


Systém 733549900**Výhody oproti starému systému:**

- všechny díly jsou nové
- Výrazně jasnější světlo

Alternátor pro Suzuki GT380 a 550

- Nahrazuje kompletní originální alternátor.
- Bohužel je nutná malá úprava na krytu motoru. Je třeba vyříznout malý otvor pro nový kabel alternátoru. (viz obrázek zde).
- Alternátor bez zapalování! Výkon osvětlení 12 V/150 W DC.



Návod k instalaci systému 733549900	8.6.2026
<p>- Pokud umíte namontovat a seřídít originální zapalování a máte obecné mechanické dovednosti, můžete nainstalovat i systém VAPE. Pokud jste se s tím dosud neseťkali, je lepší nechat si systém nainstalovat někým, kdo ví, jak na to.</p>	
<p>- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování tohoto návodu ani podmínek a způsobů instalace, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná instalace může vést k poškození majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřijímáme žádnou odpovědnost ani záruku za jakékoli ztráty, škody nebo výdaje vyplývající z nesprávné instalace, nesprávného provozu a nesprávného používání a údržby nebo s nimi jakýmkoli způsobem související. Vyhraujeme si právo provádět změny produktu, technických údajů nebo instalačních a provozních pokynů bez předchozího upozornění.</p>	
<p>DŮLEŽITÉ</p>	
<p>Před zahájením instalace je nezbytné si pečlivě přečíst celý návod. Mějte na paměti, že neoprávněné úpravy, včetně pokusů o opravu součástí, mohou vést ke ztrátě záručních práv. To se týká také prořezávání kabelů, což velmi často vede ke ztrátě konektorů chráněných proti přepólování a následně ke zkratům nebo přepólování, které ničí materiál. Postupujte podle pokynů na informační stránce systému. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například poškodit motor a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz startovacího pedálu). Zvláštní opatrnost je třeba věnovat při prvním startování motoru po instalaci. Pokud zaznamenáte jakékoli neobvyklé chování, zkontrolujte a změňte nastavení zapalování! Během instalace velmi pečlivě zkontrolujte, zda se rotor nedotýká cívký statoru nebo jiného místa, k čemuž může dojít z různých důvodů a může to vést k vážnému poškození.</p>	
<p>Určené použití - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního materiálu. Součásti systému se proto také liší od originálních dílů 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/zapalovacích systémů u starších a youngtimerových motocyklů, jejichž charakteristiky motoru nebyly následně ovlivněny konstrukčními úpravami. Nejedná se o tuningový systém, nemění původní charakteristiky motoru a nedosahuje se výrazně vyššího výkonu motoru, ale zlepšuje se provozuschopnost a bezpečnost vozidla díky lepšímu osvětlení, jasnějšímu blikání, vždy silnému klaksonu a ve srovnání se zastaralými originálními systémy i vyšší celkové spolehlivosti. Jelikož naše systémy výrazně nemění charakteristiky motoru, nezhoršují se ani výfukové a hlukové vlastnosti. Ve většině případů by se chování výfuku mělo dokonce zlepšit, protože dochází k dokonalejšímu spalování.</p>	
<p> - Společnost VAPE zaručuje homologované výrobky označené v kruhu znakem „E“ (konkrétně pro Českou republiku E8), což zajišťuje trvalou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy ECE (zejména ECE R10.05). Kontrola je pravidelně prováděna příslušným orgánem</p>	
<p>- Nabíjecí systém je v zásadě 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 nikel-kadmiovými, nikel-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- Systém není vhodný pro použití při sportovních akcích. Pokud systém není používán k zamýšlenému účelu, záruka se stává neplatnou. Kromě toho je možné, že systém nebude fungovat podle očekávání a že vám nebudeme moci pomoci s naší podporou, protože neznáme situaci. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce ke ztrátě provozního povolení.</p>	
<p>- Při montáži dílů začněte nejprve s montáží dílů na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste ověřili, zda tento materiál skutečně pasuje, a teprve poté namontujte díly, které se montují mimo motor. Bohužel se často stává, že se nejprve zahájí montáž regulátoru, zapalovací cívky a případně řídicí jednotky a tyto díly jsou velmi často upraveny (rozladěny!), což znemožňuje jejich pozdější prodej z naší strany. Výměna světelných/zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako nákup v supermarketu z regálu, ale vzhledem k rozmanitosti typů a možným změnám materiálu od jejich výroby před mnoha lety je to vždy složitá záležitost, která bohužel může obsahovat i chyby.</p>	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s jinými elektronickými komponenty (jako jsou zapalování jiných výrobců, navigační systémy, mobilní telefony, LED světla atd.)** a mohou tyto součásti poškodit. Případné otáčkoměry nejsou systémem podporovány. Nabízíme však řešení pro otáčkoměr. Stejně tak nejsou podporovány žádné jističe nebo ovládání výfuku řízené zapalováním. Může se také stát, že vaše původní zapalování mělo z právních důvodů zařízení omezující rychlost. Nový systém takové zařízení nemá. Proto si předem ověřte právní situaci.

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

- Před objednáním systému prosím zkontrolujte, zda je v dodávce obsažen námi doporučený **stahovák rotoru**. Pokud ne, je nejlepší jej objednat současně! Pokud dojde k poškození rotoru v důsledku použití jiných nástrojů a pomůcek, záruka se ruší!

- Rotor je extrémně citlivý na nárazy (např. také během přepravy). V každém případě před instalací zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud rotor nemá zapouzdřené magnety, zkontrolujte, zda jsou magnety pevně usazeny, a to tak, že je prsty zatlačíte do stran. Po nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a jsou drženy na místě pouze svou magnetickou silou. To by během provozu způsobilo vážné poškození jednotky. Zároveň prosím zkontrolujte, zda se v magnetech rotoru nenacházejí cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

- **Pokud máte přístup k internetu, je lepší si tuto dokumentaci prohlédnout online.** Většinu obrázků můžete zvětšit kliknutím na ně a získáte tak více a případně aktuálnějších informací. Seznam systémů na: <http://www.powerdynamo.biz>



Měli byste obdržet tyto díly:

- předem smontovaná jednotka statoru
- Rotor
- Regulátor/usměřovač
- Drobný materiál



- Nový rotor můžete demontovat pomocí stahováku M27x1,25 (objednací č.: 99 99 799 00 – není součástí dodávky!).

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



- Nyní odpojte všechny kabely od starého alternátoru a demontujte tyto díly i samotný alternátor.



- Demontujte také kolík z klikového hřídele, který zapadal do drážky starého rotoru. Nebojte se, neměl žádnou zajišťovací funkci, sloužil pouze k vedení nastavení zapalování. Pokud zapomenete kolík vytáhnout, rotor později nepůjde nasadit na hřídel a budete muset znovu demontovat stator, abyste se k kolíku dostali.



- Nyní je čas vyříznout otvor pro kabel nového alternátoru pomocí vhodného nástroje (nejlepší je na to Dremel). Poté se ujistěte, že jste z motorového prostoru odstranili všechny třísky.



- Připevněte novou jednotku statoru k krytu motoru pomocí 3 dodaných šroubů M5. Stator prosím neodstraňujte z základní desky, není to nutné a riskujete pouze poškození cívek a kabelů pod ním.

- Nyní zatlačte gumovou průchodku kabelu statoru do vývodu kabelu a opatrně odřízněte vyčnívající část.



- Nyní přišroubujte rotor pomocí dodaného upevňovacího šroubu M8x50 a podložky.

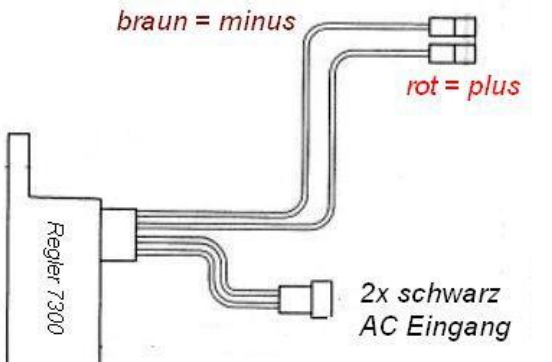


- Poté nasadte zpět kryt motoru a upevněte jej.

- Nakonec připevněte řídicí jednotku k motocyklu a připojte součásti podle níže uvedeného popisu. Integrace (připojení) nového systému do zbytku elektrického systému motocyklu (světla, klakson) se provádí u baterie nebo v místě, kde by baterie byla, pokud byste chtěli jezdit bez ní.

Připojte kabely podle schématu zapojení g-only-102, tj.:

- Aby se usnadnil nebo umožnil průchod kabelu úzkými otvory, konektor kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce z nového alternátoru ještě nebyl zapojen do kontaktních vývodů na konci kabelu. Konektor byste neměli připojovat, dokud kabel definitivně neprojde otvorem v motoru. K tomu ...

	<p>- Nový regulátor/usměřovač má 4 kabely:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dva černé kabely s plastovou zástrčkou jsou vstupem střídavého napětí • červený kabel s plastovou zástrčkou slouží k napájení kladného pólu • hnědý kabel s plastovou zástrčkou je zemnicí kontakt <p>- tento regulátor má zabudovaný vyhlazovací kondenzátor</p>
<p>- Dva černé kabely z regulátoru ...</p>	<p>... jsou připojeny ke dvěma černým kabelům alternátoru. K tomu zasuňte dva černé kabely alternátoru do dodané 2kolíkové zásuvky. Nezáleží na tom, který kabel je připojen ke které ze dvou svorek, protože sem je přiváděn střídavý proud.</p>
<p>- Hnědý kabel z regulátoru ...</p>	<p>... je připojen k zápornému pólu baterie, nebo k zemi, pokud je vozidlo poháněno bez baterie.</p>
<p>- Červený kabel z regulátoru ...</p> <p>Upozornění: Nesprávná polarita poškodí elektroniku!</p>	<p>... je připojen buď k kladnému pólu 12voltové baterie, nebo při jízdě bez baterie ke kabelu vedoucímu k odběrným místům (obvykle vstupní svorka na hlavním spínači).</p>
<p>- Pokud jezdíte s baterií, ujistěte se, že je mezi baterií a palubním napájením použita 15A pojistka.</p>	
<p>- Není možné připojit kontrolku nabíjení; při jízdě bez baterie by stejně nefungovala. Regulátor má integrovaný kondenzátor, který vyhlazuje pulzující stejnosměrné napětí. To zajišťuje, že všechny směrovky a klakson fungují správně i bez baterie.</p>	
<p>- Nakonec – před instalací baterie a před prvním nastartováním – si prosím udělejte čas na kontrolu všech upevnění a kabeláže. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 voltů. Pamatujte také, že od nynějška budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 voltech.</p>	
<p>- Pokud systém nefunguje okamžitě, podívejte se prosím na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (vytáhněte kontakt), většina poruch se skrývá v oblasti vypínání.</p>	
<p>- DŮLEŽITÉ: Vezměte prosím na vědomí, že při jakékoli (dřívější) regeneraci klikového hřídele byl jeho kolík alternátoru příliš utažen a je tedy kratší. To způsobuje, že rotor klesá níže a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejnižším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. Výsledkem je zničený stator a tím selhání zapalování.</p>	

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny pouze pro systémy alternátorů

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky předepsané výrobcem vozidla a automobilovým průmyslem. Instalace vyžaduje odborné znalosti.

- Po instalaci nezapomeňte zkontrolovat, zda jsou upevňovací šrouby statoru pevně utažené. Pokud by se součásti uvolnily, došlo by k jejich poškození. Při předmontáži šrouby utahujeme pouze volně!

- Nezapomeňte, že se jedná pouze o generátor elektrické energie. Nemá to nic společného se zapalováním.

Pokud máte bateriové zapalování, musí být k dispozici také funkční baterie.

- Než začnete vše měřit a kontrolovat, zda systém skutečně funguje, dejte právě nainstalovanému systému šanci dodávat energii při běžícím motoru. Nebo ještě hůře, neprovádějte změny hned, aniž byste nejprve systém zprovoznili. Všechny naše díly jsou před dodáním otestovány. Stejně na něm téměř nic nemůžete změřit, kromě napětí, které regulátor vydává. Pokud nemáte žádný proud, zkontrolujte uzemnění a kabeláž od regulátoru ke spínači zapalování. Toto důležité spojení je při montáži často přerušeno a přehlédnuto!

- Nikdy neprovádějte elektrické svařování na vozidle, aniž byste nejprve zcela odpojili všechny elektronické součásti obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Stator a rotor není nutné demontovat.

- Elektronika je citlivá na přepólování. Po zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení. Přepólování a zkratky zničí regulátor. To platí **POUZE pro vozidla s záporným pólem na hromadě**.

- Při montáži rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyhněte se přímému mechanickému nárazu na rotor. Při přepravě Lima nikdy nevkládejte stator do rotoru, řiďte se našimi pokyny pro přepravu (balení).

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

- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte kleště ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Vždy používejte šroubovací stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

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

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

Hodně štěstí a příjemnou jízdu!

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – přečtěte si je a dodržujte je v plném rozsahu!

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky předepsané výrobcem vozidla a automobilovým průmyslem. Instalace vyžaduje odborné znalosti.

Značky zapalování na materiálu slouží pouze pro orientaci při instalaci. Po instalaci prosím zkontrolujte správnost nastavení vhodnými metodami (stroboskopem), abyste předešli poškození motoru nebo ohrožení zdraví. Za instalaci a správné nastavení nesete odpovědnost výhradně vy.

- Upozornění: Zapalovací systémy generují vysoké napětí, které představuje nebezpečí pro život! U našich zapalovacích cívek až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může způsobit nejen silnou bolest, ale také poškodit srdce! Osoby s kardiostimulátorem by neměly pracovat 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 se napětí bezpečně vybil.

Nikdy netahat za konektor zapalovací svíčky za účelem synchronizace karburátoru! Nikdy neodpojujte ani se nedotýkejte zapalovacího kabelu, když motor běží nebo je v chodu. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s gumovými zapalovacími svíčkami (*kteří nemají zabudovaný tlumicí rezistor*), použijte prosím zapalovací svíčky se zabudovaným rezistorem (*aby byly splněny místní zákony týkající se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu*). Nebo vyměňte kabel(y) za běžné a použijte stíněné svíčky (*v žádném případě však nepoužívejte současně svíčky s potlačením a stíněné svíčky*). *To by vedlo k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru*). Celkový odpor kombinace svíčka-konektor by neměl překročit 5 kOhm.

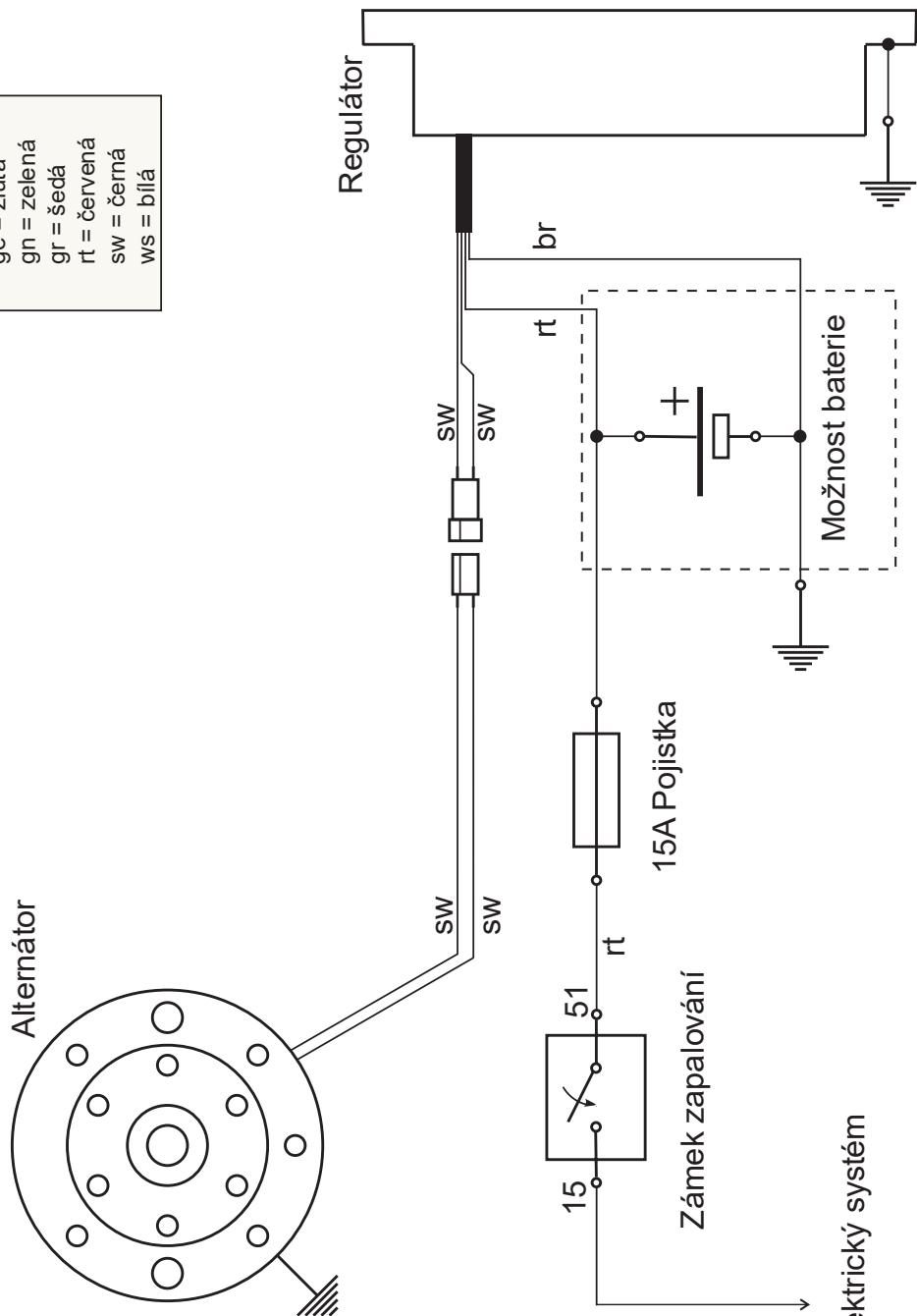
- Pamatujte, že konektory zapalovacích svíček stárnou a zvyšuje se jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, příčinou je téměř jistě vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).
- Po instalaci prosím zkontrolujte utažení všech upevňovacích šroubů. Pokud se součásti uvolní, dojde k jejich zničení. Během předmontáže šrouby utahujeme pouze volně!
- Nechte právě nainstalovaný systém nejprve zapálit, než začnete vše měřit a kontrolovat. Vezměte prosím na vědomí také naše pokyny, jak zkontrolovat přítomnost jisker. Všechny naše díly jsou před dodáním testovány. 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 nezískáte použitelné výsledky!
- Pamatujte, že pokud motor neběží hned (zpravidla je po instalaci Lima nutné změnit i jeho nastavení), může to být často způsobeno karburátorem, sací gumou a především konektory zapalovacích svíček a samotnými zapalovacími svíčkami (bohužel i zcela novými). Pokud systém neběží okamžitě, zkontrolujte uzemnění, zejména mezi uzemněním podvozku a blokem motoru. Než demontujete díly a zašlete je k nám na kontrolu, zkontrolujte naši znalostní databázi, zda již neexistuje odpověď na váš problém. Pokud ne, použijte náš systém servisních lístků a požádejte o konkrétní pomoc.
- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, vezměte na vědomí některé zvláštnosti této cívky. Zapalování funguje správně pouze tehdy, jsou-li k cívce připojeny obě svíčky. Nelze tedy ani odpojit jednu svíčku za účelem testování. Důvodem je to, že každý výstup čerpá zem z výstupu druhé svíčky. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, musí být výstup druhé cívky připojen k zemi.
- Jiskra u klasických rozdělovacích systémů má pouze nízkou energii, přibližně 10 000 voltů, a proto vypadá žlutě a je hustá. Jiskra našich systémů je vysokonapěťová jiskra s napětím až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře zaostřená a modrá, což ji činí méně viditelnou. Navíc se jiskra vytváří pouze při otáčkách vyvolaných startovacím pedálem. Pouhé ruční stlačení páčky startovacího pedálu jiskru nevyvolá.
- Většina našich systémů je zároveň generátorem zapalování a světla. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru lze měřit téměř nic, kromě napětí, které vydává. Pokud nemáte žádný proud, zkontrolujte uzemnění a kabeláž od regulátoru ke spínači zapalování. Toto důležité spojení je při montáži často přerušeno a přehlédnuto! Většina systémů PD má regulátory/usměřovače stejnosměrného proudu. Existují však také regulátory střídavého proudu, u nichž je třeba dodržovat zvláštní požadavky.
- Nikdy neprovádějte elektrické svařování na vozidle, aniž byste nejprve zcela odpojili všechny elektronické součásti obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Pájejte pouze pomocí pájecího zařízení, které je napájeno přes předradníkové transformátory, nebo před pájení odpojte síťovou zástrčku páječky, abyste zabránili poškození součástí přepětím. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektorech nebo zapalovacích svíčkách.
- Elektronika je citlivá na přepólování. Po zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení. Přepólování a zkratů okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku! Zpravidla se vodiče zapojují vždy podle barev. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Poškození způsobené přepólováním není kryto zárukou.
- Při montáži rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyhněte se přímému mechanickému nárazu na rotor. **Při přepravě Lima nikdy nevkládejte stator do rotoru, řiďte se našimi pokyny pro přepravu (balení).**
- Vnější stranu rotoru lehce naolejujte, jinak v agresivním prostředí rychle zrezne (což není škodlivé, ale vypadá to nevzhledně).
- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte drápový stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Vždy používejte šroubový stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).
- Pokud vaše vozidlo delší dobu nepoužíváte, měli byste odpojit baterii (je-li k dispozici), abyste zabránili možnému pomalému vybíjení přes diody usměřovače. I když je baterie odpojena, po delší době si všimnete, že se vybíjí; to je normální.
- Postupujte podle těchto pokynů, ale zároveň se nenechte vyvést z míry. Tisíce zákazníků již před vámi úspěšně nainstalovaly naše systémy.

Hodně štěstí a příjemnou jízdu!

Schéma zapojení bez zapalování s regulátorem R-102



Barvy kabelů:
 bi = modrá
 br = hnědá
 ge = žlutá
 gn = zelená
 gr = šedá
 rt = červená
 sw = černá
 ws = bílá



Existující elektrický systém