

Référence 734579900**Alternateur / allumage électronique
pour Yamaha TY 250; YZ400E (1977-
1978)**

- Spécialement conçu pour la moto de trial TY250 qui nécessite un volant d'inertie lourd, mais convient également aux modèles DT250A, DT360A, DT250B, DT250C, DT400C et éventuellement les modèles MX360A, MX360B, MX400B, MX400C (mais son rotor est plus lourd: 1,9 kg au lieu de 1,1 kg pour notre système DT).



Avantage par rapport au système d'origine :

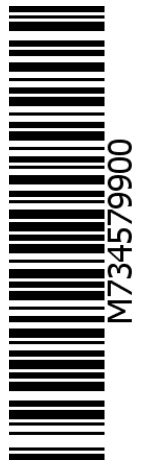
- Générateur à aimant avec allumage électronique intégré. Puissance de sortie: 12 V / 180 W CC. Remplace l'ancien système de magnéto dans son intégralité. Allumage électronique, sans entretien.

- Aucune modification du carter moteur n'est nécessaire.

Poids du rotor: 1,9 kg

Diamètre: 128 mm

- toutes les pièces sont neuves
- puissance lumineuse élevée
- allumage très stable avec une étincelle puissante
- meilleur démarrage, meilleure combustion du carburant
- plus aucune usure des points de contact



Instructions de montage pour le système 734579900	1.9.2026
- Si vous êtes capable d'installer et de régler un système d'allumage d'origine et que vous possédez des compétences mécaniques de base, vous pouvez installer un système VAPE! Si vous n'avez jamais travaillé sur votre système d'allumage, il est préférable de confier cette tâche à une personne compétente.	
- VAPE ne peut 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	
- Veuillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer les travaux sur votre moto	
Veuillez garder à l'esprit que toute modification du matériel ainsi que toute tentative de réparation effectuée par vos propres moyens sans l'accord de VAPE peut entraîner la perte de la garantie. Ne coupez pas les fils. Cela entraîne la perte de la protection contre l'inversion de polarité et provoque souvent des dommages au niveau des composants électroniques. Veuillez également prendre connaissance des informations fournies sur la page d'informations dédiée 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 ou tout 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 des pièces de rechange. 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 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 l'usage prévu, le système n'enfreindra donc normalement pas la réglementation en vigueur concernant la moto. (Veuillez vérifier la réglementation en vigueur dans votre pays !) 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 les produits homologués portant le marquage « E » dans un cercle (E8 spécifiquement pour la République tchèque) sont conformes aux réglementations d'homologation ECE applicables (en particulier la norme 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, AGM ou au 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 nécessite une certaine adaptation de votre part.	

- **Lors du montage, commencez impérativement par l'assemblage des pièces liées au moteur** afin de vérifier qu'elles s'adaptent bien avant de procéder à la pose des pièces externes. Dans de nombreux cas, les clients montent ces dernières en premier et les modifient souvent, 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, de versions et éventuellement de modifications du marché secondaire inconnues, ce qui laisse une grande marge d'erreur.

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

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

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

- Le rotor est sensible aux chocs (y compris pendant le transport). Avant le montage, vérifiez toujours qu'il n'est pas endommagé (sur un rotor sans plastification des aimants, essayez de repousser les aimants sur le côté avec vos doigts). Après un choc, les aimants collés peuvent s'être détachés et ne tenir au rotor que par la force magnétique, ce qui rend 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 de petites vis, des écrous ou des rondelles. Cela entraînerait également des dommages graves.

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

Vous devriez avoir reçu ces pièces



- ensemble de base du stator
- rotor (volant d'inertie)
- bobine d'allumage électronique (à condensateur)
- câble haute tension avec fiche en caoutchouc
- redresseur/régulateur de courant continu
- 3 vis de fixation
- 2 attaches de câbles
- outil d'extraction spécial



- Pour désengager à nouveau le nouveau rotor, utilisez uniquement l'extracteur long M27x1,25 fourni (réf. 71 69 9999 99).

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

L'extracteur d'origine a un aspect presque identique, mais ce n'est PAS le cas.

- **Remarque** : si vous conduisez la moto avec ce système sans batterie (ce qui ne pose aucun problème pour le système lui-même) ET que vous utilisez des clignotants latéraux et/ou des équipements électroniques, vous devrez installer un condensateur de grande capacité pour lisser la fréquence de la tension.

- Assurez-vous que votre moto repose solidement sur sa béquille, de préférence sur un établi surélevé, et que vous disposez d'un bon accès au côté alternateur du moteur.



- Débranchez tous les câbles de l'ancienne magnéto Mitsubishi et de la bobine d'allumage, puis retirez ces pièces.

- Retirez la clavette Woodruff du vilebrequin. Vous n'en aurez plus besoin. N'oubliez surtout pas de le faire, sinon vous rencontrerez des difficultés plus tard 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 par d'autres moyens.)



- Examinez le nouveau stator.

- Vous y trouverez un petit repère rouge situé légèrement à gauche des bobines noires. Il s'agit d'un repère d'allumage.

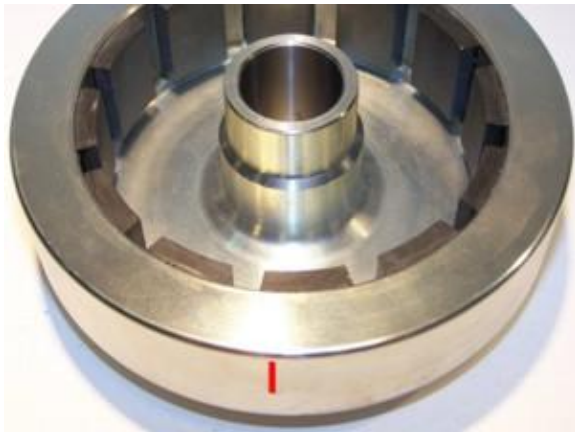
- L'ensemble vous sera livré pré-assemblé. Il n'y a aucune raison de retirer la bobine. Vous risqueriez seulement d'endommager les fils situés en dessous ou de la remonter de manière incorrecte.



- Placez le nouveau stator à la place de votre ancienne magnéto. Fixez la plaque à l'aide des 3 vis M6.

- Le câble doit être orienté vers la sortie de câble.

Veillez à ne coincer aucun fil sous la plaque.



- Observez le nouveau rotor. Vous trouverez sur sa circonférence une petite ligne estampée (ou un point rouge). Il s'agit également d'un repère d'allumage.



- Retirez la bougie et placez le piston en **position d'allumage**. Celle-ci devrait être de 25 degrés (soit ?? mm avant le point mort haut). Cela dépendra toutefois de la marque spécifique de votre moto. Veuillez consulter votre manuel à ce sujet.

- Vous pouvez déplacer le piston en plaçant le rotor sans le serrer sur le vilebrequin et en le tournant. Vérifiez qu'il peut bouger librement au-dessus de la base du stator.

- N'oubliez pas que la Yamaha tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Vous devez donc **tourner le rotor dans le sens des aiguilles d'une montre pour atteindre le point d'allumage après avoir passé le point mort haut (PMH)**.

(La photo montre un moteur différent !)



- Retirez à nouveau le rotor avec précaution sans modifier la position du vilebrequin, puis remettez-le en place de manière à ce que le repère sur le rotor soit aligné avec celui du stator. Dans cette position, fixez soigneusement le rotor à l'aide de l'écrou d'origine.

- Veillez à ne pas modifier la position du vilebrequin (allumage). Sinon, vous devrez recommencer cette procédure.

- Les interventions sur le moteur sont terminées. Revissez la bougie d'allumage.

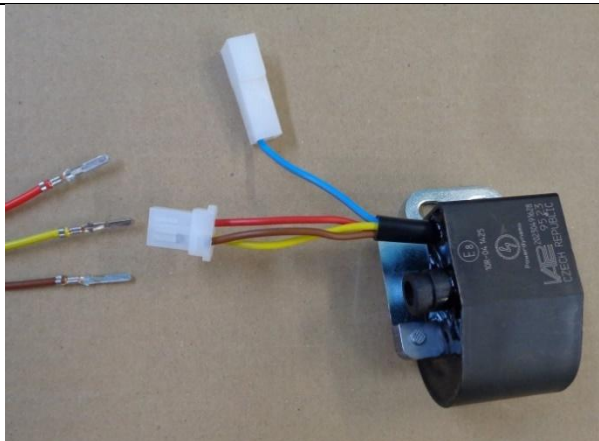


- Vous devez maintenant fixer la bobine d'allumage et le régulateur au cadre de la moto.

- La bobine est livrée avec une plaque de fixation spécialement conçue pour s'adapter aux points de fixation d'origine de la DT400.

Raccordez les pièces comme indiqué sur le schéma de câblage 73ik_102:

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

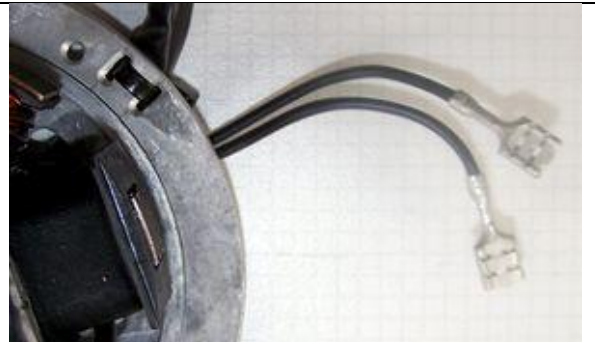
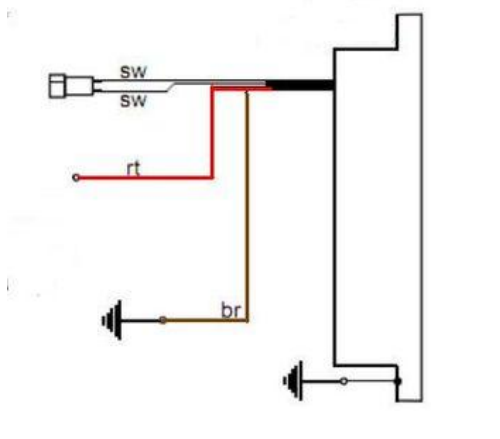


- Repérez la bobine d'allumage avec sa fiche femelle et ses trois fils (rouge, marron et jaune).

Placez provisoirement le boîtier de connecteur à 4 positions fourni sur cette prise et insérez les trois fils (rouge, marron et blanc) provenant de l'alternateur. Assurez-vous que les cosse 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 connecteur, 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 transportent la tension destinée aux feux, au klaxon, aux 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)
Attention: toute confusion entre le pôle positif et le pôle négatif (avec 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.	
	▪ 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 « plus » ▪ le fil marron (br) est la masse, reliée en interne au boîtier
Les deux câbles noirs provenant de l'alternateur...	... doit être inséré dans le boîtier en plastique à double prise fourni. Ce boîtier se branche sur la prise en plastique située à l'extrémité des deux fils noirs du régulateur. Peu importe quel fil noir se trouve de quel côté, car il s'agit de courant alternatif.
Le câble marron provenant du régulateur...	... doit être raccordé soit à la borne négative de la batterie, soit à une bonne prise de terre s'il n'y a pas de batterie.
Le câble rouge provenant du régulateur... Attention : une polarité incorrecte endommagera les composants électroniques !	... doit être raccordé soit à la borne positive 12 V de la batterie, soit, en l'absence de batterie, au câblage alimentant vos consommateurs (généralement la broche d'entrée de l'interrupteur principal).
- Si vous utilisez une batterie, assurez-vous d'avoir un fusible de 15 A entre la batterie et le circuit électrique du véhicule.	
- Il n'y a PAS de dispositif permettant d'allumer le témoin de charge sans batterie ; cela ne fonctionnerait de toute façon pas. Le régulateur est équipé d'un condensateur haute puissance intégré destiné à stabiliser la tension. Cela garantit le bon fonctionnement de vos clignotants et de votre klaxon, même sans batterie.	

- Laissez le fil bleu (parfois bleu/blanc) au niveau de la bobine d'allumage. Il s'agit du fil de coupure (kill). Remarque : - En cas de problèmes d'allumage, commencez par débrancher ce fil bleu. Dans de nombreux cas, cela vous permettra de repartir	- Raccordé à la masse, il coupe l'allumage ! - Ce type de câblage est utilisé sur les motos qui étaient à l'origine équipées d'un allumage par magnéto et qui, par conséquent, s'éteignaient par court-circuit à la masse. - Ces véhicules sont équipés d'un verrouillage principal (ou, pour certains, d'un interrupteur de coupure) qui relie une broche à la masse lorsqu'il est en position OFF (motos allemandes : broche 2). Le fil bleu (ou bleu/blanc) de la bobine d'allumage sera raccordé à cet endroit. De cette manière, la coupure fonctionne comme auparavant.
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.	... à 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 un câble quelconque.
- 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 kΩ). De nombreux problèmes trouvent leur origine dans des bougies d'allumage, 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 de telles bougies identifiées par la lettre « R » (pour résistance).	
- Enfin, avant d'installer la batterie et avant le premier démarrage au kick, veuillez révéifier soigneusement toutes les connexions et tous les raccordements en vous référant au schéma électrique. Vérifiez 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, par ses rivets, avec la bobine du stator. Il en résulte la destruction du stator et un défaut d'allumage.	

Informations importantes relatives à la sécurité et à l'utilisation
- La sécurité avant tout ! Veuillez respecter les règles générales de santé et de sécurité relatives à la réparation des véhicules à moteur (MVR) ainsi que les consignes de sécurité et les obligations indiquées par le constructeur de votre moto. 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 d'endommager le moteur ou, éventuellement, de nuire à 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 produit, celle-ci peut atteindre 40 000 volts ! En cas de manipulation imprudente, cela peut non seulement être douloureux, mais aussi carrément <u>dangereux</u>. Veuillez maintenir une distance de sécurité par rapport à l'électrode de votre bougie d'allumage et aux câbles haute tension dénudés. Si vous devez tester l'étincelle, 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.
- Vous devriez avoir reçu, dans le kit, le câble haute tension muni d'un capuchon en caoutchouc fixe (<i>qui ne contient pas de résistance</i>) ; vous devrez utiliser une bougie d'allumage avec une résistance intégrée (<i>ou remplacer le capuchon par celui contenant une résistance</i>) afin de respecter la réglementation locale (<i>exigences en matière de compatibilité électromagnétique</i>).

- 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 au 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 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-montons les vis sans les serrer à fond.

- Laissez le système nouvellement installé fonctionner un certain temps 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 entièrement 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 se présente donc sous la forme d'un faisceau fin comme une aiguille et de couleur bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, l'étincelle ne se produit qu'aux vitesses de démarrage par kick et non lorsque l'on abaisse lentement le levier de kick à la main (comme cela peut être le cas avec les allumages alimentés par batterie).

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

- Ne procédez jamais à des travaux de soudage à l'arc électrique sur la moto sans avoir complètement déconnecté toutes les pièces 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 mastic de cuivre sur les bougies d'allumage.

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

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

- N'utilisez pas de douilles de bougies de allumage dont la résistance est supérieure à 5 kΩ. Privilégiez celles de 1 ou 2 kΩ. 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 d'enduire le rotor d'une fine couche d'huile afin de réduire le risque de corrosion. |
| - N'utilisez jamais d'extracteur à griffes ni de marteau pour démonter le rotor. Ses aimants risqueraient de se desserrer. Nous proposons un extracteur spécial pour démonter à nouveau 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 respecter ces consignes, mais n'ayez pas peur de la procédure d'installation. N'oubliez pas que des milliers d'autres clients avant vous ont installé ce système avec succès.
<i>Profitez pleinement de votre moto équipée de son nouveau « cœur » électrique !</i> |

