

Système 724799900

Alternateur/allumage pour Ducati 100 - 250 (moteur à carter étroit)

- Alternateur à aimant avec allumage à semi-conducteurs intégré. Sortie 12 V/100 W CC. Remplace l'ancienne magnéto et l'ensemble du système d'allumage. Allumage électronique à semi-conducteurs, sans entretien.

- L'allumage est monté au niveau du vilebrequin (partie intégrée à la magnéto). Le rupteur d'origine situé au niveau de l'arbre à cames n'est plus nécessaire et peut être retiré. Aucune modification du carter moteur n'est requise.


Moteur à carter étroit – moteur à carter large ?

Comment savoir de quel système j'ai besoin ?

Moteur dit « à carter étroit » de 100 à 250 cm³

- plaque de stator fixée par 3 vis
- le diamètre du rotor d'origine est de 117 mm

moteur dit « à carter large » de 250 à 450 cm³

- plaque de stator fixée par 4 vis
- le diamètre du rotor d'origine est de 129 mm

Avantage par rapport au système d'origine :

- toutes les pièces sont neuves
- très bon rendement lumineux
- 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 724799900	1.9.2026
- Si vous savez installer et régler un système d'allumage d'origine et que vous possédez 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	
- Veuillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer toute intervention sur votre moto Veuillez 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, 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 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 :



- plaque de base avec vis d'essai et rondelle pré-montées (écrou à l'arrière destiné uniquement au transport) ensemble stator
- bobine de stator (non encore montée sur la plaque, car un contrôle de hauteur est nécessaire au préalable)
- rotor
- unité d'avance (boîtier noir)
- bobine d'allumage / câble haute tension
- régulateur/redresseur
- entretoises/cales pour l'engrenage primaire
- fils marron, rouge et bleu
- attaches de câbles
- extracteur de rotor



- Pour démonter à nouveau votre nouveau rotor, veuillez utiliser exclusivement l'extracteur M27x1,25 fourni (réf. : 99 99 799 34).

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

IMPORTANT : Avant de commencer l'installation de l'une quelconque des pièces, vous devez vérifier que le rotor peut être monté correctement. Sur ces Ducati, il existe des cales de réglage qui peuvent être placées de part et d'autre du vilebrequin. Si elles sont placées du côté de l'embrayage, l'arbre de la magnéto se retrouve plus bas. Notre rotor viendrait alors se loger sur le stator et ne pourrait pas être monté. **Dans ce cas, vous ne pouvez pas utiliser notre système et devez nous le renvoyer** (en veillant à ce qu'il ne soit ni endommagé ni sali). D'où ces instructions visant à effectuer la vérification avec une plaque sans bobine de stator. Le fil de la bobine est souvent endommagé en raison du passage étroit réservé au câble sur ces Ducati.

- Assurez-vous que votre Ducati repose solidement sur sa béquille centrale, de préférence sur un établi surélevé, et que vous disposez d'un bon accès au côté alternateur 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. Vous devrez tout de même remplacer toutes les ampoules par des ampoules de 12 volts. Le klaxon peut rester en 6 volts.



- Dévissez le couvercle du générateur et retirez-le. Dévissez la magnéto d'origine et retirez-la.

- Pour retirer le rotor d'origine, vous aurez besoin d'une vis d'extraction. Retirez la clavette Woodruff du vilebrequin et conservez-la. Vous en aurez encore besoin.



- Dévissez la bobine du stator de la plaque de base.

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



- Placez la plaque de base à l'emplacement de votre ancien alternateur et vissez-la à l'aide des 3 vis M5 fournies.
- N'utilisez pas d'autres vis dont la tête est plus haute.



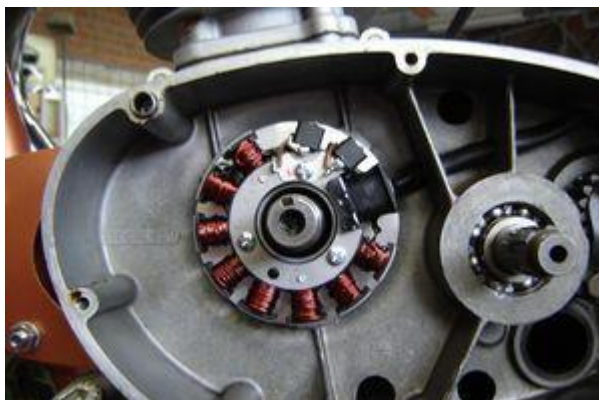
- Examinez la base du stator. Vous trouverez, près du trou de fixation inférieur, un petit repère rouge sur la plaque de base.
- Il s'agit d'un repère d'allumage.



- Faites passer le câble du stator à travers les passages de câbles du moteur, de l'intérieur vers l'extérieur.

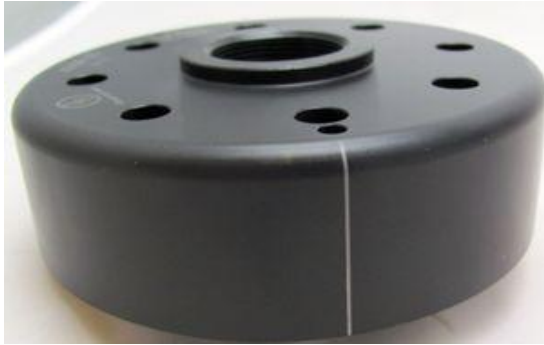
- Veillez à ne pas endommager l'isolation des fils.

- Poussez et tirez simultanément, en évitant de le faire glisser sur les arêtes vives, jusqu'à ce que le stator repose au niveau de fixation.



- Remettez la bobine du stator sur la plaque, en prenant soin de ne pas endommager les fils. Le stator doit s'enclencher assez fermement. S'il s'enclenche trop facilement, c'est que vous avez probablement coincé un fil en dessous !

- 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.



- Examinez le nouveau rotor. Sur sa circonférence, vous trouverez une petite ligne gravée au laser (sur les anciennes versions, elle était estampée).

- Le marquage est résistant, mais peu visible, surtout lorsque le rotor est fixé. Il est donc conseillé de le mettre en évidence à l'aide d'un peu de couleur (le plus simple étant d'utiliser un feutre).

- La saillie métallique située près de ce marquage n'a aucune incidence sur ce système. Elle est utilisée dans une autre installation.



- Avant de procéder au montage, vous devrez régler le calage de l'allumage.

- Retirez la bougie d'allumage et placez le piston au point mort haut (PMH). Peu importe le cycle dans lequel se trouve le moteur.

- 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 le point mort haut (PMH) repéré, désengagez à nouveau le rotor avec précaution sans déplacer le vilebrequin de sa position au PMH.

- Remettez-le ensuite en place de manière à ce que le repère sur le rotor soit aligné avec le repère rouge sur la base, comme indiqué.

(Les repères sont mis en évidence sur l'image pour une meilleure visibilité !)

Il se peut très bien qu'après quelques essais, vous souhaitiez modifier légèrement la synchronisation.

Pour modifier le calage, procédez comme suit :

- retirer à nouveau le rotor
- et en le réajustant (sans modifier la position du vilebrequin pendant cette opération) à l'angle souhaité. Tourner le rotor dans le sens des aiguilles d'une montre avance l'allumage, tandis que le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le retarde.



- Remettez ensuite la clavette Woodruff sur le vilebrequin et placez le pignon primaire sur le rotor. Vissez le rotor conformément aux instructions d'origine.

- Veillez à ne pas modifier la position du rotor par rapport au vilebrequin. Cela modifierait le calage.

- Vérifiez de préférence après le serrage que vos repères s'alignent toujours avec le piston en position de point mort haut.



- Il semble y avoir deux configurations (dimensions) différentes pour l'arbre d'embrayage. L'une avec un diamètre de 20 mm et l'autre de 30 mm (et plus courte que celle de 20 mm).



- Notez également la différence de taille des roulements à billes !



- Sur les arbres de 20 mm, remplacez la bague d'écartement d'origine située sous le pignon primaire par la bague d'écartement plus épaisse (28x20x7) fournie dans le kit.

- Sur les arbres de 30 mm, ajoutez à l'entretoise d'origine la cale fournie de 40 x 30 x 3.

- Cela permettra de rehausser l'ensemble d'embrayage, avec le grand pignon, jusqu'au nouveau niveau atteint par le nouveau rotor plus haut.

- De plus, des cales sont fournies pour garantir un alignement parfait des pignons primaires. Ces cales ne sont pas nécessairement requises dans tous les cas.



- Placez l'ensemble d'embrayage sur l'arbre de transmission.
- Assurez-vous que la douille d'écartement (et la cale) se trouvent bien en dessous.
- Vérifiez que l'ensemble tourne librement.



- Vérifiez que le grand pignon d'embrayage ne frotte pas contre la collerette du rotor (voir photo). Si nécessaire, placez la ou les cales (0,5/1,0 mm) sous l'embrayage.



- Vérifiez très attentivement que le couvercle ne touche toujours pas l'embrayage (désormais surélevé). Sur certains modèles, il peut y avoir un frottement entre l'embrayage et le couvercle après cette modification ; vous devrez alors retirer un peu de matière à l'intérieur du couvercle pour y remédier.
- Comme indiqué, cela ne concerne que certains moteurs ; vous devrez vérifier.

- La nouvelle bobine d'allumage, le régulateur et le module d'avance peuvent être montés sous le réservoir, sur le cadre, à l'aide d'un petit support sur mesure, comme illustré ici à titre d'exemple. (La photo montre une autre moto !)



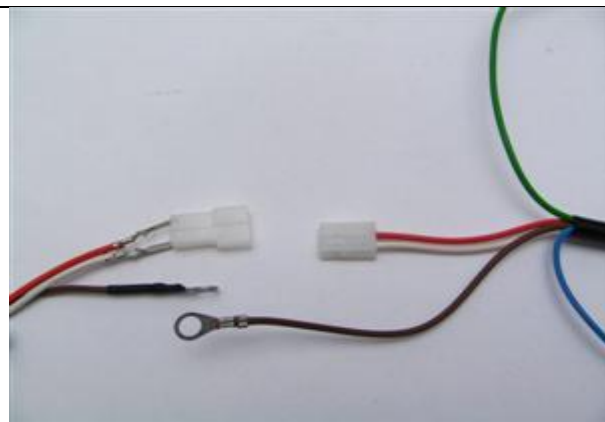
- Avant d'installer le module d'avance, examinez les petits commutateurs situés sur celui-ci. Ils activent différentes caractéristiques. Il y a 4 commutateurs.



- Le réglage requis pour les Ducati, allant de 9° au démarrage à 38° à 3 000 tr/min, s'obtient en plaçant tous les commutateurs en position OFF.

Raccordez les pièces comme indiqué sur le schéma de câblage 91ik_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 l'unité d'avance 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 le module d'avance muni de sa fiche femelle et de 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.

Les fils marron **provenant du nouveau générateur et du dispositif d'avance**, munis de cosses rondes...

... doivent être vissés au châssis de fixation de la bobine d'allumage (masse). Ce raccordement est très important. Ne comptez pas sur le châssis pour assurer la mise à la masse. La peinture, l'huile et la saleté empêchent souvent un bon contact !

Le câble vert (gris sur les anciens systèmes) du dispositif d'avance...

... constitue la sortie vers la bobine d'allumage et se raccorde à la borne mâle unique qui s'y trouve.

- **Important !** Évitez de rallonger le fil vert entre le dispositif d'avance et la bobine d'allumage. Cela pourrait entraîner des problèmes d'allumage.

Ne faites jamais passer le câble haute tension et les câbles reliant l'alternateur au dispositif d'avance, ni le fil gris reliant le dispositif d'avance à la bobine d'allumage, en parallèle (par exemple dans une même gaine de protection). Cela provoquerait un couplage inverse qui perturberait l'allumage et pourrait même endommager le dispositif d'avance.

- Le fil bleu/blanc au niveau du dispositif d'avance. 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 s'éteignent donc par court-circuit à la masse.

- Ces véhicules sont équipés d'origine d'un verrouillage principal (ou d'un interrupteur d'arrêt) qui relie une broche à la masse lorsqu'il est en position OFF (motos allemandes : broche 2). Le fil bleu/blanc de la bobine d'allumage y est raccordé. De cette manière, la coupure fonctionne comme auparavant.

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

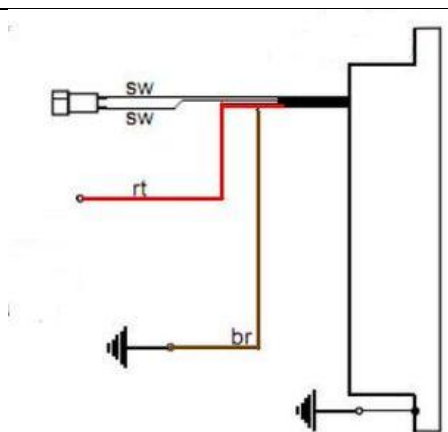


- Les deux fils noirs provenant de la bobine du stator acheminent la tension destinée aux feux, au klaxon, aux clignotants, etc. Ils n'ont aucun rapport avec l'allumage.

- Cette tension (comprise entre 10 et 50 volts CA selon le régime moteur) doit toutefois être stabilisée (régulée) et redressée en courant continu (CC).

Attention : toute inversion 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.

Le régulateur de ce système : il est équipé d'un condensateur de lissage intégré qui permet le fonctionnement complet des clignotants et du klaxon, qu'il y ait ou non une batterie :



- 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 positive (plus) de 12 V CC
- le fil marron (br) correspond à la masse négative (moins), reliée en interne au boîtier du régulateur

- Vissez le câble haute tension (allumage) ...

- Veuillez **ne pas utiliser** 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 enfoncez-le par-dessus 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 d'une nouvelle bougie d'allumage et d'une nouvelle douille de bougie (de préférence d'une résistance comprise entre 0 et 2 k Ω). 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 capuchons contenant une résistance NI de bougies d'allumage dotées 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 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 k Ω .

- 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 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 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 circuit 91ik_102

