žlutému


- Pokud potřebujete (nebo chcete) svorky z krytu zástrčky znovu vyjmout, vsuňte zepředu vedle svorek kancelářskou sponku a odsuňte malý výčnělek stranou. Poté vodič vytáhněte.



- Dva černé kabely vedoucí z nového generátoru ...

... připojte k vnějším vývodům nového regulátoru. Nezáleží na tom, který vodič připojíte ke kterému ze dvou vývodů, protože jimi protéká střídavý proud.

Dále je třeba připojit zemní vodič k kovovému držáku regulátoru. V opačném případě světlo nebude fungovat.
Střední svorka regulátoru bude připojen k vodičům osvětlovacího systému motocyklu.
<p>- Zbývá modrý (někdy modro-bílý) vodič u zapalovací cívký. Jedná se o vodič pro odpojení napájení.</p> <p><u>Poznámka:</u></p> <p>- Pokud dojde k poruchám zapalování, jako první opatření odpojte tento modrý vodič. V mnoha případech vám to umožní znovu se rozjet</p>	<p>- Je-li připojen k zemi, zastaví zapalování!</p> <p>- Tento typ zapojení se používá u motocyklů, které původně měly magnetické zapalování a proto se vypínaly zkratem na zem.</p> <p>- Tato vozidla jsou z konstrukčního hlediska vybavena hlavním zámkem (nebo jakousi pojistkou), který v poloze OFF spojuje kolík se zemí (německé motocykly: kolík 2). Sem se připojí modrý (nebo bílý) vodič zapalovací cívký. Tímto způsobem bude odpojení fungovat stejně jako dříve.</p>
<p>Přišroubujte vysokonapěťový (zapalovací) kabel ...</p> <p>- Nepoužívejte prosím žádné kabely zesilující jiskru, jako jsou „Nology supercables“ nebo „hot wire“. To by narušilo systém a mohlo by dojít k jeho poškození.</p>	<p>... do zapalovací cívký a před montáží cívký natáhněte gumové těsnění (bude to snazší).</p> <p>- Použijte prosím kabel dodaný v balení a ne jakýkoli starý kabel.</p>
<p>- Uděláte si laskavost, když svému motocyklu pořídíte nové zapalovací svíčky a svíčkové koncovky (nejlépe s odporem mezi 0–2 kΩ). Mnoho problémů lze vysledovat až k „zdánlivě dobrým“ (dokonce i zcela „zbrusu novým“) zapalovacím svíčkám, koncovkám a kabelům.</p> <p>- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním tlumivým odporem. Společnost NGK (např.) nabízí také zapalovací svíčky označené písmenem „R“ (pro odpor).</p>	
<p>- Nakonec – ještě před vložením baterie a prvním nastartováním – prosím pečlivě zkontrolujte všechna připojení a montáž podle schématu zapojení. Zkontrolujte také, zda baterie a žárovky mají správné napětí (12 V).</p> <p>- Pokud něco nefunguje, podívejte se prosím do našeho průvodce řešením problémů na naší domovské stránce. Jako první krok odpojte modrý vodič od cívký a proveďte nový test.</p>	
<p>- DŮLEŽITÉ: Při opravě klikového hřídele se často obrátí hřídel dynamu, čímž se zkracuje. V důsledku toho se rotor posune níže a může se nyní svými nýty dotýkat cívký statoru. Výsledkem je poškození statoru a porucha zapalování.</p>	

<p>Důležité bezpečnostní a provozní informace pro systémy pouze se střídavým proudem (AC)</p>	
<p>- Z praktického hlediska je regulátor stejnosměrného proudu (usměrňovač/regulátor) lepším řešením. Zvládá vyšší zatížení a je univerzálnější v použití.</p> <p>Výhodou regulátoru střídavého proudu je jeho malá velikost. To se hodí v následujících případech:</p> <ul style="list-style-type: none"> • retro motocykly, u nichž je problém „skrýt“ poměrně velký regulátor stejnosměrného proudu. Regulátor střídavého proudu by se dal případně namontovat dokonce i dovnitř krytu světlometu. • „čistě terénní“ motocykly, kde potřebujete pouze základní elektrický systém a máte jen málo možností, jak upevnit (relativně) těžký regulátor stejnosměrného proudu. 	
<p> - Tato výhoda však jde ruku v ruce s řadou nevýhod (s možnými dokonce i právními důsledky) střídavého regulátoru!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nelze použít baterii (tedy žádné parkovací světlo)! • Boční směrovky nelze používat, pokud si nenainstalujete blikač na střídavý proud, což s sebou nese některé (možná i právní) aspekty, které je třeba zvážit! • Nelze použít běžnou klakson na stejnosměrný proud (ten by při napájení střídavým proudem zůstal zcela tichý). Lze použít klakson na střídavý proud, ale i zde je třeba dodržet několik bodů! • Regulátor střídavého proudu zvládne maximálně zatížení 70 W, i kdyby dynamo generovalo více! 	

Vzhledem k vysokému proudu (a s ním spojenému zahřívání) je u systémů s tímto regulátorem bezpodmínečně nutné jezdit vždy se zapnutými světly. Energie vyrobená alternátorem musí být spotřebována, jinak se regulátor při pokusu o její spotřebu značně zahřeje, což vede nejen k riziku zničení regulátoru, ale také k riziku požáru. (Alternativně můžete jezdit zcela bez regulátoru, pokud nepotřebujete světla. V takovém případě nechte 2 černé vodiče z generátoru izolované (!) v klidu.

Důležité bezpečnostní a provozní informace

- Bezpečnost na prvním místě! Dodržujte prosím obecné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při opravách motorových vozidel (MVR) a také bezpečnostní pokyny a povinnosti stanovené výrobcem vašeho motocyklu.
Značky časování na materiálu slouží pouze jako obecný vodičko při první instalaci. Po montáži prosím vhodnými prostředky (stroboskopem) zkontrolujte, zda jsou nastavení správná, abyste předešli poškození motoru nebo dokonce ohrožení svého zdraví. Za instalaci a správnost nastavení nesete odpovědnost výhradně vy.
- Zapalovací systémy vytvářejí vysoké napětí! U našich produktů až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může být nejen bolestivé, ale i přímo nebezpečné. Dodržujte prosím bezpečnou vzdálenost od elektrody zapalovací svíčky a od odkrytých vysokonapěťových kabelů. Pokud potřebujete zkontrolovat jiskření, pevně uchopte nástrčný klíč na zapalovací svíčku pomocí dobře izolačního materiálu a přitlačte jej pevně k pevné části motorového bloku.
Nikdy netahat za krytky zapalovacích svíček, když motor běží. Umyjte vozidlo pouze při stojícím motoru a vypnutém zapalování.
- Součástí sady by měl být kabel HT s pevnou gumovou krytkou (*kteřá neobsahuje odpor*); v souladu s místními předpisy (*požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu*) byste měli používat zapalovací svíčku s vestavěným odporem (*nebo vyměnit krytku za takovou, která odpor obsahuje*).
- Nepoužívejte současně zapalovací svíčky s odporem a krytky zapalovacích svíček obsahující odpor. Mohlo by to způsobit potíže, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor krytky a zapalovací svíčky dohromady by neměl překročit 5 kΩ.
- Pamatujte, že zapalovací svíčky stárnou, čímž se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je velmi pravděpodobné, že příčinou je vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).
- Po montáži zkontrolujte utažení všech šroubů, i těch předem namontovaných. Pokud se během provozu uvolní některé díly, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předem montujeme pouze volně.
- Nechte nově nainstalovaný systém chvíli běžet, než začnete kontrolovat a testovat hodnoty, nebo – což je ještě horší – provádět na něm změny.
Naše díly byly před dodáním zkontrolovány. Stejně toho moc zkontrolovat nebudete moci. **V žádném případě nemějte elektronické součástky (jako zapalovací cívku, regulátor a jednotku předstihu). Riskujete tím vážné poškození vnitřní elektroniky. Z této operace stejně nezískáte žádné hmatatelné výsledky.** Mějte na paměti, že příčinou poruchy může být také váš karburátor, zapalovací svíčky a svíčkové objímky (i když jsou zcela nové). Obecná zkušenost s našimi systémy je taková, že karburátor bude nutné znovu nastavit na nižší hodnoty. Pokud systém po montáži nenastartuje, nejprve odpojte modrý (nebo modro-bílý) odpojovací vodič přímo u zapalovací cívky (nebo v některých případech u jednotky předstihu), abyste vyloučili jakoukoli poruchu v odpojovacím obvodu. Pečlivě zkontrolujte uzemnění a ujistěte se, že je mezi rámem a blokem motoru dobré elektrické spojení.
V případě potíží nejprve nahlédněte do naší znalostní databáze, než nám materiál zašlete ke kontrole.
- Jiskra klasických kontaktních zapalovacích systémů má s napětím kolem 10 000 voltů poměrně malou energii, a proto vypadá žlutě a je tlustá (což ji však činí velmi dobře viditelnou). Jiskra z našeho systému je vysoce energetická jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto má tvar tenké jehly a modrou barvu, což ji činí méně viditelnou. Navíc jiskru získáte pouze při otáčkách při startu pomocí kickstartu, a nikoli pomalým stlačením kickstartu rukou (jak by tomu mohlo být u zapalování na baterii).

- Systémy využívající zapalovací cívky s dvojitým výstupem mají několik zvláštností. Pamatujte, že při testování na jedné straně musí být druhá strana buď připojena k nasazené zapalovací svíčce, nebo spolehlivě uzemněna. V opačném případě nedojde k jiskření na žádné ze stran. Navíc mohou z těchto otevřených výstupů létat dlouhé a nebezpečné jiskry po celé cívce.

- Nikdy neprovádějte obloukové svařování na motocyklu, aniž byste zcela odpojili všechny součásti obsahující polovodiče (zapalovací cívku, regulátor, předstih); stator a rotor není nutné demontovat. Totéž platí pro pájení. Před manipulací s elektronikou odpojte páječku od elektrické sítě! Na zapalovací svíčky nikdy nepoužívejte měděný tmel.

- Elektronika je velmi citlivá na nesprávnou polaritu. Po provedení prací na systému zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Nesprávná polarita způsobuje zkraty a vede k poškození regulátoru, zapalovací cívky a jednotky předstihu. Zásadně platí, že vodiče se vždy připojují podle barev. Případy, kdy se barvy vodičů liší, jsou v našem návodu výslovně uvedeny.

- Při manipulaci s novým rotorem dbejte na to, abyste nepoškodili jeho magnety. Vyhněte se přímým nárazům do obvodu rotoru. **Při přepravě nikdy neukládejte rotor na stator.** Dodržujte naše pokyny týkající se přepravy materiálu.

- Nepoužívejte svíčkové koncovky s odporem vyšším než 5 kΩ. Lepší je použít koncovky s odporem 1 nebo 2 kΩ. Mějte na paměti, že svíčkové zástrčky stárnou, čímž se zvyšuje jejich vnitřní odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je velmi pravděpodobnou příčinou vadná svíčková zástrčka a/nebo zapalovací svíčka. V případě problémů zkontrolujte také vysokonapěťové kabely. Nikdy nepoužívejte vysokonapěťové kabely z uhlíkových vláken, nikdy nepoužívejte takzvané „horké dráty“, které slibují zvýšení jiskry.

- Je vhodné potřít rotor tenkou vrstvou oleje, aby se snížilo riziko koroze.

- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte stahovák s drápy ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. K demontáži nového rotoru nabízíme speciální stahovák (viz montážní návod)!

- Pokud motocykl nebude delší dobu používán, odpojte prosím baterii (pokud je nainstalována), aby se zabránilo úniku proudu přes diody regulátoru. I odpojená baterie se však po určité době vybije.

- Prosím, řiďte se těmito pokyny, ale zároveň se instalace nemusíte obávat. Pamatujte, že před vámi již tisíce dalších zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.

Užijte si jízdu na svém motocyklu s novým elektrickým srdcem!

