

Système 763579900**avantage par rapport au système d'origine****Alternateur/allumage pour DKW SB500**

- Alternateur à aimant avec allumage intégré. Sortie 12 V/150 W CC. Allumage à semi-conducteurs. Remplace l'ancienne dynamo, les rupteurs, le régulateur centrifuge et les bobines d'allumage.

- L'allumage est statique ; grâce aux carburants modernes et à l'allumage haute tension, il n'est pas nécessaire de réduire l'avance au démarrage (nous l'avons testé). Avec ses 2 kg, le rotor est bien plus léger que le rotor d'origine qui pesait plus de 6 kg. Cela permet au moteur de tourner plus librement et réduit l'usure des paliers principaux. Aucune modification du moteur n'est nécessaire, s'adapte comme la dynamo d'origine.

- le système est disponible (ce qui n'est pas le cas du système DKW)
- toutes les pièces sont neuves
- un rendement lumineux supérieur (vous pouvez utiliser une ampoule de 12 V/40 à 45 watts)
- allumage très stable avec une étincelle puissante
- meilleur démarrage, meilleure combustion du carburant
- plus aucune usure des points de contact
- plus besoin de régulateur centrifuge fragile
- usure des paliers de vilebrequin nettement réduite grâce au poids réduit du rotor



M763579900

Instructions de montage pour le système 763579900	31.8.2026
- Si vous savez installer et régler un système d'allumage d'origine et que vous avez des compétences mécaniques de base, vous pouvez installer un VAPE ! Si vous n'avez jamais intervenu sur votre système d'allumage, mieux vaut confier cette tâche à quelqu'un qui s'y connaît.	
- 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 coût résultant de, ou lié 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	
IMPORTANT	
- Veillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer toute intervention sur votre moto	
Veillez garder à l'esprit que toute modification du matériel ainsi que toute tentative de réparation de votre propre initiative non approuvée par 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 des 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 (contrecoups violents). Soyez prudent lors des premiers essais. Si nécessaire, modifiez les réglages pour adopter des valeurs plus sûres (moins d'avance). Lors du montage, vérifiez soigneusement que le rotor (volant d'inertie) ne touche pas les bobines du stator ni aucun autre élément, ce qui peut se produire dans diverses circonstances et entraîner des dommages graves.	
Utilisation prévue	
- Ce système est destiné à 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 la suite. Ce système n'est pas un système de tuning et n'apportera 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 latéraux 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 polluants gazeux ni le niveau sonore. 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 la réglementation en vigueur concernant la moto. (Veuillez vérifier la réglementation en vigueur dans votre région !) Ce système n'est pas adapté à une utilisation lors d'épreuves de 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.	
 - VAPE garantit que ses produits sont homologués et portent le marquage « E » dans un cercle (E8 spécifiquement pour la République tchèque), assurant ainsi la conformité constante des caractéristiques du produit aux règlements d'homologation ECE applicables (notamment le règlement ECE R10.05). Des contrôles sont régulièrement effectués par l'autorité compétente.	
- Le système de charge est 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, de type AGM ou 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.	
- 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 de votre part quelques adaptations.	

- **Lors du montage, commencez impérativement par assembler les pièces du bloc moteur** afin de vérifier qu'elles s'adaptent bien avant de passer au montage des pièces externes. Dans de nombreux cas, les clients les montent en premier lieu et finissent ainsi par les modifier, ce qui constitue une violation de la garantie et les rend 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 **n'ont PAS été testés pour une utilisation avec des appareils électroniques tiers (tels que les GPS, les téléphones portables, l'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 ; veuillez donc vérifier au préalable votre situation légale.

- Si vous ne disposez pas des compétences nécessaires pour procéder à 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 adapté au nouveau rotor. Si ce n'est pas le cas, il est préférable de 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 plastification des aimants, essayez de repousser les aimants sur le côté avec vos doigts). Suite à un 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. En cas de 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 graves.

- **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 une meilleure qualité, ainsi que des informations éventuellement mises à jour. Liste des systèmes disponible à l'adresse <http://www.powerdynamo.biz>

Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :



- un stator préassemblé
- régulateur/redresseur
- double bobine d'allumage et câbles HT
- relais avec câbles
- écrou de rotor M16
- divers petits éléments



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

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

- Assurez-vous que votre moto est bien calée, de préférence sur un établi surélevé, et que vous disposez d'un bon 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 aurez donc besoin d'une batterie de 12 volts et d'ampoules de 12 volts. Le klaxon peut rester en 6 volts.
- Débranchez tous les câbles de l'ancienne dynamo et retirez ces pièces. Retirez la clavette Woodruff du maneton. Elle n'est plus nécessaire et son absence vous donnera beaucoup plus de liberté pour trouver la bonne position d'allumage (qui, en raison de l'essence à indice d'octane élevé et du nouveau système d'allumage, diffère considérablement des anciennes valeurs : l'avance est moindre).



- Ne vous inquiétez pas de l'absence des deux aimants à l'intérieur du rotor. C'est voulu, afin de faciliter l'allumage.



- Examinez le nouveau stator pré-assemblé et mémorisez sa composition.
- Il y a un adaptateur inférieur plus épais, un adaptateur supérieur plus fin, une plaque de base du stator et la bobine du stator.
- Dévissez les 3 vis M4 qui maintiennent le stator, soulevez légèrement la bobine pour accéder aux 2 vis M5 à tête fraisée situées en dessous et retirez-les également.
- Séparez ensuite l'adaptateur inférieur de l'adaptateur supérieur.

- Veillez à ne pas endommager la couche isolante de la bobine du stator.



- Placez l'adaptateur inférieur sur le support arrière de la dynamo DKW (, déjà posé sur le carter) et vissez-le à l'aide des 4 vis à six pans creux M7x30 (version DY 7x35) fournies.

- Placez la plaque d'adaptation supérieure, avec la base du stator et le stator posés sans les serrer dessus, sur l'adaptateur inférieur. La bobine noire la plus grande doit être orientée vers le bas.
- Fixez l'adaptateur supérieur, ainsi que le support de bobine, à l'adaptateur inférieur (à l'aide de 2 vis à tête fraisée M5).

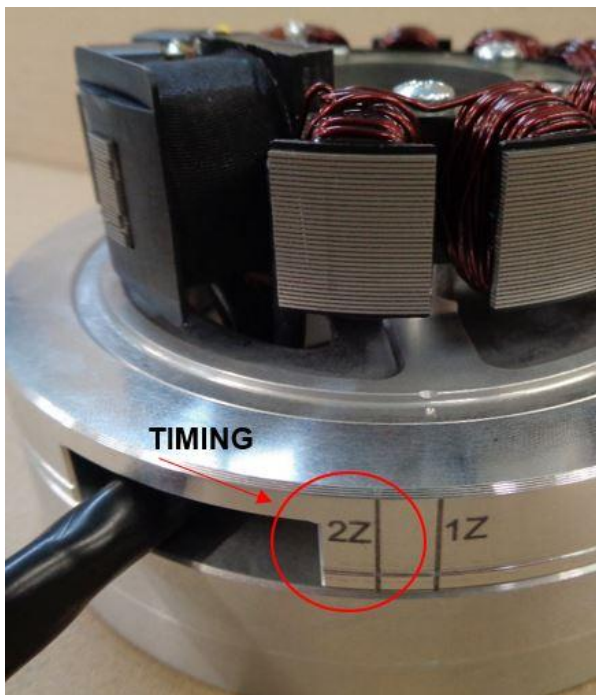


- Remettez ensuite la bobine du stator en place sur la plaque, en veillant à ne pas endommager les fils. Assurez-vous que l'ouverture intérieure du stator s'emboîte uniformément sur le rebord de fixation surélevé de la plaque de base ; sinon, la bobine sera de travers et entrera en contact avec le rotor, ce qui l'endommagera.
- Vissez la bobine à l'aide des 3 vis hexagonales M4 et serrez-les.



- Placez le rotor sur l'arbre.
- Vérifiez (important !) qu'il tourne librement au-dessus des plaques (si l'arbre a fait l'objet de réparations importantes, le rotor risque d'être trop bas).

- Avant de visser le rotor sur l'arbre, vous devrez régler l'allumage.
- Observez le nouveau rotor. Vous remarquerez sur sa circonférence un petit repère rouge. Vous trouverez un autre repère sur la circonférence de l'adaptateur supérieur. Il s'agit dans les deux cas de repères d'allumage qui doivent être alignés au moment de l'allumage.



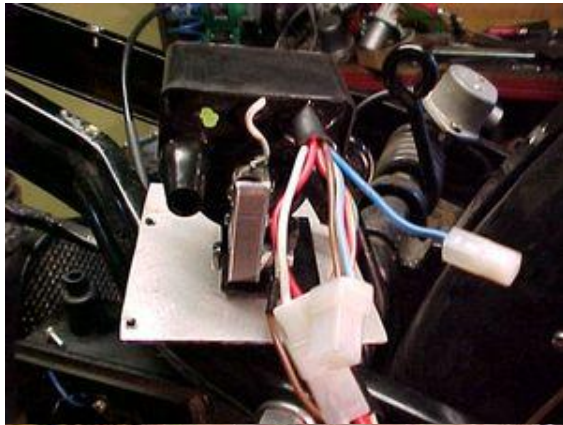
- Retirez les bougies d'allumage et **placez le piston en position d'allumage**. Le manuel DKW indique une valeur de 6,5 mm avant le point mort haut (BTDC). Nous vous recommandons de régler cette valeur entre 4 et 5 mm environ.
- Comme cette opération est difficile à réaliser à l'aide du levier de démarrage, placez le nouveau rotor sur le vilebrequin (sans le visser) et utilisez-le comme poignée pour tourner la manivelle.
- Une fois la bonne position du vilebrequin trouvée, retirez à nouveau le rotor avec précaution et remettez-le en place de manière à ce que les deux repères d'allumage soient alignés comme indiqué ici.
- **Si vous avez un moteur bicylindre, suivez le repère comme indiqué.**



- Vissez le rotor à l'aide de l'écrou tubulaire M16.
- Le nouveau rotor peut être retiré à l'aide d'un extracteur M27x1,25.
- **Remarque :** n'utilisez jamais d'extracteur à griffes, de marteau ou tout autre outil susceptible de faire tomber les aimants.

Il reste à fixer les pièces externes :

- La nouvelle bobine double, le convertisseur de tension, le régulateur/redresseur et le relais doivent être fixés à la moto à un endroit pratique (plus facile à dire qu'à faire si vous préférez dissimuler ces pièces autant que possible).
- Les photos suivantes proposent quelques idées pour y parvenir. N'importe quel emplacement convient toutefois pour les fixer.
- La bobine d'allumage, plutôt encombrante, peut être fixée à une petite plaque de support (non fournie) qui, à son tour, est montée sur le cadre sous le réservoir. La bobine pend alors la tête en bas au-dessus des cylindres.



- Le relais peut être installé dans le coffret électrique.

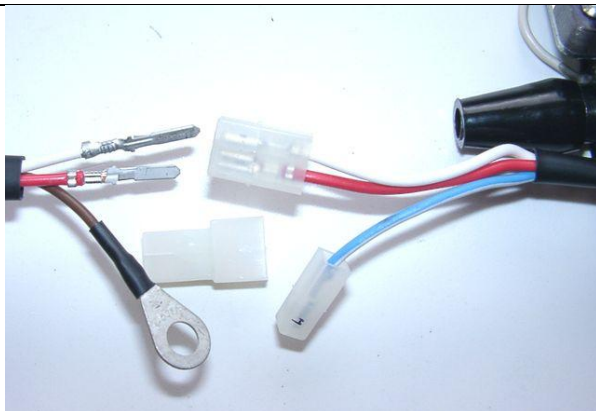


- Le régulateur et le convertisseur peuvent être installés dans le boîtier latéral.

Raccordez les composants conformément au schéma de câblage correspondant !

- Pour notre régulateur CC standard (95 22 699 06), utilisez le schéma de câblage **72ir12**.
- 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 du câble à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, le capuchon en plastique du câblage de l'alternateur qui mène à la bobine d'allumage n'a pas été enfiché sur la cosse du câble. Vous ne devez y enficher ce capuchon qu'une fois que tout aura 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 prise à deux positions fourni sur cette prise 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 raccordez :

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

- Si vous avez besoin (ou si vous 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 nouvel alternateur, muni d'une cosse à œillet, doit être vissé au châssis de la bobine d'allumage (masse). Ce raccordement est très important. Ne comptez pas sur le châssis pour assurer la mise à la masse. Le vernis, l'huile et la saleté empêchent souvent un bon contact !

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



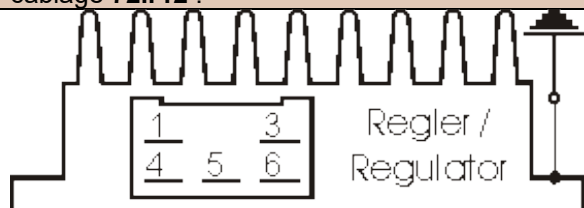
- Les deux fils noirs provenant de la bobine du stator acheminent la tension vers les feux, le klaxon, les clignotants, etc. Ils n'ont aucun rapport avec l'allumage.

- 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 deux régulateurs différents :

Attention : toute confusion entre le pôle positif et le pôle négatif (sur les versions CC) 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 un régulateur CC standard (95 22 699 06), utilisez le schéma de câblage 72ir12 :



- Le nouveau régulateur/redresseur est équipé d'une fiche compacte à 6 broches, dont l'une n'est pas utilisée. Un cache-fiche femelle adapté à cette fiche est fourni. Vous devez insérer dans cette fiche femelle les fils suivants (dont les cosse s'enclenchent dans la fiche) :

Les deux câbles noirs provenant de l'alternateur...

... 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.

Le nouveau câble marron muni d'une cosse à œillet.

... 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).

Le nouveau câble rouge muni d'une cosse à œillet...

Attention :
Une polarité incorrecte endommagera les composants électroniques !

... se connecte à la broche 5 du nouveau régulateur (de là, un fil rouge part également vers l'intérieur de l'appareil). Ce fil constitue un point d'intégration majeur entre l'ancien et le nouveau système. C'est ici que la tension positive régulée sort pour se connecter à la borne positive de la batterie ou (si vous roulez sans batterie) à la borne d'entrée de tension de l'interrupteur principal (serrure de contact ; sur les motos allemandes : broche 51/30).

Assurez-vous d'avoir un **fusible de 16 A** entre la batterie et le circuit du véhicule.

Le fil vert/rouge au niveau de la broche 6 du nouveau régulateur...	... correspond au voyant de contrôle de charge. C'est là que vous branchez le fil qui reliait auparavant le voyant de contrôle au régulateur d'origine. - Notez bien que ce dispositif de contrôle ne fonctionne qu'en présence d'une batterie. Si vous roulez sans batterie mais que vous connectez tout de même le fil, vous constaterez que le voyant s'allume même lorsque l'alternateur produit de la tension. Par conséquent, en l'absence de batterie, ne le connectez pas.
- La fonction de commande des feux de position repose sur un commutateur à transistor et constitue une fonction supplémentaire. Même en cas de défaillance de celle-ci, le régulateur peut tout de même fonctionner correctement. Vérification simple : mettez le moteur en marche, allumez les feux, puis débranchez la batterie. Si les feux restent allumés, l'appareil fonctionne correctement.	

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 2 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, et - 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 d'allumage. - S'il est relié à la masse, il coupera l'allumage ! <u>Remarque :</u> - En cas de problèmes d'allumage, commencez par débrancher ce fil bleu. Dans de nombreux cas, cela vous permettra de repartir	- <u>Mise hors tension via un interrupteur d'arrêt dédié</u> (en cas de conduite sans batterie) : Le relais ne sera pas installé. Le câble bleu (/blanc) de la bobine d'allumage sera raccordé à un coupe-circuit, qui se ferme à la masse (un bouton situé sur le guidon). Vous pouvez également installer un contacteur d'allumage permettant de se raccorder à la masse lorsqu'il est en position OFF. - <u>Procédure relative à la batterie :</u> 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. Raccordez le fil bleu provenant 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 débrancher 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 surtout 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 enflez 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 clés à bougies (de préférence d'une résistance comprise entre 0 et 2 kΩ). 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 dotées d'une résistance de suppression interne. NGK (par exemple) proposait ce type de bougies, identifiées par la lettre « R » (pour « résistance »).	
	- Sur nos bobines à double sortie, les deux extrémités du circuit secondaire sont reliées aux bougies d'allumage. - La résistance typique entre les deux sorties est de 6,2 kΩ. Les deux sorties se déclenchent simultanément (comme c'est souvent le cas avec les systèmes jumelés). Les étincelles seront toutefois polarisées avec un déphasage de 180 degrés, ce qui peut être visible lorsque vous les observez à la lumière stroboscopique.
- L'allumage ne fonctionnera correctement que si les deux bornes de la bougie sont connectées. Vous ne pouvez pas tester une borne alors que l'autre est ouverte (c'est-à-dire non posée sur la bougie montée). En effet, chaque borne utilise (en réalité) la masse fournie par l'autre. Cela signifie également que les deux bougies fonctionnent en série, ce qui ajoute des résistances ; il est donc préférable d'utiliser des douilles de bougie (résistances) à faible résistance et de s'assurer qu'elles sont en bon état. En cas de doute, mesurez la résistance sur une douille chaude (chauffez-la avant de la mesurer). - Si le circuit de masse d'un côté, passant par la bougie, la bobine, puis l'autre bougie et sa masse, est interrompu, vous n'obtiendrez aucune étincelle – d'aucun des deux côtés. Si vous souhaitez vraiment tester un seul côté, reliez le fil haute tension de l'autre côté à la masse (mettez-le à la terre) ; cela fonctionnera alors. Parfois, une bobine privée de sa masse de l'autre côté cherche un substitut, ce qui provoque de véritables feux d'artifice autour d'elle jusqu'au châssis.	
- 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 se retrouve raccourci. Le rotor se retrouve alors plus bas et peut désormais entrer en contact, par ses rivets, avec la bobine du stator. Il en résulte 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 donnés 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, voire 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 jusqu'à 40 000 volts ! En cas de manipulation imprudente, cela peut non seulement être douloureux, mais aussi carrément dangereux. Veuillez respecter une distance de sécurité 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. Ne lavez votre véhicule qu'avec le moteur 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 comporte une résistance*) afin de respecter la réglementation locale (*exigences en matière de compatibilité électromagnétique*).

- N'utilisez pas simultanément un ou plusieurs capuchons de bougie comportant une résistance **AVEC** une ou plusieurs bougies comportant une résistance. Cela entraînerait des problèmes, notamment des difficultés de démarrage du moteur. La résistance totale combinée du capuchon et de la bougie ne doit pas dépasser 5 kΩ.

- N'oubliez pas que les bougies de allumage vieillissent, ce qui augmente leur résistance. Si un moteur ne démarre que lorsqu'il est froid, il est très probable que cela soit dû à un capuchon de bougie défectueux ou à une bougie de allumage 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-montons 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. De toute façon, vous ne pourrez 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 et 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, possède relativement peu d'énergie et apparaît donc jaune et épaisse (ce qui la rend toutefois très visible). L'étincelle produite par notre système est une étincelle à haute énergie pouvant atteindre 40 000 volts ; elle est donc très fine et concentrée, 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 alimentés par batterie).

- Les systèmes équipés de bobines d'allumage à double sortie présentent quelques particularités. Veuillez noter que lors des essais effectués d'un côté, l'autre côté doit soit être raccordé à une bougie d'allumage installée, soit être 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, des étincelles longues et dangereuses peuvent jaillir tout autour de la bobine.
 - Ne procédez jamais à un 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 le soudage à l'étain. Avant de toucher aux composants électroniques, débranchez le fer à souder du secteur ! N'utilisez jamais de mastic de cuivre sur les bougies d'allumage.
 - Les composants électroniques sont très sensibles à une polarité incorrecte. Après toute intervention sur le système, vérifiez bien la polarité de la batterie et du régulateur. Une polarité incorrecte 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 « couleur contre 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 tout choc direct 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 kΩ. Privilégiez celles de 1 ou 2 kΩ. Gardez à l'esprit que les douilles de bougies d'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 et/ou une bougie défectueuse. En cas de problème, 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 d'enduire 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 risqueraient de 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 qu'une batterie débranchée finira par se décharger d'elle-même 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, avant vous, des milliers d'autres clients ont installé le système avec succès.
- Profitez pleinement de votre moto équipée de son nouveau cœur électrique !**

Schéma de câblage 72ir12

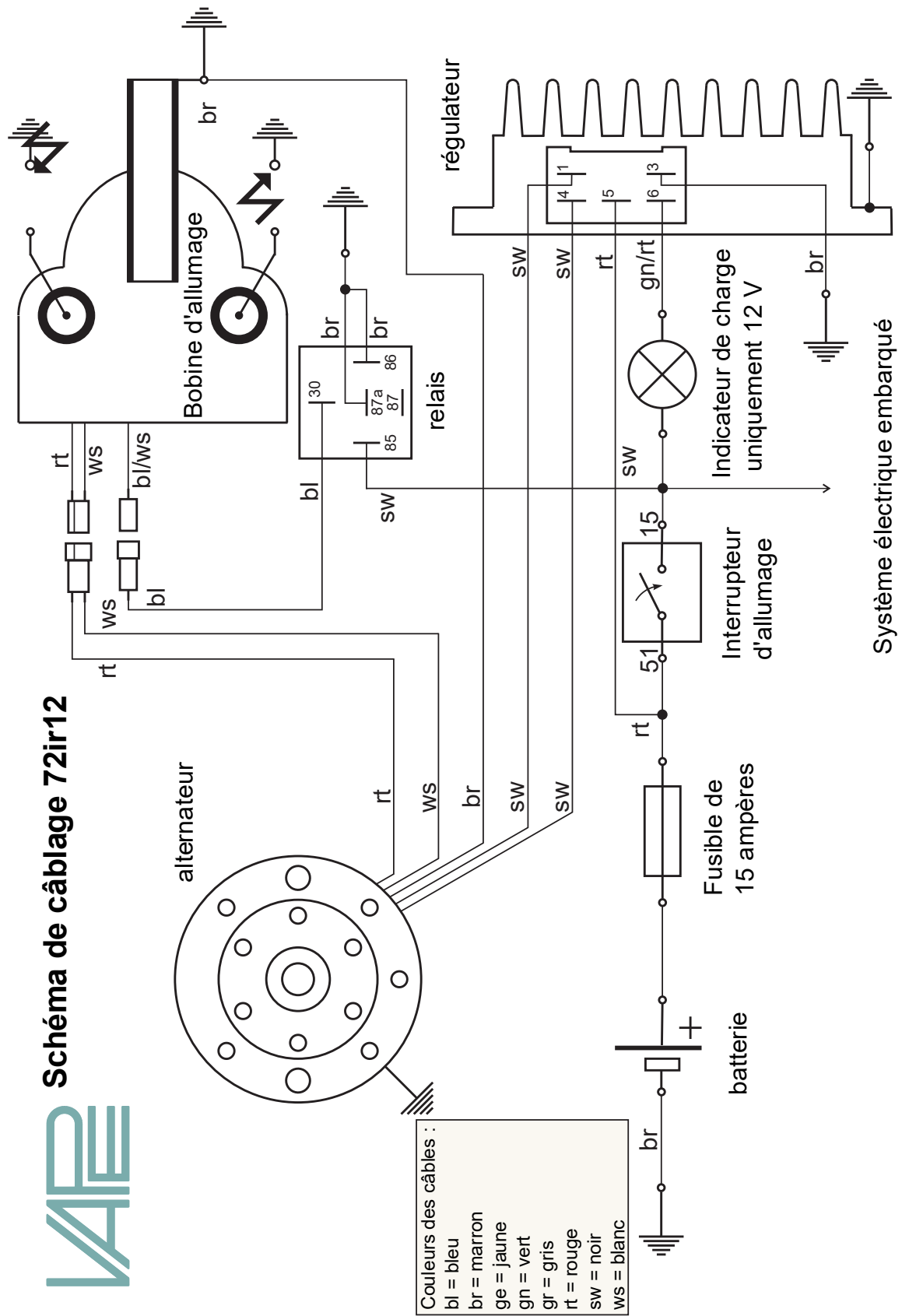


Schéma de câblage du contrôleur 102

