

Système 786479900**Avantages par rapport à l'ancien système :****Alternateur/système d'allumage électronique pour Mornet Goyon S6V**

- Remplace l'alternateur d'origine et passe à une puissance de 12 V/150 W ainsi qu'à un système d'allumage électronique sans contact. Le calage de l'allumage est fixe ; les carburants modernes rendent tout réglage inutile. Le nouveau rotor pèse 2 kg. Le système peut fonctionner sans batterie.

- toutes les pièces sont neuves
- un meilleur rendement lumineux
- allumage fiable avec une étincelle puissante
- Le feu ne consomme pas d'énergie provenant de l'allumage
- Meilleures performances au démarrage
- Fonctionnement plus régulier du moteur
- Fin de l'usure des balais de charbon
- Plus besoin de bidouiller le réglage de l'allumage



M786479900

Instructions de montage pour le système 786479900	23.10.2026
<p>- Si vous êtes capable de monter et de régler le système d'allumage d'origine et que vous disposez de compétences mécaniques générales, vous pouvez également installer un système VAPE. Si vous n'avez jamais effectué ce type d'intervention auparavant, il est préférable de faire installer le système par une personne qui le connaît bien.</p>	
<p>- VAPE n'est pas en mesure de contrôler le respect des présentes instructions, ni des conditions et méthodes relatives à l'installation, au fonctionnement, à l'utilisation et à l'entretien de ce système. Une installation incorrecte peut entraîner des dommages matériels, voire des blessures corporelles. Nous déclinons toute responsabilité quant aux pertes, dommages ou coûts résultant de, ou liés de quelque manière que ce soit à, une installation défectueuse, un fonctionnement inapproprié ou une utilisation et un entretien incorrects. Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications au produit, aux spécifications techniques ou aux instructions d'installation et d'utilisation sans préavis.</p>	
IMPORTANT	
<u>Veuillez vous assurer d'avoir lu attentivement l'intégralité du manuel d'instructions avant de commencer l'installation</u>	
<p>Veuillez garder à l'esprit que toute modification non autorisée des composants, y compris toute tentative de réparation, peut entraîner la perte de vos droits à la garantie. Cela s'applique également à la coupure de câbles, qui entraîne très souvent la perte des connecteurs protégés contre l'inversion de polarité et, par conséquent, des courts-circuits ou une inversion de polarité susceptibles d'endommager les composants.</p> <p>Veuillez prendre connaissance des instructions figurant sur la page d'informations sur le système. Assurez-vous que la configuration du système indiquée correspond bien aux exigences de votre moteur. Des réglages d'allumage incorrects, par exemple, peuvent endommager le moteur et/ou causer des blessures lors du démarrage (recul du démarreur à pied). Une prudence particulière est de mise lors du premier démarrage après l'installation. Si vous constatez un dysfonctionnement, vérifiez et réglez l'allumage ! Lors de l'installation, vérifiez très attentivement que le rotor ne frotte pas contre la bobine du stator ou ailleurs, car cela peut se produire pour diverses raisons et entraîner des dommages graves.</p>	
<u>Utilisation prévue</u>	
<p>- Il s'agit d'un système de remplacement et non d'une copie des composants d'origine. Les pièces du système ont donc un aspect différent de celles d'origine ; en particulier, la bobine d'allumage et le régulateur peuvent présenter des points de fixation différents, ce qui vous obligera à procéder à des ajustements. Ce système est exclusivement destiné à remplacer les systèmes d'éclairage et d'allumage d'origine sur les motos classiques et néo-classiques dont les caractéristiques du moteur n'ont pas été modifiées par la suite par des modifications de conception. Il ne s'agit pas d'un système de tuning ; il ne modifie pas les caractéristiques d'origine du moteur et n'entraîne pas d'augmentation significative de la puissance du moteur. Cependant, il améliore l'aptitude à la circulation et la sécurité du véhicule grâce à un meilleur éclairage, des clignotants plus visibles, un klaxon d'une puissance constante et, par rapport aux systèmes d'origine vieillissants, une fiabilité globale accrue. Comme nos systèmes n'entraînent aucune modification significative des caractéristiques de performance du moteur, il n'y a aucune détérioration des émissions d'échappement ni des niveaux sonores. Dans la plupart des cas, les émissions d'échappement sont même susceptibles de s'améliorer, la combustion devenant plus complète.</p>	
<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>- VAPE garantit que ses produits sont homologués et marqués de la lettre « E » (plus précisément « E8 » pour la République tchèque), ce qui assure la conformité constante des caractéristiques du produit aux règlements d'homologation ECE applicables (en particulier le règlement ECE R10.05). Des contrôles sont effectués régulièrement par l'autorité compétente</p> </div>	
<p>- Le système de charge est strictement destiné à être utilisé uniquement avec des batteries au plomb-acide rechargeables de 12 V (6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide ou des batteries au plomb-acide scellées, de type AGM et gel. Il n'est pas adapté à une utilisation avec des batteries au nickel-cadmium, au nickel-métal-hydrure, au lithium-ion ou tout autre type de batteries rechargeables ou non rechargeables.</p>	

- Le système n'est pas adapté à une utilisation lors d'événements sportifs.

Si le système est utilisé à des fins autres que celles pour lesquelles il est prévu, la garantie sera annulée. De plus, le système risque de ne pas fonctionner comme vous le souhaitez, et nous ne serons pas en mesure de vous aider via notre service d'assistance, car nous ne serons pas au courant de la situation. Dans le pire des cas, une utilisation inappropriée peut même entraîner le retrait de l'autorisation d'exploitation.

- Lors du montage des pièces, il est essentiel de commencer par installer les pièces côté moteur (adaptateur, stator, rotor) afin de vérifier que ces composants s'adaptent bien avant de monter les pièces destinées à être installées à l'extérieur du moteur. Malheureusement, il arrive souvent que les utilisateurs commencent par monter le régulateur, la bobine d'allumage et, le cas échéant, l'unité de commande ; or, ces pièces sont très souvent modifiées (sans avoir été correctement calibrées !), ce qui nous empêche de les revendre par la suite. Le remplacement des systèmes d'éclairage et d'allumage sur les motos anciennes ne se résume malheureusement pas à choisir un article en rayon au supermarché ; compte tenu de la grande diversité des modèles et des modifications éventuelles apportées aux composants depuis leur fabrication il y a de nombreuses années, il s'agit toujours d'une opération complexe qui, malheureusement, peut également donner lieu à des erreurs.

- Nos systèmes n'ont PAS été testés pour une utilisation avec d'autres composants électroniques (tels que des systèmes d'allumage tiers, des GPS, des téléphones portables, des feux à LED, etc.) et peuvent, dans certaines circonstances, endommager ces composants. Les compte-tours existants ne sont pas pris en charge par le système. Nous proposons toutefois une solution de compte-tours. De même, les coupe-circuits ou les systèmes de contrôle d'échappement actionnés par l'allumage ne sont pas pris en charge. Il se peut également que, pour des raisons légales, votre système d'allumage d'origine ait été équipé d'un dispositif de limitation de vitesse. Le nouveau système ne dispose pas d'un tel dispositif. Vous devez donc vérifier au préalable la situation juridique.

- Si vous ne disposez pas des compétences nécessaires pour effectuer l'installation, veuillez la confier à un technicien qualifié ou à un atelier spécialisé. Une installation incorrecte peut endommager à la fois le nouveau système et la moto, voire causer des blessures au motard.

- Avant de commander un système, veuillez vérifier si l'extracteur de rotor que nous recommandons est inclus dans la livraison. Si ce n'est pas le cas, il est préférable de le commander en même temps ! Si le rotor est endommagé par l'utilisation d'autres outils ou équipements, la garantie sera annulée !

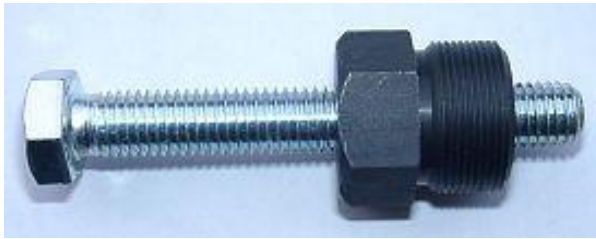
- Le rotor est extrêmement sensible aux chocs (notamment pendant le transport). Vous devez toujours vérifier que le rotor ne présente aucun dommage avant de l'installer. Si le rotor comporte des aimants non encapsulés, vérifiez qu'ils sont bien en place en essayant de les pousser latéralement avec vos doigts. À la suite d'un choc, certains aimants collés peuvent s'être délogés et ne sont désormais maintenus en place que par leur force magnétique. Cela pourrait causer de graves dommages au système pendant son fonctionnement. Vérifiez également qu'aucun corps étranger (par exemple des vis ou d'autres objets métalliques) ne se trouve parmi les aimants du rotor.

- Si vous disposez d'un accès à Internet, il est préférable de consulter cette documentation en ligne. Vous pouvez agrandir la plupart des images en cliquant dessus, et vous y trouverez davantage d'informations, qui seront peut-être plus à jour. Liste des systèmes disponible à l'adresse : <http://www.powerdynamo.biz>

Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :



- un stator pré-assemblé
- rotor
- régulateur/redresseur
- bobine d'allumage électronique
- câbles d'allumage
- Petites pièces



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

- AVERTISSEMENT : si vous utilisez un extracteur à griffes, les aimants du rotor se détacheront !



- Assurez-vous que votre moto est bien calée, de préférence sur un pont élévateur, et que vous disposez d'un bon accès au côté alternateur du moteur.

- Débranchez ensuite tous les câbles de votre ancien alternateur et retirez ces pièces. Vous aurez besoin d'un extracteur adapté pour retirer le rotor.

- Retirez la goupille de centrage sur le vilebrequin qui s'emboîtait dans la rainure de l'ancien rotor Limo. Ne vous inquiétez pas, elle ne sert pas de goupille de retenue ; elle est uniquement là pour faciliter le réglage de l'allumage. Si vous oubliez de retirer cette goupille, le rotor ne s'emboîtera pas sur l'arbre par la suite et vous devrez démonter à nouveau le stator pour récupérer la goupille.

- Retirez également l'adaptateur du bloc-moteur. Celui-ci est nécessaire pour fixer le nouveau stator.





- Montez le nouveau stator sur son adaptateur d'origine.

La découpe dans la plaque et le câble du nouveau stator doivent être orientés vers l'ouverture pour le câble.

- Fixez le nouveau stator à l'adaptateur à l'aide des quatre vis M5x25 et des quatre écrous M5.

La tête de vis doit se trouver à l'arrière de l'adaptateur et l'écrou du côté du stator.

- AVERTISSEMENT : n'utilisez en aucun cas des vis différentes ou plus longues. Cela pourrait détruire l'ensemble du système !!!



- Vissez ensuite le nouveau stator, y compris l'adaptateur d'origine, sur le bloc moteur. Veuillez utiliser pour cela les deux vis de fixation d'origine. Pour accéder aux trous de fixation, desserrez les 3 vis (M4x25) du stator et soulevez-le légèrement. Une fois l'ensemble fixé, replacez le stator sur son adaptateur et resserrez les 3 vis (M4x25).

- Veillez à ne coincer aucun câble et à ne pas monter le stator de travers ! Les câbles ont tendance à se coincer sous le stator, ce qui le fait pencher. Par conséquent, repoussez les câbles sur le côté aussi loin que possible lorsque vous placez le stator sur la plaque. Si le stator repose mollement sur la plaque, c'est qu'un câble est certainement coincé en dessous. Sinon, il s'enclenchera de manière audible avec un bruit métallique lorsque tout est en ordre.

- Un stator mal aligné entrerait en contact avec le tambour rotatif du rotor et causerait des dommages. De plus, les câbles coincés peuvent provoquer un court-circuit à la terre.



- Examinez la plaque de base du nouveau stator. Une marque rouge a été apposée sur toute la circonférence (voir le cercle rouge). Il s'agit d'une marque de repérage, nécessaire lors du réglage.
- Cette marque d'allumage doit ensuite être alignée avec la marque située sur le rotor



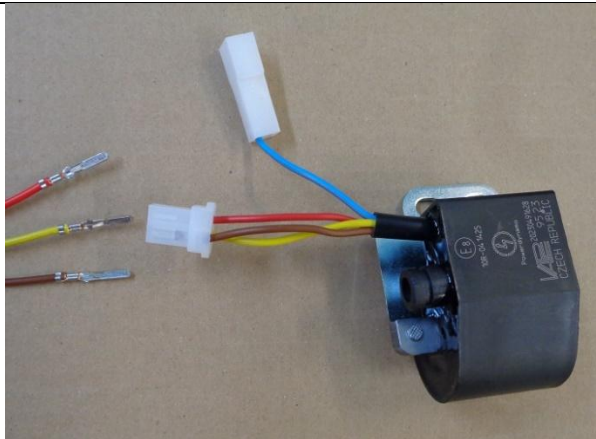
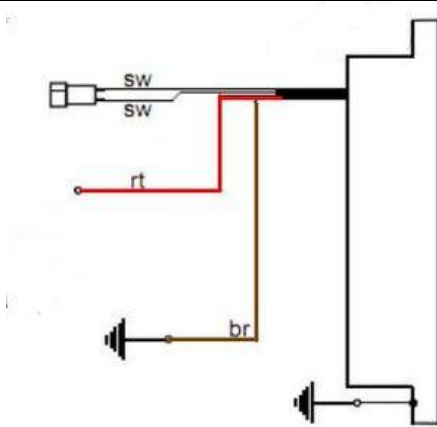
- Examinez le rotor ; vous y trouverez une marque gravée au laser sur sa circonférence extérieure.
- Il peut être judicieux de rendre cette ligne plus visible à l'aide d'un feutre afin qu'elle soit plus facile à repérer sur le moteur. Il s'agit également d'un repère d'allumage.



- Retirez la bougie d'allumage et placez le piston **en position de calage de l'allumage**. Celle-ci varie considérablement selon le modèle et se situe entre 1 et 3,5 mm avant le point mort haut (PMH). Veuillez vous reporter à votre documentation pour plus de détails.
- Pour ce faire, vous pouvez monter le nouveau rotor sans le serrer sur l'arbre et le faire tourner. N'oubliez pas que l'arbre tourne dans le sens des aiguilles d'une montre. Vous devez donc **le faire tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, en vous éloignant du point mort haut**, pour obtenir le calage d'allumage correct.
- Retirez à nouveau le rotor avec précaution, puis placez-le sur le vilebrequin de manière à ce que le repère situé sur sa circonférence s'aligne exactement avec celui de la plaque de base. Enfoncez fermement le rotor sur l'arbre et fixez-le à l'aide de l'écrou de retenue d'origine M12x1,25 et des 2 cales fournies.
- Pour retirer à nouveau le rotor, utilisez un extracteur M27x1,25.
- Il est très important de ne pas modifier la position du vilebrequin (qui est réglé au point mort haut). Si celle-ci venait à changer, vous devrez répéter la procédure.
- L'intervention sur le moteur est terminée. Revissez la bougie d'allumage.

- Fixez le nouveau redresseur/régulateur électronique et la nouvelle bobine d'allumage à un emplacement approprié. Cela peut être, par exemple, dans un compartiment de batterie vide, car le système peut fonctionner sans batterie.

- Commencez par visser le câble haute tension sur la bobine d'allumage. À l'aide des attaches de câbles fournies, acheminez le nouveau câble de l'alternateur le long du cadre de manière à ce qu'il aboutisse, avec tous les autres câbles, au niveau du régulateur et de la bobine d'allumage. Assurez-vous qu'aucun élément ne risque de frotter contre un autre.

Raccordez les câbles comme indiqué sur le schéma de câblage 73ik_102, c'est-à-dire :	
<p>- Afin de faciliter le passage du câble dans les ouvertures étroites, voire de rendre cette opération possible, la fiche du câble reliant le nouvel alternateur à la nouvelle bobine d'allumage n'a pas encore été fixée aux cosses situées à l'extrémité du câble. Vous ne devez fixer la fiche qu'une fois le câble définitivement acheminé à travers l'ouverture du moteur. Pour ce faire...</p>	
	<p>... prenez le connecteur femelle de la bobine d'allumage avec les fils jaune, rouge et marron.</p> <p>- Fixez le manchon de connecteur à 4 broches fourni avec le kit sur ce connecteur et insérez les câbles de l'alternateur (blanc, rouge et marron) à l'arrière du connecteur, en alignant les languettes de contact. Assurez-vous que les languettes de contact s'enclenchent correctement dans le boîtier du connecteur. Il est essentiel de veiller à ce que ces câbles soient correctement positionnés à l'intérieur du connecteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • jaune sur jaune • le rouge sur le rouge • le marron sur le marron
	<p>- Si vous souhaitez (ou devez) retirer à nouveau les câbles du boîtier du connecteur, il est préférable d'utiliser un trombone déplié pour repousser les ergots des languettes de contact sur le côté, afin de pouvoir dégager les connecteurs.</p>
	<p>Le nouveau régulateur/redresseur comporte 4 câbles :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ les deux câbles noirs avec la fiche en plastique correspondent à l'entrée CA ▪ le câble rouge muni d'une fiche en plastique alimente la borne positive ▪ le câble marron muni d'une fiche en plastique correspond à la mise à la terre
<p>Les deux câbles noirs provenant du régulateur...</p>	<p>... sont raccordés aux deux câbles noirs provenant de l'alternateur. Pour ce faire, insérez les deux câbles noirs de l'alternateur dans le boîtier de connecteur à 2 broches fourni. L'ordre de raccordement des câbles aux deux bornes n'a pas d'importance, car il s'agit ici d'un courant alternatif.</p>
<p>Le câble marron provenant du régulateur...</p>	<p>... est raccordé à la borne négative de la batterie, ou à la masse si le véhicule roule sans batterie.</p>
<p>Le câble rouge provenant du régulateur...</p> <p>Attention : une polarité incorrecte endommagera les composants électroniques !</p>	<p>... est soit raccordé à la borne positive de la batterie 12 volts, soit, en cas de conduite sans batterie, au câble menant aux charges électriques (généralement la borne d'entrée de l'interrupteur principal).</p>
<p>- Si vous roulez avec la batterie branchée, assurez-vous qu'un fusible de 15 A est installé entre la batterie et le circuit électrique du véhicule.</p>	

<p>- Il n'est pas possible de brancher un voyant de charge ; de toute façon, celui-ci ne fonctionnerait pas en cas de conduite sans batterie. Le régulateur est équipé d'un condensateur intégré qui lisse la tension continue pulsée. Cela garantit le bon fonctionnement des clignotants et du klaxon, même en l'absence de batterie.</p>	
<p>- Il reste le câble bleu (parfois bleu et blanc) provenant de la bobine d'allumage : c'est le câble de coupure.</p> <p style="text-align: center;">Remarque :</p> <p>si vous rencontrez des problèmes d'allumage, débranchez d'abord ce câble (retirez la fiche). Dans la plupart des cas, vous pourrez alors poursuivre votre trajet</p>	<p>- S'il est relié à la masse, l'allumage sera coupé !</p> <p>- Nous utilisons cette variante de circuit sur les véhicules qui étaient à l'origine équipés d'un allumage par magnéto (rotor de magnéto) et qui, par conséquent, s'éteignent également en cas de court-circuit à la masse.</p> <p>- Ces véhicules disposent d'une borne sur le contacteur d'allumage (sur les véhicules allemands : borne 2) qui est reliée à la masse lorsque le contacteur est en position « OFF ». Le câble bleu (/blanc) est raccordé à cette borne. Cela garantit que l'allumage est coupé de la même manière qu'auparavant.</p>
<p>- Le câble haute tension (câble d'allumage) ...</p> <p>N'utilisez pas de « Nology Superkabel » (« fil chaud »). Ceux-ci provoquent des interférences dans les systèmes VAPE et peuvent endommager l'électronique</p>	<p>... vissez-le dans la bobine d'allumage et remettez le capuchon en caoutchouc en place. Cela est bien sûr plus facile si vous effectuez cette opération avant de monter la bobine sur le véhicule. Veuillez également utiliser le câble d'allumage fourni et non un ancien câble d'origine inconnue.</p>
<p>- Vous vous rendrez service en installant dès maintenant de nouvelles bougies d'allumage et de nouveaux câbles de bougies (de préférence d'une résistance comprise entre 1 et 2 kilohms, mais ne dépassant pas 5 kilohms) sur votre moto. Une grande partie des interférences provient justement de câbles, de bougies et de fils « apparemment en bon état » (y compris ceux qui sont neufs) !</p> <p>- N'utilisez pas de bougies d'allumage dotées d'une résistance interne de suppression des interférences en combinaison avec des câbles de bougies dotés d'un système de suppression des interférences (cela double la résistance). N'utilisez toujours qu'une seule méthode de suppression des interférences.</p>	
<p>- Enfin, avant de remonter la batterie et avant de démarrer le moteur pour la première fois, prenez le temps de vérifier toutes les fixations et le câblage. N'oubliez pas de remplacer toutes les ampoules de 6 à 12 volts. Gardez également à l'esprit qu'à partir de maintenant, vous aurez besoin d'une batterie de 12 V. Le klaxon peut rester en 6 volts.</p> <p>- Si le système ne fonctionne pas immédiatement, veuillez consulter notre page de dépannage. Dans un premier temps, débranchez le câble bleu entre le relais et la bobine d'allumage (débranchez le connecteur) ; la plupart des défauts se situent dans le circuit de coupure.</p>	
<p>- IMPORTANT : veuillez noter que si le vilebrequin a été remis à neuf (auparavant), son tourillon d'alternateur aura été surusiné et sera donc plus court. Par conséquent, le rotor se trouve plus bas et un contact peut se produire entre le rotor (les rivets constituent le point le plus bas) et la bobine du stator. Cela entraînera un endommagement du stator et, par conséquent, une perte d'allumage.</p>	

Consignes de sécurité et d'utilisation importantes – VOUS DEVEZ les lire et les respecter dans leur intégralité !
<p>- Respectez les consignes de sécurité et les exigences prescrites par le constructeur automobile et le secteur automobile. L'installation nécessite des connaissances spécialisées. Les repères d'allumage apposés sur le produit sont fournis à titre indicatif uniquement lors de l'installation. Une fois l'installation terminée, veuillez vérifier que vos réglages sont corrects à l'aide de méthodes appropriées (telles qu'un stroboscope) afin d'éviter tout dommage au moteur ou tout risque pour votre santé. Vous êtes seul responsable de l'installation et du réglage correct.</p>

- **Attention** : les systèmes d'allumage génèrent une haute tension – risque de blessure mortelle ! Nos bobines d'allumage peuvent atteindre jusqu'à 40 000 volts ! Une manipulation imprudente peut non seulement provoquer des douleurs intenses, mais surtout nuire au cœur ! Les personnes portant un stimulateur cardiaque ne doivent effectuer aucun travail sur les systèmes d'allumage. Maintenez toujours une distance de sécurité par rapport à l'électrode et aux câbles haute tension exposés, et lors des tests, reliez fermement le capuchon de bougie à la masse à l'aide d'un objet isolant afin de décharger la tension en toute sécurité.

Ne débranchez jamais un capuchon de bougie pour synchroniser le carburateur ! Ne débranchez jamais et ne touchez jamais les fils d'allumage lorsque le moteur tourne ou est au régime de démarrage. Ne lavez le véhicule que lorsque le moteur est à l'arrêt.

- Si votre câble d'allumage VAPE a été fourni avec des connecteurs de bougie en caoutchouc (*qui ne comportent pas de résistance anti-parasitage intégrée*), veuillez utiliser des bougies d'allumage dotées d'une résistance intégrée (*afin de respecter la législation locale en matière de compatibilité électromagnétique*). Vous pouvez également remplacer le ou les câbles par des câbles standard et utiliser des capuchons de bougie blindés (*vous ne devez toutefois en aucun cas utiliser simultanément des bougies d'allumage à suppression d'interférences ET des capuchons de bougie à suppression d'interférences. Cela entraînerait des interférences, notamment des difficultés à démarrer le moteur*). La résistance totale de l'ensemble « bougie d'allumage + capuchon de bougie » ne doit pas dépasser 5 kOhm.

- Gardez à l'esprit que les capuchons de bougies vieillissent et que, par conséquent, leur résistance augmente. Si un moteur ne démarre qu'à froid, la cause est presque certainement un capuchon de bougie défectueux ou une bougie défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « d'amplification d'étincelle » (par exemple, Nology).

- Après le montage, veillez à vérifier que toutes les vis de fixation sont bien serrées. Si les pièces se desserrent, elles risquent d'être endommagées. Lors du pré-assemblage, nous ne serrons les vis que très légèrement !

- Commencez par laisser le système que vous venez d'installer s'adapter avant de procéder à des mesures et à des tests. Veuillez également prendre connaissance de nos instructions sur la manière de vérifier la présence d'une étincelle. Toutes nos pièces sont testées avant expédition. De toute façon, il n'y a pratiquement rien à mesurer sur celles-ci. Vous ne devez en aucun cas tenter de mesurer les composants électroniques (y compris la bobine d'allumage, à l'exception de sa sortie haute tension). Vous risqueriez de les endommager et n'obtiendriez de toute façon aucun résultat utile !

Gardez à l'esprit que si le moteur ne démarre pas immédiatement, le problème peut souvent provenir du carburateur, du joint d'admission et, surtout, des capuchons de bougies et des bougies d'allumage (*malheureusement, même lorsqu'ils sont neufs*) ; en règle générale, les réglages de l'alternateur Lima doivent également être ajustés après l'installation. Si le système ne fonctionne pas immédiatement, vérifiez avant tout les connexions à la masse, en particulier entre la masse du châssis et le bloc moteur.

Avant de démonter à nouveau les pièces et de nous les envoyer pour inspection, veuillez consulter notre base de connaissances pour voir s'il existe déjà une réponse à votre problème. Si ce n'est pas le cas, veuillez utiliser notre système de tickets d'assistance pour demander une aide spécifique.

- Si vous disposez d'un système équipé d'une bobine d'allumage double, veuillez tenir compte de certaines particularités de cette bobine. L'allumage ne fonctionnera correctement que si les deux bougies sont connectées à la bobine. Cela signifie que vous ne pouvez même pas retirer une bougie pour la tester, car chaque sortie est mise à la masse via l'autre bougie. Si vous souhaitez vraiment ne tester qu'un seul côté, la sortie de l'autre bobine doit être mise à la masse.

- L'étincelle produite par les systèmes à rupteur traditionnels présente un faible niveau d'énergie, d'environ 10 000 volts, et apparaît donc jaune et épaisse. L'étincelle produite par nos systèmes est une étincelle à haute énergie pouvant atteindre 40 000 volts ; elle est donc très concentrée et bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, l'étincelle n'est générée qu'une fois que le moteur a atteint une vitesse obtenue en actionnant le démarreur à pied. Le simple fait d'appuyer à la main sur le levier du démarreur à pied ne produit pas d'étincelle.

- La plupart de nos systèmes combinent les fonctions d'allumage et d'alternateur en un seul bloc. Vous pouvez le constater à la présence d'un régulateur. Hormis la tension délivrée par le régulateur, il n'y a pratiquement rien d'autre que vous puissiez mesurer sur celui-ci. Si vous n'obtenez pas d'alimentation, vérifiez en premier lieu les connexions à la masse et le câblage entre le régulateur et le contacteur d'allumage. Cette connexion importante est souvent coupée et négligée lors de l'installation ! La plupart des systèmes PD sont équipés de régulateurs/redresseurs à courant continu. Il existe toutefois également des régulateurs à courant alternatif, qui présentent des caractéristiques spécifiques dont il faut tenir compte.

- N'effectuez jamais de soudures électriques sur le véhicule sans avoir préalablement déconnecté complètement tous les composants électroniques contenant des semi-conducteurs (régulateurs, bobines d'allumage et unités de commande). Il n'est pas nécessaire de démonter le stator et le rotor. N'utilisez pour souder que du matériel alimenté par des transformateurs d'isolement, ou débranchez le fer à souder du secteur avant de souder afin d'éviter d'endommager les composants par surtension. N'appliquez jamais de pâte de cuivre sur les connecteurs ou les bougies d'allumage.

- Les composants électroniques sont sensibles à l'inversion de polarité. Après toute intervention sur le système, vérifiez toujours que la batterie est correctement raccordée et que le câblage est correct. Une inversion de polarité ou un court-circuit détruira immédiatement le boîtier de commande et la bobine d'allumage ! En règle générale, les fils doivent toujours être raccordés « couleur contre couleur ». Les exceptions éventuelles sont explicitement mentionnées dans la notice. Les dommages causés par une inversion de polarité ne sont pas couverts par la garantie.

- Lors du montage du rotor, veillez à ne pas endommager les aimants. Évitez d'exercer une force mécanique directe sur le rotor. **Ne placez jamais le stator à l'intérieur du rotor lors du transport du générateur ;** veuillez suivre nos instructions d'expédition (emballage).

- Huilez légèrement la surface extérieure du rotor ; sinon, il rouillera rapidement dans un environnement corrosif (ce qui n'est pas dangereux, mais inesthétique).

- N'utilisez jamais d'extracteur à griffes ni de marteau pour retirer le rotor. Cela pourrait entraîner le détachement des aimants. Utilisez toujours et exclusivement un extracteur à visser M27x1,25 (voir les instructions d'installation).

- Si votre véhicule ne doit pas être utilisé pendant une période prolongée, vous devez débrancher la batterie (le cas échéant) afin d'éviter toute décharge lente via les diodes du redresseur. Cependant, même avec la batterie débranchée, vous constaterez qu'elle s'est déchargée après une longue période ; ceci est normal.

- Gardez ces points à l'esprit, mais ne vous laissez pas déstabiliser pour autant. Des milliers de clients avant vous ont déjà installé nos systèmes avec succès.

Bonne chance et bonne route !

Schéma du circuit 73ik102

