

Référence 725499900**Générateur/allumage pour Ducati 250 (moteur à carter large) compatible également avec la moto de l'armée suisse Condor A 350**

- Pour les moteurs à carter étroit (100 - 250), voir notre système **724799900**.

- Remarque :

ne convient pas aux 450 en raison des violents contrecoups que provoque ce système ! Ni aux 350 (trop de modèles 350 avec des versions différentes)

- **À l'exception de la Condor 350**, ce système **peut ne pas convenir à tous les moteurs de 350 cm³**, notamment pas aux moteurs Mototrans Vento (réplique espagnole) ! Il existe également des problèmes de montage avec d'autres 350 cm³ (à l'exception de la Condor)



- Générateur 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 de 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 nécessaire.

Moteur à carter étroit - moteur à carter large ?

Comment savoir de quel système j'ai besoin ?

Moteur dit « à carter étroit » 100 - 250 cm³

+ plaque de stator fixée par 3 vis

+ le diamètre du rotor d'origine est de 117 mm


Avantage par rapport au système d'origine :**Moteur dit « à carter large » 250 - 450 cm³**

+ plaque de stator fixée par 4 vis

+ le diamètre du rotor d'origine est de 129 mm

- 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



Instructions de montage pour le système 725499900	29.5.2026
<p>- Si vous êtes capable d'installer et de régler un allumage d'origine et que vous possédez des compétences mécaniques de base, vous pouvez installer un VAPE ! Si vous n'avez jamais travaillé sur votre 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>IMPORTANT</p>	
<p>- Veuillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer toute intervention sur votre moto</p> <p>Veuillez garder à l'esprit que toute modification du matériel ainsi que toute tentative de réparation de votre part 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 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 (contrecoups 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 les montent en premier, ce qui les amène à les modifier, enfrenant 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 plastification des aimants, essayez de repousser les aimants 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 :

- ensemble stator
- rotor
- unité d'avance (boîtier noir)
- bobine d'allumage / fil haute tension
- régulateur/redresseur
- entretoises/cales pour pignon primaire
- fils marron, rouge et bleu
- attaches de câbles
- extracteur de rotor



- Pour démonter à nouveau votre nouveau rotor, veuillez utiliser uniquement l'extracteur fourni M27x1,25 (réf. : 716999999).

- **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 Ducati repose solidement sur sa béquille centrale, de préférence sur un établi surélevé, et que vous disposez d'un accès aisé 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 de l'alternateur 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.



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

- Comme, à ce stade, le nouveau stator est suspendu sans être fixé au câble, veillez tout particulièrement à ne pas endommager l'isolation du câble.

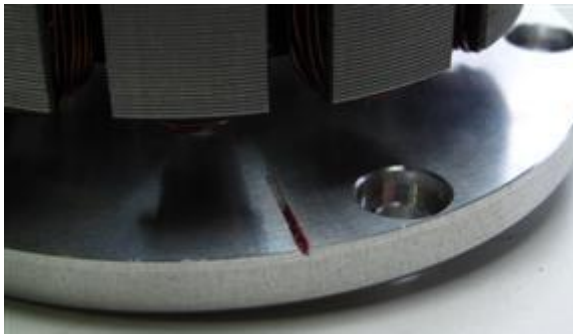
- Poussez et tirez simultanément tout en évitant de le faire glisser sur des arêtes vives jusqu'à ce que le stator repose au niveau de fixation.



- Placez le nouveau stator à la place de votre ancien alternateur et fixez-le à l'aide des 4 vis M5 fournies.

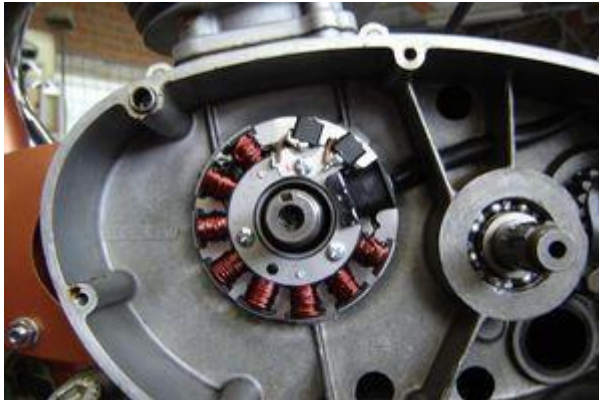
- Assurez-vous que le câble n'est pas sous pression sous la plaque lorsqu'il en sort.

- N'utilisez pas d'autres vis à tête plus haute.



- Observez la base du stator. Vous trouverez un petit repère rouge sur la plaque de base.

- Il s'agit d'un repère d'allumage.



- Il ne devrait pas être nécessaire de retirer la bobine du stator de son socle. Si toutefois vous deviez le faire, veillez à la remettre en place avec le plus grand soin. Le stator doit s'enclencher assez fermement. S'il s'enclenche trop facilement, c'est probablement qu'un fil s'est coincé 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 touchera le rotor, ce qui l'endommagera.



- Jetez un œil au nouveau rotor. Sur sa circonférence, vous trouverez un petit marquage gravé au laser (sur les anciennes versions, il était estampé).

- Le marquage est durable, mais peu visible, surtout lorsque le rotor est fixé. Il est donc conseillé de le mettre en évidence avec un peu de couleur (le plus simple est d'utiliser un marqueur).

- La protubérance métallique située près de ce marquage n'a aucune importance pour 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 (ne le vissez pas) et utilisez-le comme poignée pour tourner la manivelle.
- Une fois le PMH atteint, 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 illustré.

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

Vous pouvez modifier le calage en :

- tirer à nouveau le nouveau rotor
- et de le réajuster (sans modifier la position du vilebrequin pendant cette opération) à l'angle souhaité. Tourner le rotor dans le sens des aiguilles d'une montre avancera l'allumage, le tourner dans le sens inverse le retardera.



- Remettez maintenant 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 après le serrage que vos repères sont toujours alignés avec le piston en position de point mort haut.



- Remplacez la bague d'écartement d'origine située sous le pignon primaire par la version plus épaisse fournie dans le kit.
- Cela permettra de rehausser l'ensemble d'embrayage avec le grand pignon jusqu'au nouveau niveau atteint par le nouveau rotor plus haut.
- 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 tout 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 fournies (0,5/1,0 mm) sous l'embrayage.

- 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 (fabriqué sur mesure), comme illustré ici à titre d'exemple. (La moto représentée est différente !)



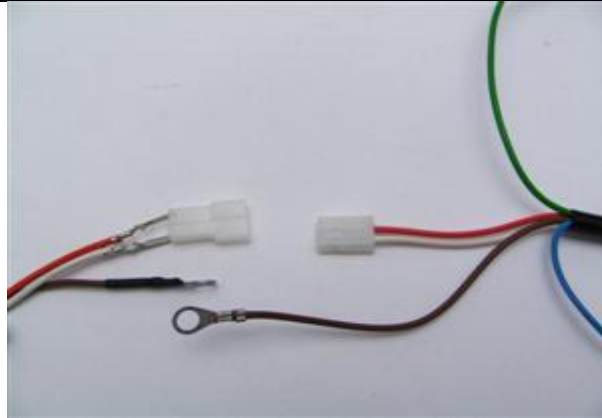
- Avant d'installer l'unité d'avance, examinez les petits commutateurs situés sur celle-ci. Ils activent différentes caractéristiques. Il y a 4 commutateurs.



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

Raccordez les pièces comme indiqué sur le schéma de câblage 91ik_102 !

- Afin de faciliter le passage des câbles à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, le capuchon en plastique du câblage de l'alternateur qui mène à l'unité d'avance n'a pas été enfilé sur la cosse du câble. Vous ne devez y placer ce capuchon qu'une fois que tout a été correctement installé côté moteur.



- Recherchez l'unité d'avance avec sa fiche femelle et ses deux fils (rouge et blanc).

Placez le boîtier de connecteur à deux positions fourni sur ce connecteur 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 connectez :

- le fil blanc au blanc
- le rouge au rouge

- 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.

- Les fils marron **provenant du nouvel alternateur et du dispositif d'avance**, munis de cosse rondes...

... doivent être vissés 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. La peinture, l'huile et la saleté empêchent souvent un bon contact !

- Le câble vert (gris sur les anciens systèmes) de l'unité d'avance...

... est la sortie vers la bobine d'allumage et se connecte 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 à l'unité d'avance, ni le fil gris reliant l'unité 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 l'unité d'avance.

- **Le fil bleu/blanc sur l'unité d'avance. Il s'agit du fil de coupure (kill).**

- **Connecté à la masse, il coupe l'allumage !**

- Remarque :

- En cas de problèmes d'allumage, commencez par débrancher ce fil bleu. Dans de nombreux cas, cela vous permettra de redémarrer

- 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.

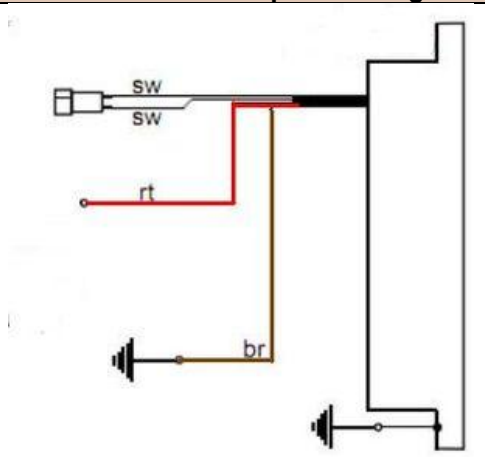
- Ces véhicules sont équipés d'un verrouillage principal (ou d'un coupe-circuit) qui relie une broche à la masse lorsqu'il est en position OFF (motos allemandes : broche 2). Le fil bleu/blanc de la bobine d'allumage sera connecté à cet endroit. De cette manière, la coupure fonctionne comme auparavant.

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


- Les deux fils noirs provenant de la bobine du stator transportent la tension destinée aux feux, au klaxon, aux clignotants, etc. Ils n'ont rien à voir 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 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.

Le régulateur de ce système : dispose d'un condensateur de lissage intégré qui permet le fonctionnement complet des clignotants et du klaxon, qu'une batterie soit présente ou non :


- les 2 fils noirs (sw) constituent l'entrée CA provenant de l'alternateur (comme il s'agit de courant alternatif, peu importe quel fil noir est connecté à quel autre fil noir)
- le fil rouge (rt) correspond à la sortie positive (plus) de 12 V CC
- le fil marron (br) est la masse négative (moins), reliée en interne au boîtier du régulateur

Vissez le câble haute tension (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 enflez le joint en caoutchouc avant de monter la bobine (ce sera plus facile).

- Veuillez utiliser le câble fourni avec le kit et non un ancien câble.

- Vous vous rendrez service en équipant votre moto de nouvelles bougies d'allumage et de nouvelles douilles de bougie (de préférence d'une résistance comprise entre 0 et 2 k Ω). De nombreux problèmes trouvent leur origine dans des bougies, des cosses 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 de câblage. 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 équipés d'une résistance **AVEC** une ou plusieurs bougies 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 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. 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.** N'oubliez pas 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 à 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 se présente donc sous la forme d'une flamme 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'aux vitesses 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 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 le soudage à l'étain. Avant de toucher les 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 bougie 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 vieillissent et que leur résistance interne augmente par conséquent. Si un moteur ne démarre qu'à froid, une douille de bougie de allumage et/ou une bougie de allumage défectueuse en est très probablement la cause. En cas de problèmes, vérifiez également les câbles haute tension. N'utilisez jamais de câbles HT en fibre de carbone, n'utilisez jamais de câbles dits « chauds » 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 !

