

Système 7241999DC**Alternateur/allumage électronique pour AMC DS Maltere**

- même moteur 4 temps 125/150 également monté sur : **Auto Moto, Gima, New Map, Guiller, Radior, Huin**

- Système d'allumage magnéto léger avec allumage entièrement électronique intégré. Puissance d'éclairage 12 V/100 W en courant continu. Allumage électronique sans contact. Remplace l'ensemble de l'ancien système d'allumage magnéto Safi, le rupteur et la bobine d'allumage. Aucune modification du carter moteur n'est nécessaire. Le système fonctionne entièrement sans batterie.

**Avantages par rapport à l'ancien système :**

- Toutes les pièces sont neuves
- Éclairage nettement plus puissant
- Allumage très stable avec une étincelle à haute énergie
- Meilleur démarrage et meilleure combustion
- Fin de l'usure du rupteur

Instructions d'installation pour le système 7241999AC/DC	12.10.2026
- Si vous êtes capable d'installer et de régler le système d'allumage d'origine et que vous possédez des compétences mécaniques générales, vous pouvez également installer un système VAPE. Si vous n'avez jamais effectué ce type d'opération auparavant, il est préférable de faire installer le système par une personne qui le connaît bien.	
- VAPE ne peut pas contrôler le respect des présentes instructions ni des conditions et méthodes utilisées lors de l'installation, du fonctionnement, de l'utilisation et de l'entretien de ce système. Une installation incorrecte peut entraîner des dommages matériels, voire des blessures corporelles. Nous déclinons toute responsabilité quant aux pertes, dommages ou coûts 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 d'installation et d'utilisation sans préavis.	
IMPORTANT	
<u>Veillez à lire attentivement l'intégralité du manuel avant de commencer l'installation.</u> Veuillez noter que toute modification non autorisée des pièces, y compris les tentatives de réparation, peut entraîner l'annulation de la garantie. Cela s'applique également à la coupure de câbles, qui entraîne très souvent la perte des fiches de protection contre l'inversion de polarité et, par conséquent, des courts-circuits ou une inversion de polarité pouvant endommager le matériel. Veuillez prendre connaissance des informations figurant sur la page « Informations sur le système ». Assurez-vous que la configuration du système indiquée correspond bien aux exigences de votre moteur. Des valeurs d'allumage incorrectes, par exemple, peuvent endommager le moteur et/ou causer des blessures lors du démarrage (recul du démarreur à pied). Une prudence particulière est de mise lors du premier démarrage après l'installation. Si vous constatez un dysfonctionnement, vérifiez et modifiez le réglage d'allumage ! Lors de l'installation, vérifiez très attentivement que le rotor ne frotte pas contre la bobine du stator ou ailleurs, ce qui peut se produire pour diverses raisons et entraîner des dommages graves.	
<u>Utilisation prévue</u> - Il s'agit d'un système de remplacement et non d'une copie de l'équipement d'origine. Les pièces du système ont donc un aspect différent de celles d'origine ; en particulier, la bobine d'allumage et le régulateur peuvent présenter des points de fixation différents qui nécessiteront un ajustement de votre part. Ce système est exclusivement destiné à remplacer les systèmes d'éclairage et d'allumage d'origine sur les motos classiques et néo-classiques dont les caractéristiques du moteur n'ont pas été modifiées par la suite. Il ne s'agit pas d'un système de tuning ; il ne modifie pas les caractéristiques d'origine du moteur et n'apporte pas de gain de puissance significatif, mais il améliore la sécurité routière et la fiabilité du véhicule grâce à un éclairage plus performant, des clignotants plus visibles, un klaxon dont la puissance reste constante et une fiabilité globale supérieure à celle des systèmes d'origine vieillissants. Comme nos systèmes n'entraînent aucune modification significative des caractéristiques du moteur, il n'y a pas de détérioration des émissions polluantes ni des niveaux sonores. Dans la plupart des cas, les émissions d'échappement sont susceptibles de s'améliorer grâce à une combustion plus complète.	
 - VAPE garantit que ses produits homologués portent le symbole « E » (spécifiquement pour la République tchèque, E8), ce qui assure la conformité constante des caractéristiques des produits aux règlements d'homologation ECE applicables (en particulier ECE R10.05). Des contrôles sont effectués régulièrement par l'autorité compétente.	
- Le système de charge est uniquement compatible avec les batteries au plomb-acide rechargeables de 12 V (ou 6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide, ou avec les batteries au plomb-acide scellées, AGM et au gel. Il n'est pas compatible avec les batteries au nickel-cadmium, au nickel-métal-hydrure, au lithium-ion ou tout autre type de batteries rechargeables ou non rechargeables.	

- Le système n'est pas adapté à une utilisation lors d'événements sportifs.

La garantie sera annulée si le système est utilisé à des fins autres que celles prévues. De plus, le système risque de ne pas fonctionner comme prévu, et nous ne serons pas en mesure de vous fournir une assistance car nous ne connaissons pas la situation. Dans le pire des cas, une utilisation inappropriée peut même entraîner le retrait de l'autorisation d'exploitation.

- **Lors du montage des pièces, veuillez à commencer par celles situées du côté du moteur** (adaptateur, stator, rotor) afin de vérifier que ces éléments s'adaptent bien avant de monter les pièces à fixer à l'extérieur du moteur. Malheureusement, il arrive souvent que les utilisateurs commencent par installer le régulateur, la bobine d'allumage et l'unité de commande, le cas échéant, et ces pièces sont très souvent modifiées (sans coordination !), ce qui nous empêche de les revendre par la suite. Le remplacement des systèmes d'éclairage et d'allumage sur les motos anciennes ne s'apparente malheureusement pas à l'achat d'un produit en rayon au supermarché. Compte tenu de la diversité des modèles et des modifications possibles apportées au matériel depuis sa fabrication il y a de nombreuses années, il s'agit toujours d'une opération complexe, qui peut malheureusement aussi donner lieu à des erreurs.

- Nos systèmes n'ont **PAS été testés pour une utilisation avec d'autres composants électroniques (tels que des systèmes d'allumage tiers, des systèmes de navigation, des téléphones portables, des éclairages LED, etc.)** et peuvent, dans certaines circonstances, endommager ces pièces. Les compte-tours existants ne sont pas pris en charge par le système. Nous proposons toutefois une solution pour le compte-tours. De même, les disjoncteurs ou les systèmes de contrôle d'échappement commandés par l'allumage ne sont pas pris en charge. Il se peut également que votre système d'allumage d'origine ait été équipé d'un limiteur de vitesse pour des raisons légales. Le nouveau système ne dispose pas d'un tel dispositif. Veuillez donc vérifier au préalable la situation légale.

- Si vous ne disposez pas des compétences nécessaires pour installer le système, veuillez faire appel à un spécialiste ou à un atelier spécialisé. Une installation incorrecte peut endommager à la fois le nouveau système et la moto, et peut même entraîner des blessures pour le motard.

- Avant de commander un système, veuillez vérifier si **l'extracteur de rotor** que nous recommandons est inclus dans la livraison. Si ce n'est pas le cas, il est préférable de le commander en même temps ! Tout dommage causé au rotor par l'utilisation d'autres outils ou accessoires annulera la garantie !

- Le rotor est extrêmement sensible aux chocs (par exemple, pendant le transport). Vérifiez toujours que le rotor n'est pas endommagé avant de l'installer. Si le rotor comporte des aimants non encapsulés, vérifiez qu'ils sont bien fixés en essayant de les pousser latéralement avec vos doigts. Après un choc, certains aimants collés peuvent s'être détachés et ne tenir en place que grâce à leur force magnétique. Cela causerait de graves dommages au système pendant son fonctionnement. Vérifiez également qu'aucun corps étranger (par exemple, des vis ou d'autres objets métalliques) ne se trouve parmi les aimants du rotor.

- **Si vous disposez d'un accès à Internet, il est préférable de consulter cette documentation en ligne.** Vous pouvez agrandir la plupart des images en cliquant dessus et vous obtiendrez ainsi davantage d'informations, qui seront peut-être plus à jour. Liste des systèmes disponible à l'adresse : <http://www.powerdynamo.biz>



Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :

- Rotor
- Unité de stator pré-assemblée
- Bobine d'allumage / câble d'allumage
- Unité de commande électronique
- Régulateur/redresseur
- Petites pièces

- Veuillez noter que le stator n'est vissé que de manière lâche sur la plaque de base, car vous devrez le soulever lors de l'installation pour accéder aux trous de fixation situés en dessous.

- Système avec régulateur CA



- Vous pouvez retirer le nouveau rotor à l'aide d'un extracteur M27x1,25 (réf. : 99 99 799 00 - **non fourni** !).

ATTENTION : lors de l'utilisation d'un extracteur à griffes, les aimants du rotor se détacheront !

- Assurez-vous que votre moto est solidement positionnée, de préférence sur une plate-forme de montage surélevée, et que vous disposez d'un bon accès au côté alternateur du moteur.

- Débranchez la batterie et retirez-la de la moto pendant toute la durée des travaux. Techniquement, le système est capable de fonctionner sans batterie. Cependant, à moins que votre moto ne soit considérée comme un véhicule de collection, le StVZO (code de la route allemand) stipule que les feux de position doivent fonctionner. Si des clignotants sont installés, vous devez installer un condensateur électrolytique d'au moins 20 000 μF /16 V à la place de la batterie pour lisser le courant. Vous aurez besoin d'ampoules de 12 volts pour les phares, l'éclairage du compteur de vitesse et les feux arrière. L'ancien klaxon peut rester en place.



- Retirez tous les câbles ainsi que le câble Bowden pour le réglage, puis démontez l'ancien système SAFI. Vous pouvez retirer le rotor d'origine à l'aide d'un extracteur M27x1,25.

- Retirez également la clavette du vilebrequin. Celle-ci ne servait qu'à régler l'allumage et empêcherait l'installation du nouveau rotor.



- Examinez le nouveau stator et la plaque de base. Un point rouge est visible sur la circonférence ; il s'agit d'un repère d'allumage.



- Observez le nouveau rotor. Il comporte également un repère sur sa circonférence. Il s'agit là aussi d'un repère d'allumage.



- Installez le stator à l'aide des vis M5x12 fournies. Veillez à ne pas endommager l'isolation des bobines.
- Le câble doit passer par l'ouverture de l'ancien câble. La photo montre un moteur similaire.

- Retirez la bougie d'allumage et amenez le piston au point mort haut. Peu importe le cycle de fonctionnement dans lequel se trouve le moteur. Vous pouvez faire tourner le moteur avec le rotor fixé sans serrer.



- Lorsque le piston est au point mort haut, retirez le rotor et remettez-le en place sur le vilebrequin de manière à ce que les repères soient face à face. Bien entendu, le vilebrequin ne doit pas pouvoir tourner pendant cette opération.
- Vissez le rotor dans cette position à l'aide de l'écrou d'origine.

- Vous avez maintenant réglé l'allumage à la valeur standard. En théorie, vous pouvez modifier ce réglage à votre guise en tournant le rotor jusqu'à l'angle souhaité.

- Un décalage du rotor dans le sens des aiguilles d'une montre (la position du vilebrequin restant inchangée) entraîne un allumage plus précoce.
- Un réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre entraîne un calage d'allumage plus tardif.
- Si les réglages d'allumage diffèrent, veuillez vérifier le calage de l'allumage à l'aide d'un stroboscope afin d'éviter tout dommage au moteur.

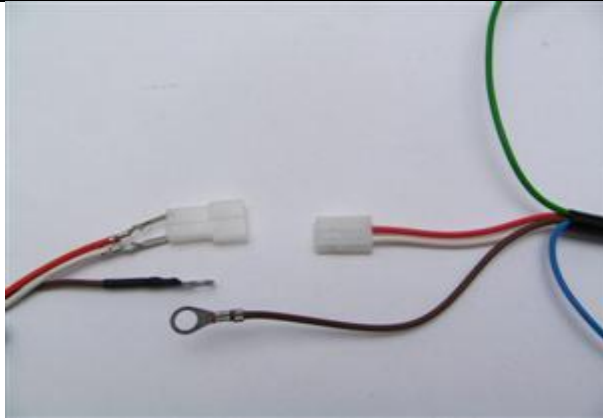
Ne remettez pas la plaque de fixation du couvercle en place tant que tout n'est pas prêt et que le moteur ne tourne pas. Sinon, l'intervention sur le moteur est terminée.

Installez la bobine d'allumage, le régulateur et l'unité de commande à un emplacement approprié sur la moto.

- Lors de l'installation de l'unité de commande, veuillez observer le petit bloc de commutateurs bleu situé sur le côté étroit supérieur de l'unité de calage d'allumage noire. Vous y trouverez 4 petits commutateurs permettant de sélectionner différentes courbes de calage d'allumage.



- La courbe optimale pour le moteur AMC atteint un calage d'allumage précoce maximal de 38 degrés à 3 000 tr/min et s'active comme indiqué ci-contre.

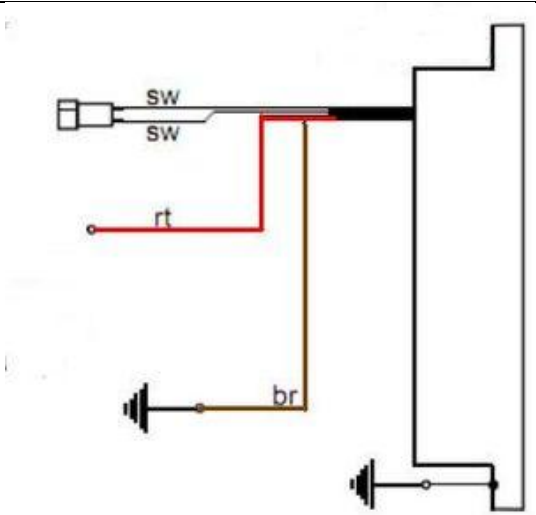
Raccordez les câbles conformément au schéma électrique correspondant : Schéma électrique 91ik_102 !	
- Afin de faciliter le passage du câble dans les ouvertures étroites, voire de le rendre possible, la fiche du câble menant au nouveau boîtier de commande n'a pas encore été raccordée aux languettes de contact situées à l'extrémité du câble provenant du nouvel alternateur. Vous ne devez raccorder la fiche qu'une fois le câble passé à travers l'ouverture du moteur. Pour ce faire...	
	... prenez le connecteur femelle de l'unité de commande avec les câbles de couleur rouge et blanche. - Branchez le manchon de connecteur à 2 broches fourni sur ce connecteur, puis insérez les câbles provenant de l'alternateur (rouge et blanc) avec leurs languettes de contact à l'arrière du connecteur. Assurez-vous que les languettes s'enclenchent correctement dans le boîtier du connecteur. Il est essentiel de vérifier que ces câbles sont correctement positionnés dans le connecteur : • le blanc va sur le blanc • le rouge sur le rouge
	- Si vous souhaitez (ou devez) retirer à nouveau les câbles du boîtier du connecteur, il est préférable d'utiliser un trombone tordu pour repousser sur le côté les ergots des languettes de contact afin de pouvoir détacher les connecteurs.
- Les câbles marron provenant de l'alternateur et de l'unité de commande, munis de cosses à anneau, sont vissés à la bobine d'allumage au niveau de sa masse (support de fixation). Le système ne fonctionnera pas sans ces connexions ! Ne comptez pas sur la masse du châssis. La peinture, la saleté et les résidus d'huile empêchent souvent un bon contact à la masse de la bobine.	
- Le câble bleu/blanc de l'unité de commande : c'est le câble de coupure. - Remarque : En cas de problèmes d'allumage, débranchez d'abord ce câble (retirez la fiche). Dans la plupart des cas, vous pourrez alors continuer à rouler.	- S'il est relié à la masse, l'allumage s'éteindra ! - Nous utilisons cette variante de circuit sur les véhicules qui étaient à l'origine équipés d'un allumage par magnéto (roue polaire) et qui, par conséquent, s'éteignaient également en cas de court-circuit à la masse. - Ces véhicules disposent d'une borne sur le contacteur d'allumage (sur les véhicules allemands : borne 2) qui est reliée à la masse en position « OFF ». Le câble bleu/blanc est raccordé à cette borne. Cela coupe l'allumage comme auparavant. Il est également possible d'utiliser un interrupteur de coupure d'urgence supplémentaire.
- Le câble vert ou gris de l'unité de commande...	...est raccordé au contact de la fiche de la nouvelle bobine d'allumage.
ATTENTION ! Dans la mesure du possible, ne rallongez PAS le câble vert de l'unité de commande. Cela peut entraîner des dysfonctionnements de l'allumage. Ne placez jamais le(s) câble(s) d'allumage et le(s) câble(s) de l'unité de commande ensemble dans une gaine commune ou parallèlement les uns aux autres sur une longue distance. Cela provoquerait une rétroaction et donc des dysfonctionnements au niveau de l'allumage, et pourrait même détruire l'unité de commande.	

Raccordement de l'alternateur à l'alimentation des feux :


- Les deux câbles noirs provenant de l'alternateur acheminent la tension destinée à l'éclairage, au klaxon, aux clignotants, etc. Ils n'ont aucun rapport avec l'allumage.
- Cette tension doit être stabilisée (régulée) et redressée pour la plupart des applications, car il s'agit initialement de courant alternatif.

- Attention : toute **inversion entre le pôle positif et le pôle négatif** entraînera **la destruction immédiate du régulateur, qui n'est pas couverte par la garantie !** (La destruction est clairement détectable à l'odeur de brûlé !)

Variante du régulateur : avec régulateur CC et condensateur de lissage intégré (73 00 799 50), utilisez le schéma électrique **91ik_102** :



- Les deux câbles noirs sont raccordés aux câbles noirs provenant de l'alternateur.
- Le câble rouge correspond à la sortie 12 V CC
- Le câble marron est le pôle négatif et est relié en interne au boîtier du régulateur.

- Le câble haute tension (câble d'allumage)
...

Veillez **ne pas utiliser** de « Nology Supercables » (« fils chauds »). Ceux-ci provoquent des interférences dans les systèmes VAPE et peuvent endommager les composants électroniques

... vissez-le dans la bobine d'allumage et placez le capuchon en caoutchouc par-dessus. Il est plus facile de le faire avant d'installer la bobine sur le véhicule. Veuillez également utiliser le câble d'allumage fourni et non un ancien câble d'origine inconnue.

- Vous vous rendrez service en remplaçant à ce stade les bougies d'allumage et les connecteurs de bougies de votre moto (de préférence avec une résistance de 1 à 2 kilohms, mais ne dépassant pas 5 kilohms). Un nombre plus que suffisant de dysfonctionnements peut être attribué à des câbles, bougies et connecteurs « apparemment en bon état » (y compris ceux neufs) !

- **N'utilisez pas** de bougies d'allumage dotées de résistances internes de suppression des interférences avec des connecteurs de bougies anti-parasites (cela entraîne une double résistance). N'utilisez toujours qu'une seule méthode de suppression des interférences.

- Enfin, **avant de remonter la batterie et de démarrer le moteur pour la première fois**, prenez le temps de vérifier toutes les fixations et le câblage. N'oubliez pas de remplacer toutes les ampoules de 6 à 12 volts. N'oubliez pas non plus que vous aurez désormais besoin d'une batterie de 12 V. Le klaxon peut rester en 6 volts.

- Si le système ne fonctionne pas immédiatement, veuillez consulter notre page de dépannage. Dans un premier temps, débranchez le câble bleu entre le relais et la bobine d'allumage (débranchez le contact) ; la plupart des défauts se situent dans la zone de coupure.

- **IMPORTANT** : veuillez noter que si le **vilebrequin** a été **remis à neuf** (antérieurement), la broche de son alternateur a été sur-manchonnée et est donc plus courte. Le rotor se trouve ainsi plus bas, ce qui peut entraîner un contact entre le rotor (les rivets constituent le point le plus bas) et la bobine du stator. Cela détruira le stator et provoquera une panne d'allumage.

Consignes de sécurité et d'utilisation importantes – À lire et à respecter intégralement !

- Respectez les consignes de sécurité et les exigences spécifiées par le constructeur automobile et le secteur automobile. L'installation nécessite des connaissances spécialisées.

Les repères d'allumage figurant sur le produit servent uniquement à faciliter l'orientation lors de l'installation. Après l'installation, veuillez vérifier l'exactitude de vos réglages à l'aide de méthodes appropriées (stroboscope) afin d'éviter tout dommage au moteur ou tout risque pour votre santé. Vous êtes seul responsable de l'installation et de la justesse des réglages.

- Attention Les systèmes d'allumage génèrent une haute tension, danger de mort ! Nos bobines d'allumage génèrent jusqu'à 40 000 volts ! Une manipulation imprudente peut non seulement provoquer de vives douleurs, mais aussi être nocive pour le cœur ! Les personnes portant un stimulateur cardiaque ne doivent pas intervenir sur les systèmes d'allumage. Maintenez toujours une distance de sécurité par rapport à l'électrode et aux câbles haute tension dénudés, et lors des tests, reliez fermement le connecteur de la bougie d'allumage à la masse à l'aide d'un objet isolant afin de dissiper la tension en toute sécurité.

Ne tirez jamais sur un connecteur de bougie pour synchroniser le carburateur ! Ne débranchez jamais et ne touchez jamais les câbles d'allumage lorsque le moteur tourne ou est en phase de démarrage. Ne lavez le véhicule que lorsque le moteur est à l'arrêt.

- Si votre câble d'allumage VAPE a été fourni avec des connecteurs de bougie en caoutchouc (*qui ne comportent pas de résistance anti-parasitage intégrée*), veuillez utiliser des bougies d'allumage dotées d'une résistance intégrée (*afin de respecter la législation locale en matière de compatibilité électromagnétique*). Sinon, remplacez le ou les câbles par des câbles standard et utilisez des connecteurs de bougie blindés (*vous ne devez en aucun cas utiliser simultanément des bougies d'allumage à suppression d'interférences ET des connecteurs de bougie à suppression d'interférences. Cela entraînerait des interférences, notamment des difficultés à démarrer le moteur*). La résistance totale de l'ensemble « bougie d'allumage + connecteur de bougie » ne doit pas dépasser 5 kΩ.

- N'oubliez pas que les connecteurs de bougies de allumage s'usent avec le temps et voient leur résistance augmenter. Si un moteur ne démarre qu'à froid, il est presque certain que la cause réside dans un connecteur de bougie de allumage ou une bougie de allumage défectueux. N'utilisez pas de câbles dits « améliorant l'allumage » (par exemple, Nology).

- Après l'installation, veuillez à vérifier que toutes les vis de fixation sont bien serrées. Si les pièces se desserrent, des dommages surviendront. Nous ne serrons les vis que légèrement lors du pré-assemblage !

- Laissez le système nouvellement installé s'allumer avant de commencer à tout mesurer et tester. Veuillez également prendre connaissance de nos instructions sur la manière de vérifier la présence d'étincelles. Toutes nos pièces sont testées avant livraison. De toute façon, il n'y a pratiquement rien que vous puissiez mesurer. Vous ne devez en aucun cas mesurer les composants électroniques (y compris la bobine d'allumage, à l'exception de sa sortie haute tension). Vous risquez de les détruire et n'obtiendrez de toute façon aucun résultat utile !

N'oubliez pas que si le moteur ne démarre pas immédiatement, le problème provient souvent du carburateur, du joint d'admission et, surtout, des connecteurs de bougies et des bougies elles-mêmes (*malheureusement, même lorsqu'elles sont entièrement neuves*). (En règle générale, les réglages doivent également être modifiés après l'installation du Lima.) Si le système ne fonctionne pas immédiatement, vérifiez les connexions à la masse, en particulier entre la masse du châssis et le bloc moteur.

Avant de démonter à nouveau les pièces et de nous les envoyer pour test, consultez notre base de connaissances pour voir s'il existe déjà une réponse à votre problème. Si ce n'est pas le cas, utilisez notre système de tickets d'assistance pour demander une aide spécifique.

- Si vous disposez d'un système équipé d'une double bobine d'allumage, veuillez noter certaines particularités de cette bobine. L'allumage ne fonctionnera correctement que si les deux bougies sont connectées aux bobines. Cela signifie que vous ne pouvez même pas retirer une seule bougie pour la tester, car chaque sortie est alimentée par la connexion à la masse de l'autre bougie. Si vous souhaitez vraiment ne tester qu'un seul côté, la sortie de l'autre bobine doit être reliée à la masse.

- L'étincelle produite par les systèmes à rupteur classiques présente un faible niveau d'énergie d'environ 10 000 volts et apparaît donc jaune et épaisse. L'étincelle produite par nos systèmes est une étincelle à haute énergie pouvant atteindre 40 000 volts ; elle est donc très concentrée et bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, l'étincelle n'est générée qu'aux vitesses de démarrage au kick. Le simple fait d'appuyer à la main sur le levier du kick ne produit pas d'étincelle.

- La plupart de nos systèmes combinent un générateur de courant d'allumage et un générateur de courant d'éclairage. Cela se reconnaît à la présence d'un régulateur. Hormis la tension de sortie fournie par le régulateur, il n'y a guère d'autres paramètres mesurables sur ce dernier. Si vous n'obtenez pas d'alimentation, vérifiez les connexions à la masse et le câblage entre le régulateur et le contacteur d'allumage. Cette connexion importante est souvent coupée et négligée lors de l'installation ! La plupart des systèmes PD sont équipés de régulateurs/redresseurs à courant continu. Il existe toutefois également des régulateurs à courant alternatif, qui présentent des caractéristiques particulières dont il faut tenir compte.

- N'effectuez jamais de soudure électrique sur le véhicule sans avoir préalablement déconnecté complètement tous les composants électroniques contenant des semi-conducteurs (régulateur, bobine d'allumage et unité de commande). Il n'est pas nécessaire de démonter le stator et le rotor. N'utilisez que du matériel de soudure fonctionnant via des transformateurs en série ou débranchez le fer à souder avant de souder afin d'éviter d'endommager les composants en raison d'une surtension. N'utilisez jamais de pâte de cuivre sur les connecteurs ou les bougies d'allumage.

- Les composants électroniques sont sensibles à l'inversion de polarité. Après toute modification apportée au système, vérifiez toujours que la batterie est correctement raccordée et que le câblage est correct. Une inversion de polarité ou un court-circuit détruira immédiatement le contrôleur et la bobine d'allumage ! En règle générale, lors du câblage, les couleurs doivent toujours être raccordées entre elles. Les exceptions sont expressément mentionnées dans la notice. Les dommages causés par une inversion de polarité ne sont pas couverts par la garantie.

- Lors de l'installation du rotor, veillez à ne pas endommager les aimants. Évitez tout choc mécanique direct sur le rotor. **Ne placez jamais le stator dans le rotor lors du transport du Lima ; suivez nos consignes d'expédition (emballage).**

- Huilez légèrement la surface extérieure du rotor, sinon il rouillera rapidement dans des environnements agressifs (ce qui n'est pas dangereux, mais inesthétique).

- N'utilisez jamais de tire-vis à griffes ni de marteau pour retirer le rotor. Cela pourrait entraîner le détachement des aimants. Utilisez toujours et exclusivement un extracteur à visser M27x1,25 (voir les instructions d'installation).

- Si votre véhicule n'est pas utilisé pendant une longue période, vous devez débrancher la batterie (le cas échéant) afin d'éviter toute décharge lente via les diodes du redresseur. Cependant, même avec la batterie débranchée, vous constaterez qu'elle se décharge après un certain temps ; ceci est normal.

- Veuillez prendre connaissance de ces instructions, mais ne vous laissez pas déstabiliser pour autant. Des milliers de clients avant vous ont déjà installé nos systèmes avec succès.

Bonne chance et bonne route !

Schéma de circuit 91ik_102

