

Système 733549900

Avantages par rapport à l'ancien système :

Alternateur pour Suzuki GT380 et 550

- Remplace l'alternateur d'origine dans son intégralité.
- Malheureusement, une petite modification est nécessaire sur le carter moteur. Il faut percer une petite ouverture pour le nouveau câble de l'alternateur (voir photo ci-contre).
- Alternateur sans allumage ! Puissance lumineuse : 12 V / 150 W CC.
- toutes les pièces sont neuves
- Éclairage nettement plus puissant



Instructions de montage pour le système 733549900	22.10.2026
- Si vous êtes capable d'installer 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 eu à vous en occuper auparavant, il est préférable de faire appel à une personne qui sait comment procéder.	
- VAPE n'est pas en mesure de contrôler le respect du présent manuel ni des conditions et méthodes d'installation, de fonctionnement, d'utilisation et d'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 frais résultant de, ou liés de quelque manière que ce soit à, une installation incorrecte, un fonctionnement inapproprié, une utilisation ou un entretien incorrects. Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications au produit, aux données techniques ou aux instructions d'installation et d'utilisation sans préavis.	
IMPORTANT	
<u>Il est essentiel que vous lisiez attentivement l'intégralité des instructions avant de commencer l'installation.</u>	
N'oubliez pas que toute modification non autorisée, y compris toute tentative de réparation des pièces, peut entraîner la perte des droits de garantie. Cela s'applique également à la coupure de câbles, qui entraîne très souvent la perte des fiches protégées contre l'inversion de polarité et, par conséquent, des courts-circuits ou une inversion de polarité pouvant endommager le matériel. Suivez les instructions figurant sur la page d'information relative au système. Assurez-vous que la configuration du système indiquée correspond bien aux exigences de votre moteur. Des valeurs d'allumage incorrectes, par exemple, peuvent endommager le moteur et/ou causer des blessures lors du démarrage (recul du démarreur à pied). Il convient d'être particulièrement vigilant lors du premier démarrage du moteur après l'installation. Si vous constatez un dysfonctionnement, vérifiez et modifiez le réglage de l'allumage ! Lors de l'installation, vérifiez très attentivement que le rotor ne frotte pas contre la bobine du stator ou ailleurs, ce qui peut se produire pour diverses raisons et entraîner des dommages graves.	
Utilisation prévue	
- Il s'agit d'un système de remplacement et non d'une copie d'une pièce d'origine. Les composants du système ont donc également un aspect différent de celui des pièces d'origine ; en particulier, la bobine d'allumage et le régulateur peuvent présenter d'autres points de fixation qui nécessiteront des ajustements de votre part. Ce système est exclusivement destiné au remplacement des systèmes d'éclairage/d'allumage d'origine sur les motos anciennes et « youngtimers » 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'apporte pas de gain de puissance significatif, mais il améliore l'aptitude à la circulation et la sécurité du véhicule grâce à un meilleur éclairage, des clignotants plus visibles, un klaxon toujours puissant et, par rapport aux systèmes d'origine vieillissants, une fiabilité générale accrue. Comme nos systèmes ne modifient pas de manière significative les caractéristiques du moteur, les caractéristiques d'échappement et de bruit ne se détériorent pas. Dans la plupart des cas, le comportement à l'échappement devrait même s'améliorer, car la combustion est plus complète.	
 - VAPE garantit des produits homologués, identifiés par la lettre « E » (E8 pour la République tchèque) dans le cercle, ce qui assure la conformité constante des caractéristiques du produit aux règlements d'homologation ECE applicables (en particulier ECE R10.05). Des contrôles sont effectués régulièrement par l'autorité compétente	
- Le système de charge est en principe uniquement adapté à une utilisation avec des batteries au plomb-acide rechargeables de 12 V (ou 6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide ou des batteries au plomb-acide scellées, AGM, Gel. Il n'est pas adapté à une utilisation avec des batteries au nickel-cadmium, au nickel-métal-hydrure, au lithium-ion ou d'autres types de batteries rechargeables ou non rechargeables.	

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

Si le système n'est pas utilisé conformément à l'usage prévu, la garantie devient caduque. De plus, il est possible que le système ne fonctionne pas comme souhaité et que nous ne puissions pas vous aider via notre service d'assistance, car nous ne connaissons pas la situation. Dans le pire des cas, une utilisation inappropriée peut même entraîner l'expiration de l'autorisation d'exploitation.

- **Lors du montage des pièces, veuillez à commencer par l'assemblage des pièces côté moteur** (adaptateur, stator, rotor) afin de vérifier que celles-ci s'adaptent bien avant de monter les pièces destinées à être installées à l'extérieur du moteur. Malheureusement, il arrive souvent que l'on commence par installer le régulateur, la bobine d'allumage et, le cas échéant, l'unité de commande, et que ces pièces soient très souvent modifiées (désaccordées !), ce qui rend impossible toute revente ultérieure par nos soins. Le remplacement des systèmes d'éclairage et d'allumage sur les motos anciennes ne s'apparente malheureusement pas à un simple achat en rayon au supermarché ; compte tenu de la diversité des modèles et des modifications possibles du matériel depuis leur fabrication il y a de nombreuses années, il s'agit toujours d'une opération complexe, qui peut malheureusement comporter des erreurs.

- Nos systèmes **ne sont PAS testés pour une utilisation avec d'autres composants électroniques (tels que des systèmes d'allumage tiers, des GPS, des téléphones portables, des éclairages LED, etc.)** et peuvent endommager ces pièces. Les compte-tours éventuellement présents ne sont pas pris en charge par le système. Nous proposons toutefois une solution pour le compte-tours. De même, les disjoncteurs ou les commandes d'échappement pilotés par l'allumage ne sont pas pris en charge. Il se peut également que votre allumage d'origine ait été équipé d'un dispositif de limitation de vitesse pour des raisons légales. Le nouveau système ne dispose pas d'un tel dispositif. Vérifiez donc au préalable la situation légale.

- Si vous ne disposez pas des connaissances techniques nécessaires à l'installation, veuillez faire réaliser celle-ci par un spécialiste ou un atelier spécialisé compétent. Une installation incorrecte peut endommager à la fois le nouveau système et la moto, voire causer des blessures au conducteur.

- 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 accessoires, la garantie sera annulée !

- Le rotor est extrêmement sensible aux chocs (notamment pendant le transport). Dans tous les cas, vérifiez que le rotor ne présente aucun dommage avant son installation. Si les aimants du rotor ne sont pas encapsulés, vérifiez qu'ils sont bien en place en les poussant latéralement avec vos doigts. Après un choc, certains aimants collés peuvent s'être délogés et ne sont maintenus en place que par leur force magnétique. Cela causerait de graves dommages à l'appareil pendant son fonctionnement. Vérifiez également qu'il n'y a pas de corps étrangers (par exemple des vis ou d'autres objets métalliques) 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 obtiendrez ainsi davantage d'informations, qui seront peut-être plus à jour. Liste des systèmes disponible à l'adresse : <http://www.powerdynamo.biz>



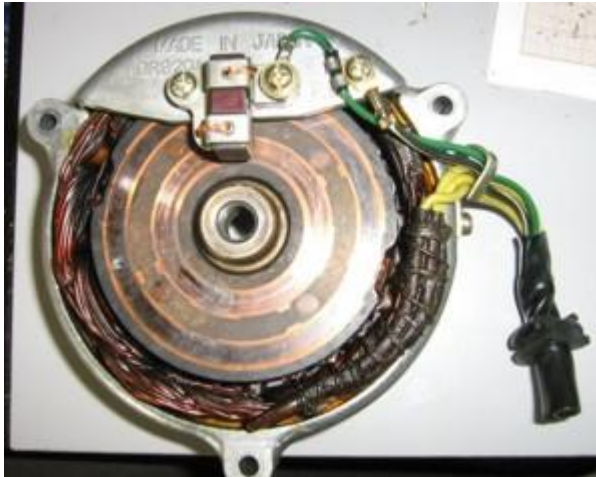
Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :

- un stator pré-assemblé
- Rotor
- régulateur/redresseur
- Petit matériel



- Vous pouvez retirer le nouveau rotor à l'aide d'un extracteur M27x1,25 (réf. : 99 99 799 00 - non fourni !).

ATTENTION : l'utilisation d'un extracteur à griffes entraîne le détachement des aimants du rotor !



- Débranchez ensuite tous les câbles de votre ancien alternateur et retirez ces pièces ainsi que l'alternateur lui-même.



- Retirez également la goupille de centrage du vilebrequin qui s'insérerait dans la rainure de l'ancien rotor de limousine. Ne vous inquiétez pas, elle n'avait aucune fonction de retenue, elle servait uniquement à guider le réglage de l'allumage. Si vous oubliez de retirer la goupille, le rotor ne pourra pas être monté sur l'arbre par la suite et vous devrez démonter à nouveau le stator pour accéder à la goupille.



- Il est maintenant temps de réaliser l'ouverture pour le câble du nouvel alternateur à l'aide d'un outil adapté (un Dremel est idéal pour cela). Veillez ensuite à retirer tous les copeaux du compartiment moteur.



- Fixez le nouveau stator au carter du moteur à l'aide des 3 vis M5 fournies. Veuillez ne pas retirer le stator de la plaque de base ; cela n'est pas nécessaire et vous risqueriez d'endommager les bobines et les câbles situés en dessous.

- Enfoncez ensuite le passe-câble en caoutchouc du câble du stator dans la sortie de câble et coupez soigneusement la partie qui dépasse.



- Vissez ensuite le rotor à l'aide de la vis de fixation M8x50 et de la rondelle fournies.

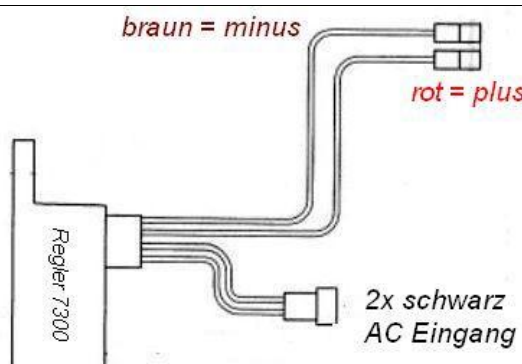


- Remettez ensuite le capot moteur en place et fixez-le.

- Enfin, fixez le contrôleur à la moto et raccordez les éléments comme décrit ci-dessous. L'intégration (raccordement) du nouveau système au reste de l'installation électrique de la moto (feux, klaxon) s'effectue au niveau de la batterie ou à l'emplacement où se trouverait la batterie si vous souhaitez rouler sans batterie.

Raccordez les câbles comme indiqué sur le schéma de câblage g-only-102, c'est-à-dire :

- Afin de faciliter ou de permettre le passage du câble à travers des ouvertures étroites, la fiche du câble reliant la nouvelle bobine d'allumage au nouvel alternateur n'a pas encore été branchée sur les cosses situées à l'extrémité du câble. Vous ne devez pas fixer la fiche avant que le câble ait définitivement franchi l'ouverture du moteur. Pour ce faire...



- Le nouveau régulateur/redresseur comporte 4 câbles :

- les deux câbles noirs munis d'une fiche en plastique correspondent à l'entrée de tension alternative
- le câble rouge avec une fiche en plastique qui fournit le pôle positif
- le câble marron avec une fiche en plastique correspond à la prise de terre

- ce contrôleur est équipé d'un condensateur de lissage intégré

- Les deux câbles noirs provenant du régulateur...

... sont raccordés aux deux câbles noirs de l'alternateur. Pour ce faire, insérez les deux câbles noirs de l'alternateur dans la prise à 2 broches fournie. L'ordre de raccordement des câbles aux deux bornes n'a pas d'importance, car c'est du courant alternatif qui est injecté ici.

- Le câble marron provenant du régulateur...

... est raccordé à la borne négative de la batterie, ou à la masse si le véhicule roule sans batterie.

- Le câble rouge provenant du contrôleur...

... est soit relié au pôle positif de la batterie 12 volts, soit, en cas de conduite sans batterie, au câble alimentant les consommateurs (généralement la borne d'entrée au niveau de l'interrupteur principal).

Attention : une polarité incorrecte endommage le système électronique !

- Si vous roulez avec une batterie, assurez-vous qu'un **fusible de 15 A** est installé entre la batterie et l'alimentation électrique embarquée.

- Il n'est pas possible de brancher un voyant de charge ; en cas de conduite sans batterie, celui-ci serait de toute façon hors service. Le régulateur dispose d'un condensateur intégré qui lisse la tension continue pulsée. Cela garantit le bon fonctionnement des clignotants et du klaxon, même sans batterie.

- Enfin, **avant d'installer la batterie et avant le premier démarrage**, prenez le temps de vérifier toutes les fixations et le câblage. N'oubliez pas de remplacer toutes les ampoules de 6 à 12 volts. N'oubliez pas non plus que vous aurez désormais besoin d'une batterie de 12 V. Le klaxon peut rester en 6 volts.
- 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 (retirez le connecteur) ; la plupart des défauts se situent dans la zone de coupure.
- **IMPORTANT** : veuillez noter que lors d'une éventuelle **régénération** (antérieure) **du vilebrequin**, la goupille de l'alternateur a été trop serrée et s'est donc raccourcie. Cela entraîne un abaissement du rotor et un contact peut se produire entre le rotor (les rivets constituent le point le plus bas) et la bobine du stator. Il en résulte la destruction du stator et donc une panne d'allumage.

Consignes de sécurité et d'utilisation importantes concernant exclusivement les systèmes d'alternateur

- Respectez les consignes de sécurité et les exigences prescrites par le constructeur automobile et le secteur automobile. L'installation nécessite des connaissances spécialisées.
- Après l'installation, veuillez à vérifier le serrage des vis de fixation du stator. Si ces pièces se desserrent, elles seront endommagées. Lors du pré-assemblage, nous ne serrons les vis que très légèrement !
- N'oubliez pas qu'il s'agit uniquement d'un alternateur. Il n'a aucun rapport avec l'allumage. Si vous disposez d'un allumage par batterie, celle-ci doit également être en état de marche.
- Laissez le système que vous venez d'installer s'alimenter en courant avec le moteur en marche avant de commencer à tout mesurer et à vérifier s'il fonctionne réellement. Ou pire encore, n'effectuez pas de modifications immédiatement sans avoir d'abord mis le système en service. Nos pièces sont toutes testées avant livraison. De toute façon, vous ne pouvez pratiquement rien mesurer dessus, à part la tension émise par le régulateur. Si vous n'obtenez pas de courant, vérifiez 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 !
- Ne procédez jamais à des soudures électriques sur le véhicule sans avoir préalablement déconnecté complètement tous les composants électroniques contenant des semi-conducteurs (régulateur, bobine d'allumage et unité de commande). Il n'est pas nécessaire de démonter le stator ni le rotor.
- Les composants électroniques sont sensibles à l'inversion de polarité. Vérifiez toujours le branchement correct de la batterie et le câblage après toute intervention sur le système. Une inversion de polarité ou un court-circuit détruira le régulateur. Ceci **concerne UNIQUEMENT les véhicules avec masse négative.**
- Lors du montage du rotor, veuillez à ne pas endommager les aimants. Évitez tout choc mécanique direct sur le rotor. Pour le transport du Lima, ne placez jamais le stator dans le rotor ; suivez nos instructions d'expédition (emballage).
- Huilez légèrement l'extérieur du rotor, sinon il rouillera rapidement dans cet environnement agressif (ce qui n'est pas dangereux, mais inesthétique).
- N'utilisez jamais d'extracteur à griffes ni de marteau pour retirer le rotor. Cela pourrait déloger les aimants. Utilisez toujours un extracteur à visser M27x1,25 (voir les instructions d'installation).
- Si votre véhicule n'est pas utilisé pendant une longue période, vous devez débrancher la batterie (le cas échéant) afin d'éviter une éventuelle décharge lente via les diodes du redresseur. Cependant, même si la batterie est débranchée, vous constaterez qu'elle se décharge après un certain temps ; ceci est normal.
- Veuillez suivre ces instructions, mais ne vous laissez pas déstabiliser pour autant. Des milliers de clients ont déjà installé nos systèmes avec succès avant vous.

Bonne chance et bonne route !

Consignes de sécurité et d'utilisation importantes – à lire et à respecter intégralement !

- 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 figurant sur le matériel ne servent qu'à vous orienter lors de l'installation. Une fois l'installation terminée, veuillez vérifier l'exactitude de votre réglage à l'aide de méthodes appropriées (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.

- Attention : les systèmes d'allumage génèrent une haute tension, danger de mort ! Avec nos bobines d'allumage, jusqu'à 40 000 volts ! Une manipulation imprudente peut non seulement provoquer de graves douleurs, mais aussi nuire au cœur ! Les personnes portant un stimulateur cardiaque ne doivent pas intervenir sur les systèmes d'allumage. Maintenez toujours une distance de sécurité par rapport à l'électrode et aux câbles haute tension dénudés et, lors des tests, reliez fermement le connecteur de bougie à la masse à l'aide d'un objet isolant afin de décharger la tension en toute sécurité.

Ne tirez jamais sur un connecteur de bougie pour synchroniser le carburateur ! Ne retirez jamais et ne touchez jamais le câble 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 bougies en caoutchouc (*qui ne disposent pas d'une résistance de suppression intégrée*), veuillez utiliser des bougies avec résistance intégrée (*afin de respecter la législation locale en matière de compatibilité électromagnétique*). Ou remplacez le(s) câble(s) par des câbles standard et utilisez des bougies blindées (*mais n'utilisez en aucun cas simultanément des bougies à suppression ET des bougies blindées. Cela entraînerait des dysfonctionnements, notamment des difficultés au démarrage du moteur*). La résistance totale de l'ensemble bougie-connecteur ne doit pas dépasser 5 kΩ.

- N'oubliez pas que les connecteurs de bougies de allumage s'usent avec le temps et voient leur résistance augmenter. Si un moteur ne démarre qu'à froid, la cause est presque certainement un connecteur de bougie défectueux ou une bougie de allumage défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « d'amplification d'allumage » (par exemple, Nology).

- Après l'installation, veuillez à vérifier le serrage de toutes les vis de fixation. Si les pièces se desserrent, elles seront endommagées. Lors du pré-assemblage, nous ne serrons les vis que légèrement !

- Laissez le système que vous venez d'installer s'allumer avant de commencer à tout mesurer et à tout vérifier. Veuillez également tenir compte de nos instructions sur la manière de vérifier la présence d'étincelles. Nos pièces sont toutes testées avant leur livraison. De toute façon, vous ne pourrez pratiquement rien mesurer sur celles-ci. Dans tous les cas, ne mesurez pas les composants électroniques (y compris la bobine d'allumage, à l'exception de sa sortie haute tension). Vous risquez de les détruire sans pour autant obtenir de résultats exploitables ! N'oubliez pas que si le moteur ne démarre pas immédiatement, cela peut souvent être dû au carburateur, au joint d'admission et surtout aux connecteurs de bougies et aux bougies elles-mêmes (malheureusement, même celles qui sont neuves) ; en règle générale, leur réglage doit également être modifié après l'installation du Lima. Si le système ne fonctionne pas immédiatement, vérifiez les connexions à la masse, en particulier entre la masse du châssis et le bloc moteur.

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

- Si vous disposez d'un système équipé d'une double bobine d'allumage, tenez compte de certaines particularités de cette bobine. L'allumage ne fonctionne correctement que lorsque les deux fiches sont connectées à la bobine. Vous ne pouvez donc pas retirer ne serait-ce qu'une seule fiche pour effectuer un test. En effet, chaque sortie est mise à la masse via la fiche de l'autre. Si vous souhaitez vraiment tester un seul côté, la sortie de l'autre bobine doit être reliée à la masse.

- L'étincelle des systèmes de démarrage classiques n'a qu'une faible énergie, d'environ 10 000 volts, et apparaît donc jaune et épaisse. L'étincelle de 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 produite qu'aux vitesses de démarrage par kick. Le simple fait d'appuyer à la main sur le levier du kick ne produit pas d'étincelle.

- La plupart de nos systèmes combinent allumage et alternateur d'éclairage en un seul dispositif. Vous pouvez le reconnaître à la présence d'un régulateur. Il est pratiquement impossible de mesurer quoi que ce soit sur le régulateur, à l'exception de la tension qu'il délivre. Si vous n'obtenez pas de courant, vérifiez 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 pour lesquels certaines particularités doivent être respectées.

- Ne procédez jamais à des soudures électriques sur le véhicule sans avoir préalablement déconnecté complètement tous les composants électroniques contenant des semi-conducteurs (régulateur, bobine d'allumage et unité de commande). N'effectuez des soudures qu'avec du matériel de soudure fonctionnant via des transformateurs de ballast ou débranchez la fiche secteur du fer à souder avant de souder afin d'éviter tout dommage par surtension sur les composants. N'utilisez jamais de pâte de cuivre sur les connecteurs ou les bougies d'allumage.

- Les composants électroniques sont sensibles à l'inversion de polarité. Vérifiez toujours le branchement correct de la batterie et le câblage après toute intervention sur le système. L'inversion de polarité et les courts-circuits détruisent immédiatement le régulateur et la bobine d'allumage ! En règle générale, le câblage s'effectue toujours « couleur sur couleur ». Les exceptions sont explicitement mentionnées dans la notice. Les dommages dus à une inversion de polarité ne sont pas couverts par la garantie.

- Lors du montage du rotor, veillez à ne pas endommager les aimants. Évitez tout choc mécanique direct sur le rotor. **Pour le transport du Lima, ne placez jamais le stator dans le rotor ;** suivez nos instructions d'expédition (emballage).

- Huilez légèrement l'extérieur du rotor, sinon il rouillera rapidement dans cet environnement agressif (ce qui n'est pas dangereux, mais inesthétique).

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

- Si votre véhicule n'est pas utilisé pendant une longue période, vous devez débrancher la batterie (le cas échéant) afin d'éviter une éventuelle décharge lente via les diodes du redresseur. Cependant, même si la batterie est débranchée, vous constaterez qu'elle se décharge après un certain temps ; ceci est normal.

- Veuillez suivre ces instructions, mais ne vous laissez pas déstabiliser pour autant. Des milliers de clients ont déjà installé nos systèmes avec succès avant vous.

Bonne chance et bonne route !

Schéma électrique sans allumage avec régulateur R-102



Couleurs des câbles :	
bl	= bleu
br	= marron
ge	= jaune
gn	= vert
gr	= gris
rt	= rouge
sw	= noir
ws	= blanc

