

Systém 769649900


Výhody oproti sériovému systému:

**Alternátor 12 V / 150 W pro Honda
CB 400/500 čtyřválec**

- Alternátor 12 V, 150 W
- Nahrazuje sériový alternátor Honda.

- všechny díly jsou nové a dostupné



Návod k montáži systému 769649900	7.5.2026
<p>- Pokud umíte namontovat a seřadit sériové zapalování a máte základní mechanické dovednosti, můžete namontovat systém VAPE! Pokud jste nikdy nepracovali na zapalování, nechte to raději udělat někým, 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. Proto nepřebíráme žádnou odpovědnost za ztráty, škody nebo náklady, které vyplývají z nesprávné instalace, nesprávného provozu nebo nesprávného používání a údržby, nebo s nimi jakýmkoli způsobem souvisejí. Vyhrazuje si právo provádět změny produktu, technických údajů nebo montážních a provozních pokynů bez předchozího upozornění</p>	
<p>DŮLEŽITÉ</p>	
<p>- Před zahájením prací na motocyklu si prosím pečlivě a důkladně přečtete tento návod 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 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). Během prvních zkušebních jízd 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 veteránů a klasických motocyklů, jejichž charakteristiky motoru nebyly dodatečně upraveny. Tento systém není tuningovým systémem a nepřinese významné zvýšení výkonu motoru. Výrazně však zvyšuje provozuschopnost a komfort tím, že nabízí lepší osvětlení, lepší funkci bočních blinkrů a klaksonu a ve srovnání se stárnoucími sériovými systémy také vyšší spolehlivost. Jelikož náš systém nezasahuje do charakteristik motoru, nezvyšuje emise plynných znečišťujících látek ani hluk. 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 nejhorším případě ztratíte zákonnou provozuschopnost.</p>	
<p> - Společnost VAPE poskytuje záruku na homologované výrobky označené 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 (u 6V systémů 6V) olovenými bateriemi s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olovenými bateriemi, AGM, Gel. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými ani žádnými jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálního materiálu. Díly v tomto systému proto vypadají jinak a mohou se lišit v montáži (zejména zapalovací cívka a regulátor), což vyžaduje určitou úpravu z vaší strany.</p>	
<p>- Při montáži je nutné začít s montáží dílů na motoru, abyste se ujistili, že skutečně pasují, než začnete montovat vnější díly. V mnoha případech zákazníci montují nejprve tyto díly a tím je často upravují v rozporu se zárukou, což je činí nevhodnými pro další prodej. Výměna starých zapalovacích systémů není otázkou toho, že si něco vezmete z regálu v supermarketu, protože existuje velmi mnoho typů, verzí a možná i neznámých úprav na trhu s náhradními díly, které skýtají velký prostor pro chyby.</p>	

- 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 zkušenosti s instalací, nechte ji provést odborníkem nebo v odborném servisu. Nesprávná instalace může poškodit nový systém a váš motocykl, případně dokonce vést k úrazu.

- Než si systém objednáte, zkontrolujte prosím, zda je v sadě obsažen stahovací nástroj pro nový rotor. Pokud ne, raději si jej objednejte současně. K opětovnému nasazení 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 magnetické plastifikace zkuste magnety odsunout prsty). Po nárazu se mohly nalepené magnety uvolnit a držet se rotoru pouze magnetickou silou, takže to není hned patrné. Během chodu motoru by poškození bylo značné. 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, prohlédněte si tyto pokyny nejlépe online.** Kliknutím na obrázky získáte větší a kvalitnější snímky a případně i aktualizované informace. Seznam systémů na <http://www.powerdynamo.biz>



Měli byste obdržet tyto díly:

- přechodovou desku se statorovou cívkou
- rotor (setrvačnick), upevňovací šroub a pouzdro a stahovák rotoru
- regulátor/usměřovač
- upevňovací šrouby, koncové pouzdra

- Ujistěte se, že je váš motocykl Honda bezpečně upevněn, nejlépe na vyvýšeném pracovním stole, a že máte dobrý přístup k motoru.

- Ušetřete si práci, když si před zahájením práce nejprve pečlivě přečtete návod.

- Odpojte baterii a na dobu práce ji vyjměte z motocyklu.



- Demontujte původní alternátor a regulátor

Montáž nového alternátoru:

- Nyní můžete nasadit nový rotor na klikový hřídel. Zkontrolujte, zda nikde nebrousí a zda pevně sedí na kuželu. Poloha není důležitá.

- Mírně vyčnívající část hřídele zakryjte adaptérem a rotor upevněte dodaným šroubem M10x1.

- Pevně jej přišroubujte pomocí originálního šroubu a podložky. Výkres vlevo znázorňuje přesné pořadí všech dílů, které jsou nasazeny na klikový hřídel.



- K demontáži nového rotoru použijte pouze dodaný stahovák M27x1,25 (objednací č.: 72 98 799 99).

Poznámka: Nikdy nepoužívejte drápový stahovák, kladivo ani žádné jiné zařízení, které by mohlo magnety uvolnit.



- Dalším krokem je montáž statoru (předem smontovaného na základové desce) do bočního krytu.

- Vycentruje se zespodu na třech původních vodičkách. Ujistěte se, že deska tam sedí pevně a není nakloněná!



- Utáhněte jej třemi dodanými šrouby M5x15 a podložkami.



- Toto je kompletně smontovaný kryt statoru.

- Nasadte jej na motor stejně jako originál. Pomalu otáčejte hřídelí rukou a pozorně poslouchajte, zda neslyšíte nějaké skřípavé zvuky (pokud je problém s nasazením rotoru / statoru, který již není vidět).

Připojení alternátoru pro napájení osvětlení do sítě



- Dva černé vodiče z alternátoru VAPE vedou napětí pro osvětlení. Nemají žádný vliv na zapalování.

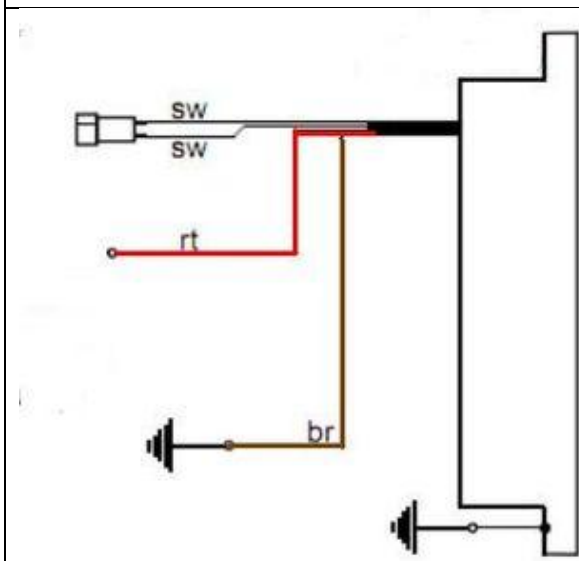
- Toto napětí musí být stabilizováno (regulováno) a usměrněno (převedené ze střídavého na stejnosměrné).

- K tomu se používá usměrňovač/regulátor. V tomto případě regulátor s číslem dílu 73 00 799 50.

Tento regulátor byl navržen pro systémy bez baterie, a proto má uvnitř vyhlazovací kondenzátor, který potlačuje účinky zbytkové frekvence ve stejnosměrném napětí, ale lze jej bez výhrad použít i v systémech s baterií, pokud se jedná o 12V olovenou baterii



- **Pozor:** Jakékoli **zaměnění vodičů okamžitě zničí součástku**. Totéž se stane, pokud jej použijete v systémech s kladnou zemí (kde je plus na karoserii, je třeba to obrátit!). Takové události většinou vedou k tomu, že z regulátoru se začne linout ostrý zápach spáleniny.

Usměrňovač/regulátor s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50)

- dva černé vodiče z alternátoru PD (střídavý proud)
- červený vodič je výstupní bod 12 V DC
- hnědý vodič je uzemnění a je také vnitřně připojen k pouzdru
- není k dispozici možnost kontrolky nabíjení.

Důležité bezpečnostní a provozní informace pro systémy pouze s dynamem

- Bezpečnost na prvním místě! Dodržujte prosím obecné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při opravách motorových vozidel (MVR) a také bezpečnostní informace a povinnosti uvedené výrobcem vašeho motocyklu.

- Po instalaci zkontrolujte utažení všech šroubů. Pokud se během provozu uvolní některé díly, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předmontujeme pouze volně.

- Nechte nově nainstalovaný dynamo chvíli běžet, než začnete s kontrolou a testováním. Naše díly byly před dodáním zkontrolovány. Stejně toho moc zkontrolovat nebudete. V žádném případě neměřte na elektronickém regulátoru nic jiného než výstupní napětí. Riskujete tím poškození vnitřní elektroniky. Z měření byste stejně nezískali žádné hmatatelné výsledky. Pečlivě zkontrolujte uzemnění a pro jistotu a pro účely testování připojte další uzemňovací vodič z regulátoru přímo k bloku motoru.

- Nikdy neprovádějte elektrické obloukové svařování na motocyklu, aniž byste zcela odpojili všechny součásti obsahující polovodiče (zapalovací cívka, regulátor, předstih); stator a rotor není nutné demontovat.

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

- Je vhodné rotor potříit 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 opětovné montáži nového rotoru nabízíme speciální demontážní šroub (viz montážní návod)!

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

- Dodržujte prosím tyto pokyny, ale zároveň se instalace nebojte. Pamatujte, že před vámi již tisíce jiných zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.

Užijte si jízdu na svém motocyklu s novým elektrickým srdcem!

Důležité bezpečnostní a provozní informace

- Bezpečnost na prvním místě! Dodržujte obecné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při opravách motorových vozidel (MVR) a také bezpečnostní informace a povinnosti uvedené 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 případně i ohrožení svého zdraví. Za instalaci a správnost nastavení nesete odpovědnost výhradně vy.

- Zapalovací systémy generují vysoké napětí! U našeho materiálu 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 odkryté vysokonapěťové kabely. Pokud potřebujete otestovat jiskření, pevně uchopte objímku zapalovací svíčky pomocí dobře izolačního materiálu a přitlačte ji pevně k pevné zemi motorového bloku.

Nikdy netahat za krytky zapalovacích svíček, když motor běží. Umyjte vozidlo pouze při vypnutém motoru a vypnutém zapalování.

- Součástí sady by měl být vysokonapěťový kabel s pevnou gumovou krytkou (*kteřá neobsahuje odpor*). Abyste splnili místní předpisy (*požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu*), musíte použít zapalovací svíčku s vestavěným odporem (*nebo vyměnit krytku za takovou, která odpor obsahuje*).

- Nepoužívejte současně krytku zapalovací svíčky obsahující rezistor **SPOLU** se zapalovací svíčkou obsahující rezistor. Mohlo by to způsobit problémy, zejména obtížné startování motoru. Celkový odpor krytky a zapalovací svíčky dohromady by neměl překročit 5 kOhm.

- 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 instalaci zkontrolujte utažení všech šroubů, i těch předem namontovaných. Pokud se během provozu uvolní součásti, dojde nevyhnutelně k poškození materiálu. Šrouby předem montujeme pouze volně.

- Nechte nově nainstalovaný systém chvíli fungovat, než začnete kontrolovat a testovat hodnoty, nebo, co hůře, provádět na něm změny.

Naše díly byly před dodáním k vám zkontrolovány. Stejně toho moc zkontrolovat nebudete moci. **V každém případě se zdržte měření elektronických komponent (jako jsou zapalovací cívka, regulátor a jednotka 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 objímky zapalovacích svíček (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 se prosím nejprve podívejte do naší znalostní databáze, než nám materiál zašlete k prověření.

- Jiskra klasických kontaktních zapalovacích systémů má s přibližně 10 000 volty relativně malou energii a vypadá proto žlutě a tlustě (což ji však činí velmi 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. Kromě toho se jiskra objeví pouze při otáčkách při startu pomocí startovacího pedálu, a nikoli při pomalém stlačování startovací páky rukou (jak by tomu mohlo být u zapalování na baterii).

- Systémy využívající zapalovací cívky s dvojitým výstupem mají několik zvláštností. Vezměte prosím na vědomí, že při testování na jedné straně musí být druhá strana buď připojena k nasazené zapalovací svíčce, nebo bezpečně uzemněna. V opačném případě nevznikne jiskra na žádné straně. Také s takovými otevřenými výstupy mohou po celé cívce létat dlouhé a nebezpečné jiskry.

- Nikdy neprovádějte elektrické obloukové svařování na motocyklu, aniž byste zcela odpojili všechny součásti obsahující polovodiče (zapalovací cívka, regulátor, předstih). Stator a rotor není nutné demontovat. Totéž platí pro pájení. Před dotykem elektroniky odpojte páječku od sítě! Nikdy nepoužívejte měděný tmel na zapalovací svíčky.

- Elektronika je velmi citlivá na nesprávnou polaritu. Po práci na systému zkontrolujte správnou polaritu baterie a regulátoru. Nesprávná polarita způsobuje zkraty a zničí regulátor, zapalovací cívku a jednotku předstihu. Zpravidla se zapojování provádí vždy podle barev. Případy, kdy se barvy vodičů liší, jsou v našich pokynech výslovně uvedeny.
- Při manipulaci s novým rotorem dbejte na to, abyste nepoškodili jeho magnety. Vyhněte se přímým úderům do obvodu rotoru. **Při přepravě nikdy neukládejte rotor přes stator.** Dodržujte naše pokyny týkající se přepravy materiálu.
- Nepoužívejte svíčky s odporem větším než 5 kOhm. Lepší je použít svíčky s odporem 1 nebo 2 kOhm. Mějte na paměti, že svíčkové zástrčky stárnou, čímž se zvyšuje jejich vnitřní odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, je velmi pravděpodobné, že příčinou je 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 potříit 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 opětovné demontáži nového rotoru nabízíme speciální stahovák (viz montážní návod)!
- Pokud motocykl nebude delší dobu používán, odpojte prosím baterii (pokud je k dispozici), aby se zabránilo úniku proudu přes diody regulátoru. I odpojená baterie se však po určité době vybije.
- Dodržujte prosím tyto pokyny, ale zároveň se instalace nebojte. Pamatujte, že před vámi již tisíce jiných zákazníků systém úspěšně nainstalovaly.
Užijte si jízdu na svém motocyklu s novým elektrickým srdcem!

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

