

Référence 729679900



Avantage par rapport au système d'origine :


Alternateur/allumage électronique pour Suzuki RV50/AP/GT/TS - 50/80, TS125 et GP 125

- Alternateur à aimant avec allumage entièrement électronique intégré. Sortie 12 V/100 W CC. Allumage à semi-conducteurs avec alimentation propre provenant du système. Remplace l'ancienne magnéto, le capteur, le régulateur et la bobine d'allumage.

- Aucune modification du carter moteur n'est nécessaire.

- toutes les pièces sont neuves
- très bon rendement lumineux
- allumage très stable avec une étincelle puissante
- meilleur démarrage, meilleure combustion du carburant



Instructions de montage pour le système 729679900	7/4/2026
<p>- Si vous êtes capable d'installer et de régler un système d'allumage d'origine et que vous possédez des compétences mécaniques de base, vous pouvez installer un VAPE ! Si vous n'avez jamais travaillé sur votre système d'allumage, mieux vaut confier cette tâche à quelqu'un qui s'y connaît.</p>	
<p>- VAPE n'est pas en mesure de contrôler le respect de ces instructions, ni les conditions et méthodes d'installation, de fonctionnement, d'utilisation et d'entretien du système. Une installation incorrecte peut entraîner des dommages matériels, voire des blessures corporelles. Par conséquent, nous déclinons toute responsabilité en cas de perte, de dommage ou de frais résultant de, ou liés de quelque manière que ce soit à, une installation incorrecte, un fonctionnement inapproprié, ou une utilisation et un entretien incorrects. Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications au produit, aux données techniques ou aux instructions de montage et d'utilisation sans préavis</p>	
<p><u>IMPORTANT</u></p>	
<p>- Veuillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer à intervenir sur votre moto</p> <p>Veuillez garder à l'esprit que toute modification du matériel ainsi que toute tentative de réparation effectuée sans l'accord de VAPE peut entraîner la perte de la garantie. Ne coupez pas les fils. Cela entraîne la perte de la protection contre l'inversion de polarité et provoque souvent des dommages au niveau de l'électronique. Veuillez également prendre connaissance des informations fournies sur la page d'informations relative à ce système. Vérifiez que le produit que vous avez acheté correspond bien à votre moto. Des réglages d'allumage incorrects peuvent endommager votre moteur et même vous blesser lors du démarrage au kick (reculs violents). Soyez prudent lors des premiers essais. Si nécessaire, modifiez les réglages pour des valeurs plus sûres (moins d'avance). Lors du montage, vérifiez soigneusement que le rotor (volant moteur) ne touche pas les bobines du stator ou tout autre élément, ce qui peut se produire dans diverses circonstances et entraîner des dommages graves.</p>	
<p>Utilisation prévue</p> <p>- Ce système est conçu pour remplacer les systèmes d'alternateur et d'allumage d'origine sur les motos anciennes et de collection dont les caractéristiques du moteur n'ont pas été modifiées par des pièces de rechange. Il ne s'agit pas d'un système de tuning et il n'entraînera pas d'augmentation significative de la puissance du moteur. Il améliore toutefois considérablement la sécurité routière et le confort en offrant un meilleur éclairage, un meilleur fonctionnement des clignotants et du klaxon, ainsi qu'une fiabilité accrue par rapport aux systèmes d'origine vieillissants. Comme notre système n'altère pas les caractéristiques du moteur, il n'augmente pas les émissions de gaz polluants ni le bruit. Dans la plupart des cas, les émissions de polluants devraient même être réduites grâce à une meilleure combustion. S'il est utilisé conformément à sa destination, le système n'enfreindra donc normalement pas le statut légal actuel de la moto. (Veuillez vérifier la réglementation locale en vigueur !) Ce système n'est pas adapté à une utilisation en compétition. En cas d'utilisation non conforme, votre garantie sera annulée et il se peut que vous n'obteniez pas les résultats escomptés ou, pire encore, que vous perdiez votre aptitude à la circulation routière.</p>	
<p> - VAPE garantit que ses produits sont homologués et portent le marquage « E » dans un cercle (E8 spécifiquement pour la République tchèque), ce qui assure la conformité constante des caractéristiques du produit avec les règlements d'homologation ECE applicables (en particulier le règlement ECE R10.05). Des contrôles sont régulièrement effectués par l'autorité compétente.</p>	
<p>- Le système de charge est uniquement compatible avec les batteries au plomb-acide rechargeables de 12 V (6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide ou les batteries au plomb-acide scellées, AGM, Gel. Il n'est pas compatible avec les batteries nickel-cadmium, nickel-métal-hydrure, lithium-ion ou tout autre type de batteries rechargeables ou non rechargeables.</p>	
<p>- Il s'agit d'un système de remplacement et non d'une copie du matériel d'origine. Les pièces de ce système ont donc un aspect différent et peuvent s'ajuster différemment (notamment la bobine d'allumage et le régulateur), ce qui nécessite une certaine adaptation de votre part.</p>	

- **Lors du montage, commencez impérativement par assembler les pièces du bloc moteur** afin de vérifier qu'elles s'adaptent bien avant de procéder à l'installation des pièces externes. Dans de nombreux cas, les clients montent ces dernières en premier, ce qui les amène souvent à les modifier, enfreignant ainsi la garantie et les rendant impropres à la revente. Le remplacement d'anciens systèmes d'allumage ne se résume pas à choisir un produit au hasard dans les rayons d'un supermarché, car il existe une multitude de types et de versions, ainsi que d'éventuelles modifications du marché secondaire inconnues, ce qui laisse une grande marge d'erreur.

- Nos systèmes **ne sont PAS testés pour une utilisation avec des appareils électroniques tiers (tels que GPS, téléphones portables, éclairage LED, etc.) et peuvent endommager ces composants.** Il est possible que les tachymètres électroniques existants ne fonctionnent pas avec le nouveau système. Il est possible que les interrupteurs de sécurité et les commandes de soupapes électroniques existants ne soient pas pris en charge. Il se peut que votre moto ait été équipée à l'origine d'un système d'allumage limitant la vitesse maximale pour des raisons légales. Le nouveau système ne dispose pas d'une telle fonctionnalité ; vérifiez donc au préalable votre situation légale.

- Si vous ne disposez pas des compétences nécessaires pour effectuer l'installation, confiez-la à un professionnel ou à un atelier spécialisé. Une installation incorrecte peut endommager le nouveau système et votre moto, voire entraîner des blessures corporelles.

- Avant de commander un système, veuillez vérifier si un extracteur pour le nouveau rotor est inclus dans le kit. Si ce n'est pas le cas, mieux vaut le commander en même temps. N'utilisez jamais autre chose que l'extracteur recommandé pour retirer le nouveau rotor. Les dommages causés au rotor par l'utilisation d'autres outils ou méthodes ne sont pas couverts par votre garantie.

- Le rotor est sensible aux chocs (y compris pendant le transport). Avant le montage, veuillez toujours vérifier qu'il n'est pas endommagé (sur un rotor sans revêtement plastique des aimants, essayez de les écarter avec vos doigts). En cas de choc, les aimants collés pourraient s'être détachés et ne tenir au rotor que par la force magnétique, ce qui rendrait leur présence difficile à détecter immédiatement. Lors du fonctionnement du moteur, les dommages seraient considérables. Avant de placer le rotor sur le moteur, assurez-vous que ses aimants n'ont pas attiré d'objets métalliques tels que de petites vis, des écrous ou des rondelles. Cela entraînerait également des dommages graves.

- **Si vous avez accès à Internet, il est préférable de consulter ces instructions en ligne.** Vous obtiendrez des images plus grandes et de meilleure qualité en cliquant dessus, ainsi que des informations éventuellement mises à jour. Liste des systèmes sur <http://www.powerdynamo.biz>

Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :



- unité de stator pré-assemblée
- rotor
- régulateur/redresseur avec condensateur intégré
- bobine d'allumage électronique
- câble HT
- petites pièces



- Pour démonter votre nouveau rotor, vous aurez besoin d'un extracteur M27x1,25 (réf. : 99 99 799 00 - **non fourni** !).

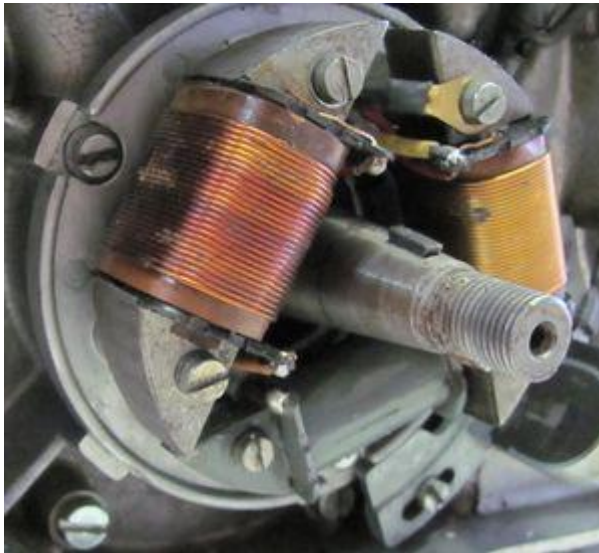
- **Remarque :** n'utilisez jamais de tire-boulons à griffes, de marteau ou tout autre outil susceptible de faire tomber les aimants.

- Assurez-vous que votre moto repose en toute sécurité, de préférence sur un établi surélevé, et que vous avez un bon accès au côté magnéto du moteur.



- Retirez l'écrou du rotor et retirez l'ancien rotor du vilebrequin. Pour cela, vous aurez besoin d'un extracteur M xx.

- Débranchez tous les fils reliés à l'ancienne magnéto et au capteur, puis retirez ces pièces. Elles ne seront plus nécessaires.



- Retirez la clavette Woodruff du maneton. Elle ne sera plus nécessaire et empêcherait le remontage. Si vous oubliez cette étape dès le début, vous devrez démonter à nouveau l'ensemble pour accéder à la clavette.

- Remarque : la clavette Woodruff ne maintient pas réellement votre rotor sur l'arbre, c'est le cône qui s'en charge. Elle sert simplement à guider le rotor vers le bon positionnement, qui sera désormais obtenu autrement.

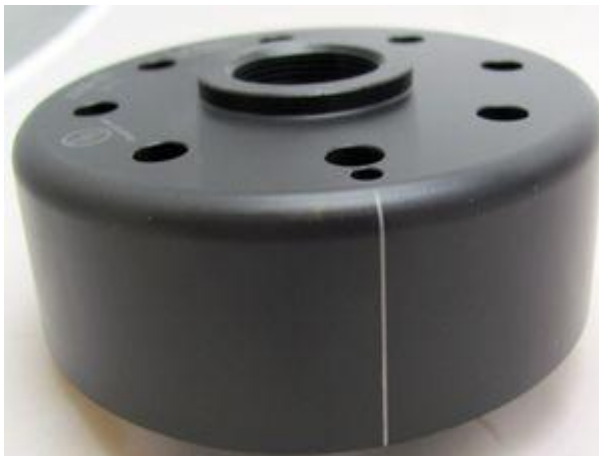


- Jetez un œil au nouveau stator. Vous trouverez sur la plaque d'adaptation, près des bobines noires, un petit point rouge : il s'agit d'un repère d'allumage.

- Il n'y a aucune raison de retirer la bobine du stator de la plaque. Vous risqueriez seulement d'endommager la bobine.



- Placez la nouvelle plaque de base avec le stator à la place de votre ancien alternateur et fixez la plaque à l'aide des 3 vis M5 fournies (n'utilisez pas d'autres vis, leur tête pourrait être trop haute !)

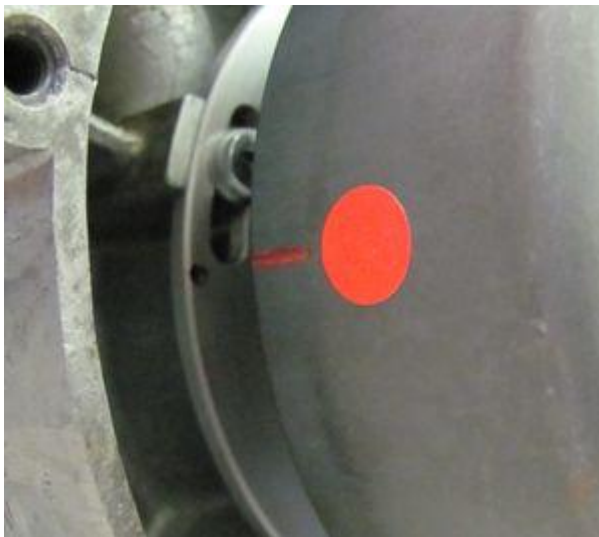


- Observez le nouveau rotor. Vous trouverez sur sa circonférence une petite ligne en creux. Il s'agit d'un repère d'allumage. Il est durable, mais peu visible ; il est donc préférable de le mettre en évidence à l'aide d'un marqueur.

- Pour une flexibilité maximale dans le réglage de l'allumage, il n'y a pas de rainure pour la clavette Woodruff. Vous réglez le calage de l'allumage à l'aide des repères.

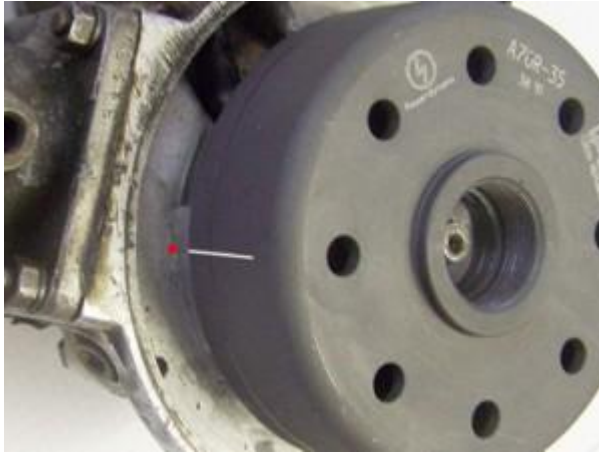


- Vérifiez l'intérieur du rotor pour vous assurer qu'il ne contient pas de corps étrangers attirés par ses puissants aimants (vis ou autres pièces métalliques) qui pourraient endommager le rotor et le stator pendant le fonctionnement.



- Retirez la bougie d'allumage pour faciliter la rotation du vilebrequin et amenez le piston en position d'allumage (placez le rotor sans le serrer sur le vilebrequin et utilisez-le comme poignée de rotation). Veuillez consulter votre manuel pour connaître le point d'allumage. En l'absence d'informations, essayez entre 2,5 et 5 mm avant le point mort haut.

- TRÈS IMPORTANT : ... vérifiez que le rotor peut bouger librement au-dessus de la base du stator. Si (pour quelque raison que ce soit) le rotor/volant d'inertie vient se placer trop bas (par exemple à la suite d'une régénération du vilebrequin), il touchera et détruira la bobine du stator située en dessous.



- Retirez à nouveau le rotor avec précaution du vilebrequin (utilisez de préférence l'extracteur pour cela) et remettez-le en place de manière à ce que le repère sur le rotor s'aligne avec le repère (transféré) du stator. Si la position (d'allumage) du vilebrequin a changé, vous devez recommencer.



- Dans cette position, fixez soigneusement le rotor à l'aide de l'écrou d'origine.

- N'oubliez pas que pour démonter à nouveau votre nouveau rotor, vous aurez besoin d'un extracteur M27x1,25 (réf. : 99 99 799 00 - **non fourni** !).

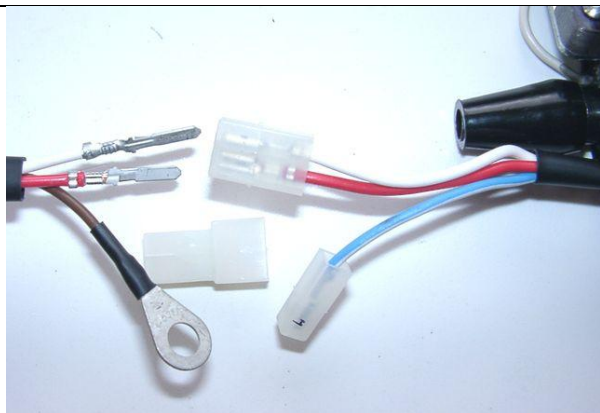
- Remarque : n'utilisez jamais de tire-boulons, de marteau ou tout autre outil susceptible de faire tomber les aimants.

- Remettez le capot moteur en place. Vérifiez qu'il ne gêne rien.

- Fixez le nouveau redresseur/régulateur électronique et la bobine d'allumage à un endroit approprié. Avant de fixer la bobine, vissez le câble haute tension. Faites passer les nouveaux câbles du générateur le long du châssis (à l'aide des attaches fournies) jusqu'au régulateur ou à la bobine d'allumage.

Raccordez les pièces comme indiqué sur le schéma de câblage 71ik_102 :

- Afin de faciliter le passage des fils à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, le capuchon en plastique du câblage de l'alternateur menant à la bobine d'allumage n'a pas été placé sur la cosse. Vous ne devez y placer le capuchon qu'une fois que tout a été correctement installé côté moteur.



- Repérez la bobine d'allumage avec sa fiche femelle et ses deux fils (rouge et blanc).

- Placez le boîtier de connecteur à deux positions fourni sur ce connecteur et insérez les deux fils (rouge et blanc) provenant de l'alternateur. Assurez-vous que les bornes s'enclenchent correctement dans le boîtier et que vous connectez :

- le fil blanc au fil blanc
- le rouge au rouge

- Si vous devez (ou souhaitez) retirer les bornes du boîtier de la fiche, insérez un trombone par l'avant à côté des bornes et repoussez le petit ergot sur le côté. Retirez ensuite le fil.

- Le fil marron du nouveau générateur muni d'une cosse à œillet doit être vissé directement sur le support de la bobine d'allumage (masse).

Attention ! Le non-respect de cette consigne est la cause la plus fréquente de problèmes d'allumage !! Sans cette connexion directe, le système ne fonctionne pas ou ne fonctionne pas longtemps sans problèmes. Ne comptez pas sur le châssis pour la mise à la terre. La peinture, l'huile et la saleté empêchent souvent un bon contact !

	<p>Le nouveau régulateur/redresseur comporte 4 fils</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 fils noirs se terminant par une fiche en plastique pour l'entrée CA provenant des 2 fils noirs de l'alternateur • 1 rouge avec un bouchon en plastique qui sort le pôle positif • 1 fil marron avec une fiche en plastique correspondant à la masse (moins)
<p>- Les deux câbles noirs provenant du générateur...</p>	<p>... doivent d'abord être insérés dans le boîtier de fiche double en plastique fourni. Ce boîtier se connecte à la fiche en plastique située à l'extrémité des 2 fils noirs sur le régulateur. Peu importe quel fil noir se trouve de quel côté, car il s'agit de courant alternatif.</p>
<p>- Le câble marron provenant du régulateur...</p>	<p>... doit être connecté soit à la borne négative de la batterie, soit à une bonne mise à la terre s'il n'y a pas de batterie.</p>
<p>- Le câble rouge provenant du régulateur...</p> <p style="text-align: center;">Attention : une polarité incorrecte endommagera les composants électroniques !</p>	<p>... doit être connecté soit à la borne positive 12 V de la batterie, soit, s'il n'y a pas de batterie, au câblage qui relie l' e à vos consommateurs (généralement la broche d'entrée de l'interrupteur principal).</p>
<p>Assurez-vous qu'un fusible de 15 A est installé entre la batterie et le circuit du véhicule.</p>	
<p>- Il n'y a PAS de dispositif permettant d'allumer le témoin de charge sans batterie ; cela ne fonctionnerait de toute façon pas. Le régulateur est équipé d'un condensateur haute puissance intégré destiné à stabiliser la tension. Cela garantit le bon fonctionnement de vos clignotants et de votre klaxon, même sans batterie.</p>	

<p>- Laissez le fil bleu (parfois bleu/blanc) au niveau de la bobine d'allumage. Il s'agit du fil de coupure (kill).</p> <p style="text-align: center;">Remarque :</p> <p>- En cas de problèmes d'allumage, débranchez en premier lieu ce fil bleu. Dans de nombreux cas, cela vous permettra de repartir</p>	<p>- Connecté à la masse, il arrêtera l'allumage !</p> <p>- Ce type de câblage est utilisé sur les motos qui étaient à l'origine équipées d'un allumage par magnéto et qui étaient donc coupées par un court-circuit à la masse.</p> <p>- Ces véhicules sont équipés d'un verrouillage principal (ou d'un interrupteur de coupure) qui relie une broche à la masse lorsqu'il est en position OFF (motos allemandes : broche 2). Le fil bleu (ou bleu/blanc) de la bobine d'allumage sera connecté à cet endroit. De cette manière, la coupure fonctionne comme auparavant.</p>
--	---

<p>Vissez le câble haute tension (d'allumage)...</p> <p>- Veuillez ne pas utiliser de câbles amplificateurs d'étincelles, tels que les « Nology supercables » ou les « hot wire ». Cela perturberait le système et pourrait l'endommager.</p>	<p>... dans la bobine d'allumage et enfitez le joint en caoutchouc avant de monter la bobine (ce sera plus facile).</p> <p>- Veuillez utiliser le câble fourni avec le kit et non un vieux câble.</p>
<p>- Vous vous rendrez service en équipant votre moto de nouvelles bougies d'allumage et de nouvelles douilles de bougies (de préférence d'une résistance comprise entre 0 et 2 kOhm). De nombreux problèmes trouvent leur origine dans des bougies, des bornes et des câbles « apparemment en bon état » (voire « tout neufs »).</p> <p>- N'utilisez pas de bougies d'allumage avec une résistance de suppression interne. NGK (par exemple) proposait de telles bougies d'allumage identifiées par la lettre « R » (pour résistance).</p>	
<p>- Enfin, avant d'installer la batterie et avant le premier démarrage au kick, veuillez revérifier soigneusement toutes les connexions et tous les raccordements par rapport au schéma de câblage. Vérifiez que la tension de la batterie et des ampoules est correcte (12 V).</p> <p>- Si quelque chose ne fonctionne pas, veuillez consulter notre guide de dépannage sur notre page d'accueil. Dans un premier temps, débranchez le fil bleu de la bobine et refaites un test.</p>	
<p>- IMPORTANT : Lors de la réparation du vilebrequin, l'arbre de l'alternateur est souvent usiné et raccourci. Le rotor se retrouve alors plus bas et peut entrer en contact avec les bobines du stator au niveau de ses rivets. Cela entraîne la destruction du stator et une panne d'allumage.</p>	

Informations importantes relatives à la sécurité et à l'utilisation
<p>- La sécurité avant tout ! Veuillez respecter les règles générales de santé et de sécurité relatives à la réparation des véhicules à moteur (MVR) ainsi que les consignes de sécurité et les obligations indiquées par le constructeur de votre moto.</p> <p>Les repères de calage indiqués sur le matériel ne sont fournis qu'à titre indicatif lors de la première installation. Veuillez vérifier après le montage, à l'aide d'un outil approprié (stroboscope), que les réglages sont corrects afin d'éviter tout dommage au moteur ou, éventuellement, tout risque pour votre santé. Vous êtes seul responsable de l'installation et de l'exactitude des réglages.</p>
<p>- Les systèmes d'allumage génèrent une haute tension ! Avec notre matériel, celle-ci peut atteindre 40 000 volts ! En cas de manipulation imprudente, cela peut non seulement être douloureux, mais aussi carrément <u>dangereux</u>. Veuillez respecter une distance de sécurité suffisante par rapport à l'électrode de votre bougie d'allumage et aux câbles haute tension dénudés. Si vous devez vérifier l'allumage, tenez fermement la douille de bougie à l'aide d'un matériau bien isolant et appuyez-la fermement contre une partie métallique solide du bloc moteur.</p> <p>Ne retirez jamais les capuchons de bougies lorsque le moteur tourne. Ne lavez votre véhicule qu'avec le moteur à l'arrêt et le contact coupé.</p>
<p>- Vous devriez avoir reçu le câble HT avec le capuchon en caoutchouc fixe (<i>qui ne contient pas de résistance</i>) dans le kit ; vous devrez utiliser une bougie d'allumage avec une résistance intégrée (<i>ou remplacer le capuchon par celui contenant une résistance</i>) pour vous conformer à la législation locale (<i>exigences de compatibilité électromagnétique</i>).</p> <p>- N'utilisez pas simultanément un ou plusieurs capuchons de bougie d'allumage équipés d'une résistance AVEC une ou plusieurs bougies d'allumage équipées d'une résistance. Cela entraînerait des problèmes, notamment des difficultés au démarrage du moteur. La résistance totale combinée du capuchon et de la bougie d'allumage ne doit pas dépasser 5 kΩ.</p> <p>- N'oubliez pas que les bougies vieillissent, ce qui augmente leur résistance. Si un moteur ne démarre que lorsqu'il est froid, il est très probable que la cause soit un connecteur de bougie défectueux ou une bougie défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « de renforcement de l'allumage » (par exemple, Nology).</p>
<p>- Après l'installation, veuillez <u>vérifier le serrage de toutes les vis, y compris celles préinstallées</u>. Si des pièces se desserrent pendant le fonctionnement, cela entraînera inévitablement des dommages matériels. Nous pré-assemblons les vis de manière lâche uniquement.</p>

- Laissez le système nouvellement installé fonctionner un moment avant de commencer à vérifier et à tester les valeurs, ou pire encore, d'y apporter des modifications.

Nos pièces ont été contrôlées avant de vous être livrées. Vous ne pourrez de toute façon pas vérifier grand-chose. **Dans tous les cas, évitez de mesurer les composants électroniques (tels que la bobine d'allumage, le régulateur et l'unité d'avance). Vous risqueriez d'endommager gravement les composants électroniques internes. De toute façon, cette opération ne vous apportera aucun résultat concret.** Gardez à l'esprit que votre carburateur, vos bougies d'allumage et vos douilles de bougies (même si elles sont neuves) peuvent également être à l'origine d'un dysfonctionnement. D'après notre expérience générale avec nos systèmes, le carburateur devra être réajusté sur des réglages plus bas. Si le système ne démarre pas après le montage, débranchez d'abord le fil de coupure bleu (ou bleu/blanc) directement au niveau de la bobine d'allumage (ou, dans certains cas, de l'unité d'avance) afin d'éliminer tout dysfonctionnement du circuit de coupure. Vérifiez soigneusement les connexions à la masse, assurez-vous qu'il y a une bonne connexion électrique entre le châssis et le bloc moteur. En cas de problème, veuillez consulter notre base de connaissances avant de nous envoyer le matériel pour vérification.

- L'étincelle des systèmes d'allumage classiques à rupteur, d'une tension d'environ 10 000 volts, est relativement faible en énergie et apparaît donc jaune et épaisse (ce qui la rend toutefois très visible). L'étincelle de notre système est une étincelle à haute énergie pouvant atteindre 40 000 volts ; elle est donc fine comme une aiguille et de couleur bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, l'étincelle ne se produit qu'à la vitesse de démarrage par kick et non en appuyant lentement sur le levier de kick avec la main (comme cela peut être le cas avec les allumages à batterie).

- Les systèmes utilisant des bobines d'allumage à double sortie présentent quelques particularités. Veuillez noter que lors des tests effectués d'un côté, l'autre côté doit soit être connecté à une bougie d'allumage installée, soit être correctement mis à la terre. Sinon, il n'y aura d'étincelle d'aucun côté. De plus, avec de telles sorties ouvertes, de longues étincelles dangereuses peuvent jaillir tout autour de la bobine.

- N'effectuez jamais de soudage à l'arc électrique sur la moto sans avoir préalablement déconnecté complètement tous les composants contenant des semi-conducteurs (bobine d'allumage, régulateur, avance) ; il n'est pas nécessaire de démonter le stator ni le rotor. Il en va de même pour les travaux de soudure. Avant de toucher aux composants électroniques, débranchez le fer à souder du secteur ! N'utilisez jamais de pâte à cuivre sur les bougies d'allumage.

- Les composants électroniques sont très sensibles à une polarité incorrecte. Après avoir travaillé sur le système, vérifiez la polarité de la batterie et du régulateur. Une polarité incorrecte provoque des courts-circuits et détruit l' e le régulateur, la bobine d'allumage et l'unité d'avance. En règle générale, le câblage s'effectue toujours de couleur à couleur. Les cas où la couleur change d'un fil à l'autre sont expressément mentionnés dans nos instructions.

- Lorsque vous manipulez le nouveau rotor, veillez à ne pas endommager ses aimants. Évitez les chocs directs sur la circonférence du rotor. **Lors du transport, ne placez jamais le rotor au-dessus du stator.** Respectez nos consignes relatives au transport du matériel.

- N'utilisez pas de douilles de bougies dont la résistance dépasse 5 k Ω . Privilégiez celles de 1 ou 2 k Ω . Gardez à l'esprit que les douilles de bougies de allumage s'usent avec le temps, ce qui augmente leur résistance interne. Si un moteur ne démarre qu'à froid, cela est très probablement dû à une douille de bougie de allumage et/ou une bougie de allumage défectueuse. En cas de problèmes, vérifiez également les câbles haute tension. N'utilisez jamais de câbles HT en fibre de carbone, ni de câbles dits « hot wires » qui promettent d'augmenter l'étincelle.

- Il est conseillé de recouvrir le rotor d'une fine couche d'huile afin de réduire le risque de corrosion.

- N'utilisez jamais de tire-rotor à griffes ni de marteau pour démonter le rotor. Ses aimants pourraient se desserrer. Nous proposons un tire-rotor spécial pour démonter le nouveau rotor (voir les instructions de montage) !

- Si la moto n'est pas utilisée pendant une période prolongée, veuillez débrancher la batterie (si présente) afin d'éviter toute fuite de courant par les diodes du régulateur. Notez toutefois que même une batterie débranchée finira par se décharger au bout d'un certain temps.

- Veuillez tenir compte de ces remarques, mais n'ayez surtout pas peur de la procédure d'installation. N'oubliez pas que des milliers d'autres clients avant vous ont installé ce système avec succès.

Profitez pleinement de votre vélo équipé de son nouveau cœur électrique !

Schéma de câblage 71ik102

