

Référence 772979900



Avantages par rapport au système d'origine :

Alternateur/allumage électronique pour Yamaha DT 125 E et 125AT2 (ici toutefois sans Dynastart !)


- Système d'allumage magnéto avec condensateur d'énergie. Puissance d'éclairage 12 V/180 W CC. Remplace l'alternateur 12 volts d'origine et le système de contact.

- Ne remplace pas le Dynastart sur l'AT2. Le moteur doit être démarré au kick.

- Ne nécessite aucune modification du carter moteur. Entièrement électronique.

- toutes les pièces sont neuves
- meilleur éclairage
- allumage stable avec CDI haute énergie
- Meilleur démarrage et meilleur fonctionnement
- plus aucun problème avec les rupteurs



Instructions de montage pour le système 772979900	29.4.2026
<p>- Si vous savez monter et régler un système d'allumage d'origine et que vous avez des connaissances de base en mécanique, vous pouvez installer un VAPE ! Si vous n'avez jamais touché à 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 endommage souvent les composants électroniques. 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 adapté à une utilisation avec des batteries plomb-acide rechargeables de 12 V (6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide ou des batteries plomb-acide scellées, AGM, Gel. Il n'est pas adapté à une utilisation avec des 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 des pièces d'origine. Les pièces de ce système ont donc un aspect différent et peuvent ne pas s'ajuster de la même manière (notamment la bobine d'allumage et le régulateur), ce qui nécessitera quelques ajustements 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 passer aux pièces externes. Il arrive souvent que les clients montent ces dernières en premier, ce qui les amène 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 des modifications du marché secondaire potentiellement inconnues, ce qui laisse une grande marge d'erreur.

- Nos systèmes **n'ont PAS été 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 compte-tours électroniques existants ne fonctionnent pas avec le nouveau système. Les interrupteurs de sécurité et les commandes de soupapes électroniques existants ne sont 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 ; veuillez donc vérifier 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 kit, veuillez vérifier si celui-ci comprend un extracteur pour le nouveau rotor. Si ce n'est pas le cas, mieux vaut le commander en même temps. N'utilisez jamais d'autre outil 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 des petites vis, des écrous ou des rondelles. Cela entraînerait également des dommages importants.

- **Si vous disposez d'un accès à Internet, nous vous recommandons de consulter ces instructions en ligne.** En cliquant sur les images, vous pourrez les agrandir et obtenir des informations éventuellement mises à jour. Liste des systèmes disponible à l'adresse <http://www.powerdynamo.biz>



Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :

- unité de stator pré-assemblée
- rotor
- régulateur/redresseur
- bobine d'allumage électronique (CDI)
- câble haute tension
- relais de coupure
- attaches de câbles



- Pour retirer le nouveau rotor, vous aurez besoin de l'outil d'extraction M27x1,25 (réf. 99 99 799 00). Non fourni.

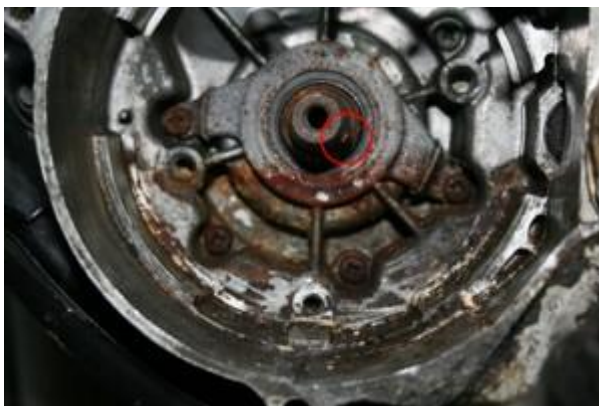
- **Remarque :** n'utilisez jamais de tire-boulons à griffes, de marteau ou tout autre outil susceptible de faire tomber les aimants.



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

- Débranchez la batterie et retirez-la de la moto. Notez que vous allez installer un système de 12 volts ; vous devrez donc soit utiliser une batterie de 12 volts, soit opter pour une conduite sans batterie. Si vous choisissez de rouler sans batterie, veuillez consulter nos informations à ce sujet.

- Débranchez les câbles de votre ancien alternateur et retirez-le. Dévissez l'ancien stator et retirez-le du moteur. Retirez le rotor ; vous aurez besoin d'un extracteur pour cela.

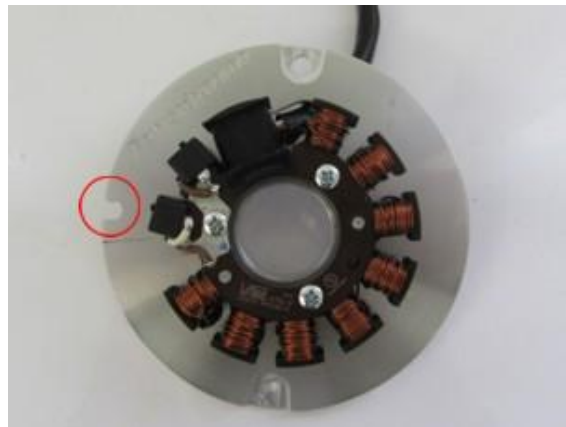


- Retirez la clavette Woodruff du vilebrequin. Vous n'en aurez plus besoin. N'oubliez surtout pas de le faire, sinon vous rencontrerez des difficultés lors du remontage.

- **Remarque** : cette clavette Woodruff ne maintient pas réellement votre rotor sur l'arbre, cette fonction étant assurée par le cône. Elle sert simplement à guider le réglage correct, qui sera désormais obtenu autrement.



- Placez l'ensemble pré-assemblé (adaptateur/stator) sur le carter. Vissez-le à l'aide des vis M5 fournies.





- Observez le nouveau rotor. Vous remarquerez sur sa circonférence une petite ligne gravée au laser. Observez ensuite la plaque de base. Vous y trouverez également un repère. Il s'agit des repères d'allumage. Ils doivent être alignés au moment de l'allumage.

- Comme le repère sur la plaque de base ne sera plus visible une fois que vous aurez mis en place le grand rotor, reportez-le sur le carter comme indiqué sur l'image.



- Retirez la bougie d'allumage. Placez le rotor sans le serrer sur le vilebrequin et vérifiez qu'il peut tourner librement. Amenez le piston en position d'allumage ; pour cela, vous pouvez vous aider en fixant le nouveau rotor à la main sur le vilebrequin pour l'utiliser comme manivelle.



- Une fois le point d'allumage souhaité trouvé, retirez à nouveau le rotor avec précaution sans modifier la position du vilebrequin. Remettez-le en place sur le vilebrequin de manière à ce que le repère sur le rotor soit aligné avec celui du stator.

- Si la position du vilebrequin change, vous devez recommencer. Dans cette position, fixez soigneusement le rotor à l'aide de la vis M7 fournie. (N'oubliez pas d'utiliser la rondelle !)

- L'allumage est maintenant réglé.

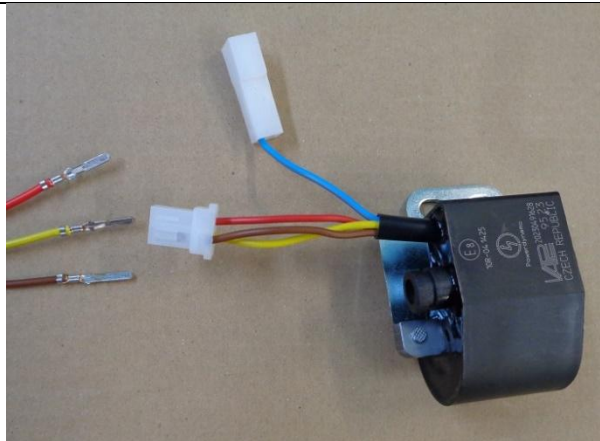
- Fixez le nouveau régulateur et la bobine d'allumage à un endroit approprié et acheminez les fils en conséquence.



Raccordez les pièces comme indiqué sur le schéma de câblage correspondant !

- Pour notre régulateur CC standard (95 22 699 06), utilisez le schéma de câblage **73ir12** :
- Pour notre régulateur CC avec condensateur de lissage intégré (73 00 799 50), utilisez en plus le schéma de câblage **reg_102** :

- Afin de faciliter le passage des câbles à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, la cosse en plastique du câblage de l'alternateur qui relie la bobine d'allumage n'a pas été enfichée sur la borne du câble. Vous ne devez y enficher cette cosse qu'une fois que tout a été correctement installé côté moteur.



- Repérez la bobine d'allumage avec sa fiche femelle et ses trois fils (rouge, marron et jaune).
- Placez le boîtier de connecteur à 4 broches fourni sur ce connecteur et insérez les trois fils (rouge, marron et blanc) provenant de l'alternateur. Assurez-vous que les bornes s'enclenchent correctement dans le boîtier et que vous connectez :
 - le rouge au rouge
 - le marron au marron
 - le jaune au jaune

- 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.

Raccordement de l'alternateur Powerdynamo au circuit d'éclairage (via le régulateur) :



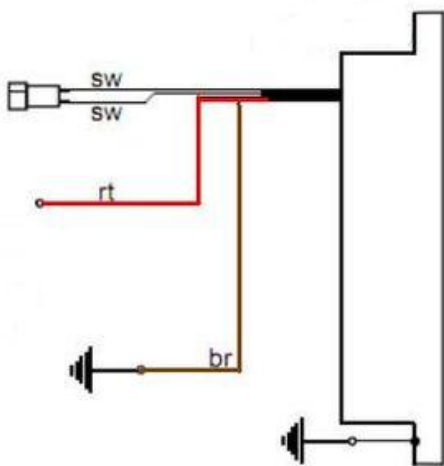
- Les deux fils noirs provenant de la bobine du stator alimentent les phares, le klaxon, les clignotants, etc. Ils n'ont aucun rapport avec l'allumage.
- Cette tension (comprise entre 10 et 50 volts CA) doit toutefois être stabilisée (régulée) et, pour la plupart des utilisations, redressée en courant continu (CC) car il s'agit principalement de courant alternatif (CA).

- Pour cela, nous proposons 2 régulateurs différents :

Attention : toute inversion entre le pôle positif et le pôle négatif (sur les versions à courant continu) entraîne la destruction immédiate du régulateur. Cela ne sera pas couvert par la garantie, car il s'agit d'une négligence ! On reconnaît généralement un régulateur grillé à son odeur âcre.

Régulateur de type 1 : avec régulateur CC standard (95 22 699 06), utilisez le schéma de câblage 73ir12 :	
	<p>- Le nouveau régulateur/redresseur est équipé d'une fiche compacte à 6 broches, dont une n'est pas utilisée. Un cache-fiche femelle adapté à cette fiche est fourni. Vous devez insérer les fils suivants (dont les cosse s'enclenchent dans la fiche) dans cette fiche femelle :</p>
<p>- Les deux câbles noirs provenant du générateur ...</p>	<p>... raccordez-les aux broches 1 et 4 du nouveau régulateur (de là, des fils noirs identiques partent vers l'intérieur de l'appareil). Peu importe quel fil est raccordé à laquelle des deux bornes (1 et 4), car ils transportent du courant alternatif.</p>
<p>- Le nouveau câble marron muni d'une cosse à œillet ronde ...</p>	<p>... relie la broche 3 du régulateur (d'où part également un fil marron vers l'intérieur de l'appareil) au pôle négatif de la batterie ou (si vous roulez sans batterie) à la masse (châssis).</p>
<p>- Le nouveau câble rouge avec la cosse à œil rond...</p> <p style="text-align: center;">Attention : Une polarité incorrecte endommagera les composants électroniques !</p>	<p>... se connecte à la broche 5 du nouveau régulateur (de là, un fil rouge part également vers l'intérieur de l'appareil). C'est ici que la tension positive régulée sort pour se connecter au pôle positif de la batterie, ou (si vous roulez sans batterie) à la borne d'entrée de tension de l'interrupteur principal (contacteur d'allumage, motos allemandes : broche 51/30).</p>
<p>- Assurez-vous qu'un fusible de 15 A est installé entre la batterie et le circuit du véhicule.</p>	
<p>- Le fil vert/rouge à la broche 6 du nouveau régulateur ...</p>	<p>... correspond au voyant de contrôle de charge. C'est là que vous devez brancher le fil qui reliait auparavant le voyant de contrôle au régulateur d'origine.</p> <p>- Notez bien que ce contrôle ne fonctionne qu'en présence d'une batterie. Si vous roulez sans batterie mais que vous connectez tout de même le fil, vous verrez que le voyant s'allume dès que l'alternateur produit du courant. Par conséquent, sans batterie, ne le connectez pas.</p>

Régulateur de type 2 : avec régulateur CC et condensateur de lissage intégré (73 00 799 50), utilisez en plus le schéma de câblage **reg_102** :



- les deux fils noirs (sw) correspondent à l'entrée CA provenant de l'alternateur (comme il s'agit de courant alternatif, peu importe quel fil noir est relié à quel autre fil noir)
- le fil rouge (rt) correspond à la sortie 12 V CC
- le fil marron (br) est la masse, reliée en interne au boîtier

- Il reste le fil bleu (parfois bleu/blanc) au niveau de la bobine d'allumage. Il s'agit du fil de coupure (kill).

Raccordé à la masse, il coupe l'allumage !

- Remarque :

en cas de problèmes d'allumage, commencez par déconnecter ce fil bleu. Dans de nombreux cas, cela vous permettra de repartir

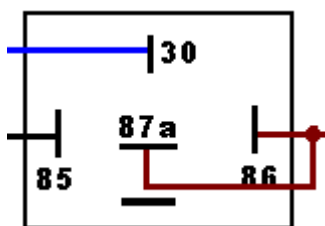
Mise hors tension via un interrupteur d'arrêt séparé (lorsque vous roulez sans batterie) :

Le relais ne sera pas installé. Le câble bleu (ou blanc) de la bobine d'allumage sera relié à un coupe-circuit, se fermant à la masse (un bouton au niveau du guidon). Vous pouvez également installer un contacteur d'allumage permettant de se relier à la masse lorsqu'il est en position OFF.

Procédure pour la batterie :

Reliez le fil marron du relais à une bonne masse. Faites passer le fil noir le plus long du relais jusqu'au fil qui était auparavant relié à une broche sous tension lorsque le contact est mis (sur les motos allemandes : broche 15) et reliez-le à cet endroit. Connectez le fil bleu de la broche 30 du relais au fil bleu (ou blanc) de la nouvelle bobine d'allumage. Si votre batterie venait à tomber en panne sur la route, il vous suffirait de déconnecter ce fil bleu pour que votre moto redémarre (elle ne s'arrêtera alors plus en coupant le contact).

Câblage du relais (le cas échéant) :



- Le fil marron muni d'une cosse à anneau provenant des broches 87a et 86 est relié à la masse.
- Le fil noir provenant de la broche 85 est relié à une borne de l'interrupteur principal sous tension lorsque celui-ci est activé.

Vissez le câble haute tension (d'allumage)...

- **N'utilisez pas** de câbles amplificateurs d'étincelles, tels que les « Nology supercables » ou les « hot wire ». Cela perturberait le système et pourrait l'endommager.

... dans la bobine d'allumage et enfitez le joint en caoutchouc avant de monter la bobine (ce sera plus facile).

- Veuillez utiliser le câble fourni avec le kit et non n'importe quel vieux câble.

- 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 »).
- **N'utilisez pas** de bougies d'allumage équipées d'une résistance de suppression interne. NGK (par exemple) proposait de telles bougies d'allumage identifiées par la lettre « R » (pour résistance).
- Enfin, **avant d'installer la batterie et avant le premier démarrage au kick**, veuillez vérifier attentivement toutes les connexions et tous les raccordements en vous référant au schéma électrique. Vérifiez également que la tension de la batterie et des ampoules est correcte (12 V).
- 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.
- **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.

Informations importantes relatives à la sécurité et au fonctionnement

- La sécurité avant tout ! Veuillez respecter les règles générales de santé et de sécurité applicables à la réparation des véhicules à moteur (MVR), ainsi que les consignes de sécurité et les obligations indiquées par le constructeur de votre moto.
Les repères de calage figurant 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.
- **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 dangereux. 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.
Ne retirez jamais les capuchons de bougies lorsque le moteur tourne. Lavez votre véhicule uniquement lorsque le moteur est à l'arrêt et le contact coupé.
- Le kit devrait contenir un câble HT muni d'un capuchon en caoutchouc fixe (*qui ne comporte pas de résistance*) ; vous devrez utiliser une bougie d'allumage avec résistance intégrée (*ou remplacer le capuchon par celui qui en comporte une*) afin de respecter la réglementation locale (*exigences en matière de compatibilité électromagnétique*).
- 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.
- 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).
- Après l'installation, veuillez vérifier le serrage de toutes les vis, y compris celles préinstallées. Si des pièces se desserrent pendant le fonctionnement, cela entraînera inévitablement des dommages matériels. Nous pré-assemblons les vis de manière lâche uniquement.
- 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 équipés de bobines d'allumage à double sortie présentent quelques particularités. Veuillez noter que lors des essais effectués sur un côté, l'autre côté doit être soit raccordé à une bougie d'allumage installée, soit correctement mis à la terre. Dans le cas contraire, aucune étincelle ne se produira d'un côté comme de l'autre. 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 inversion de polarité. Après toute intervention sur le système, vérifiez bien la polarité de la batterie et du régulateur. Une inversion de polarité provoque des courts-circuits et endommage le régulateur, la bobine d'allumage et le dispositif d'avance. En règle générale, le câblage s'effectue toujours en respectant la correspondance des couleurs. 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 tout choc direct sur la périphérie 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 un extracteur à griffes ni un marteau pour démonter le rotor. Les aimants pourraient se détacher. Nous proposons un extracteur spécial pour démonter le nouveau rotor (voir la notice de montage) !

- Si la moto n'est pas utilisée pendant une période prolongée, veuillez débrancher la batterie (le cas échéant) 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 moto équipée de son nouveau cœur électrique !

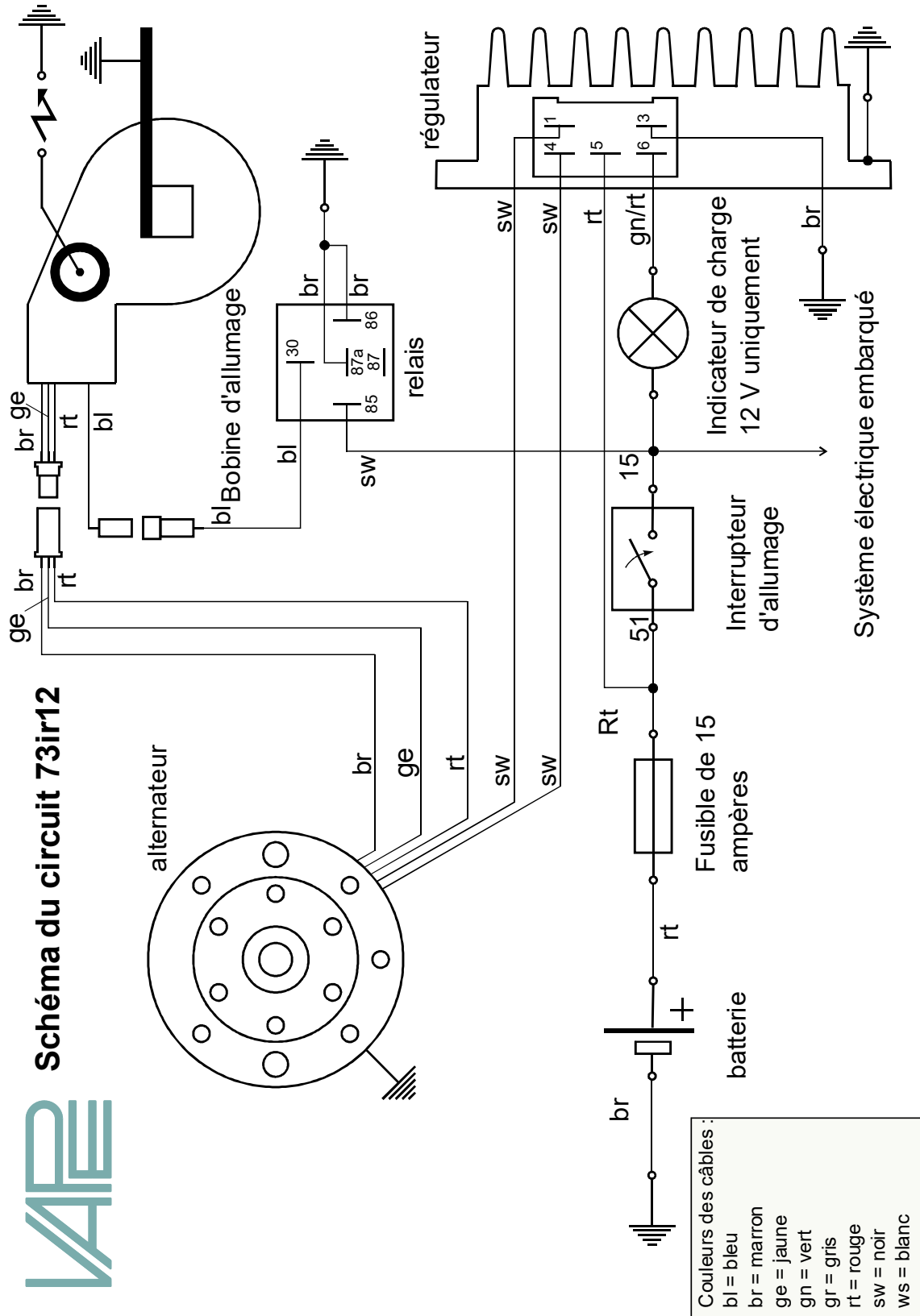


Schéma de câblage du contrôleur 102

