Système 736579900



Alternateur 12 volts / allumage électronique pour motos JAWA et CZ monocylindres : JAWA 11 / 353 / 355 / 356 / 559 / 590 ; CZ 450 / 453 / 455 / 470 / 475 / 477 / 482 / 485 / 487

- Le système 12 volts alimente le témoin de charge (ce qui n'est pas le cas du système 6 volts 73657996V) !
- Générateur à aimant avec allumage entièrement électronique intégré. Sortie 12 V/100 W CC. Allumage à semi-conducteurs avec alimentation propre provenant du système. Remplace la dynamo d'origine, les rupteurs, le condensateur et les bobines d'allumage. Vous pouvez rouler sans batterie si vous le souhaitez. Aucune modification du carter moteur n'est nécessaire.

- Ce système constitue une alternative à nos références 35361799 et 45061799. Il est plus simple à installer car il ne comporte aucun capteur externe.

- Veuillez noter qu'il s'agit d'un système à masse négative

Avantage par rapport au système d'origine

- toutes les pièces sont neuves
- un rendement lumineux supérieur
- allumage très stable avec une étincelle puissante
- un meilleur démarrage, une meilleure consommation de carburant
- plus aucun souci avec le réglage des points

M736579900

Instructions de montage pour le système 736579900	4.11.2026

- 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.

- 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 caractéristiques 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 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 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 conçu pour remplacer les systèmes d'alternateur et d'allumage d'origine des 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 préparation 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 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.

- 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 avec 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 nécessitera de votre part quelques adaptations.

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, République tchèque
vape@vape.cz

- 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. Il arrive souvent que les clients montent ces dernières en premier, ce qui les amène à les modifier, en violation de la garantie, et les rend ainsi 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 GPS, téléphones portables, 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 pourrait 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 ne se remarque pas 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 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 :

- un rotor (volant d'inertie)
- un stator pré-assemblé
- bobine d'allumage CDI
- régulateur/redresseur
- relais de coupure
- câble haute tension, fils de batterie et vis de fixation

- Veuillez noter que la bobine de stator n'est fixée qu'à la plaque de base de manière lâche à la livraison, car vous devrez la détacher lors du montage.



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

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

- Remarques concernant le câblage :

- Veuillez d'abord vérifier si vous possédez l'un de ces premiers modèles JAWA/CZ sur lesquels le pôle positif de la batterie est relié au cadre. Si tel est le cas, veuillez inverser la polarité de la batterie lorsque vous remettrez l'accumulateur en place après le montage du nouveau système. La masse doit être reliée au pôle négatif de la batterie et le pôle positif à la broche 30 du contacteur d'allumage. Si vous ne respectez pas cette consigne, votre nouveau régulateur sera endommagé.

- L'expérience montre qu'au fil du temps, le câblage de presque toutes les motos subit des modifications. Par conséquent, les couleurs des fils et les fils eux-mêmes de votre moto peuvent différer de ceux que nous décrivons. En cas de doute, veuillez consulter les schémas de câblage d'origine de votre CZ. Voici le lien vers un schéma réalisé par Mario Mager, du club britannique des propriétaires de CZ.



- Assurez-vous que votre JAWA/CZ 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 votre batterie et retirez-la de la moto. Notez que vous disposerez désormais d'un système de 12 volts ; vous devrez donc soit utiliser une batterie de 12 volts, soit opter pour la conduite sans batterie. Dans ce cas également, vous devrez remplacer toutes les ampoules par des ampoules de 12 volts. Le klaxon peut toutefois rester en 6 volts. Pour la conduite sans batterie, veuillez consulter nos informations à ce sujet.

- Vous devez choisir la méthode de coupure d'allumage que vous souhaitez utiliser. Il existe différentes solutions, chacune présentant des avantages et des inconvénients. Nous avons pré-monté l'option à relais.

Méthode par relais (fournie de série)
Avantage : cette option vous permettra d'utiliser votre contacteur d'allumage comme auparavant. Rien ne change.
Inconvénient : vous ne pouvez pas rouler sans batterie en état de marche (à moins, en cas d'urgence, de débrancher le fil bleu reliant la bobine d'allumage au relais).

méthode du « kill switch »
Avantage : vous pouvez rouler sans batterie, ce qui est un atout pour les motos classiques utilisées uniquement de temps en temps.
Inconvénient : vous devez acheter l'interrupteur et l'installer sur le guidon. Nous proposons ce type d'interrupteur.
Astuce : vous pouvez réutiliser l'interrupteur des feux de position pour remplir cette fonction.

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, République tchèque
vape@vape.cz



- Remarque : si vous optez pour le fonctionnement sans batterie et que votre moto est équipée de clignotants latéraux, il est préférable de choisir le régulateur 73 00 799 xx afin de garantir le bon fonctionnement des clignotants.

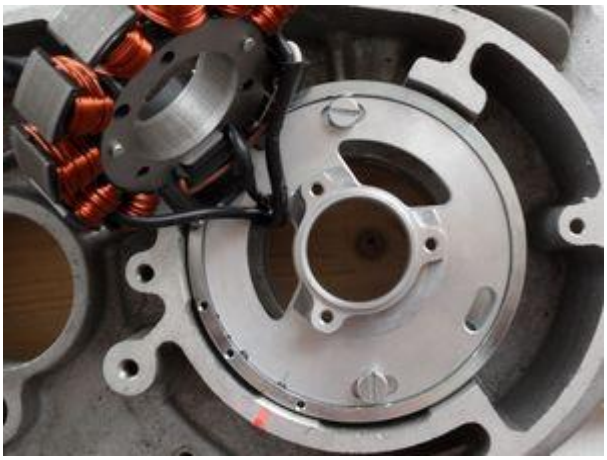
- Débranchez tous les câbles reliant votre ancien alternateur au régulateur et à la bobine d'allumage, puis retirez-les.
- Retirez la dynamo, le régulateur et la bobine d'allumage. Si la goupille de blocage située dans le coin supérieur droit du support de l'alternateur est toujours en place, veuillez la retirer (en la tirant ou en la coupant). Sinon, elle empêchera l'installation du nouveau système.



- Retirez la goupille du vilebrequin. N'oubliez surtout pas de le faire, sinon vous rencontrerez des difficultés lors du remontage.

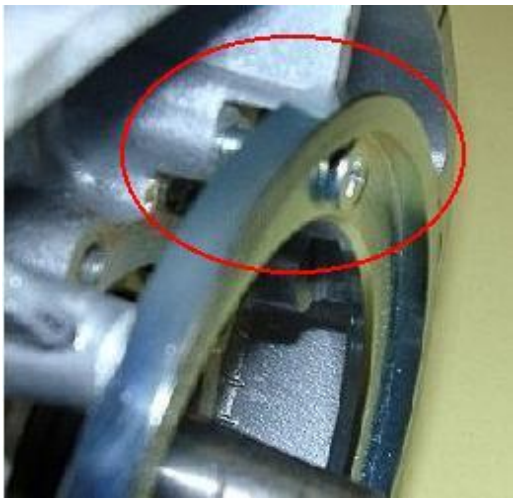
- Non seulement elle ne sera plus nécessaire, mais elle empêchera également de l'utiliser de manière flexible dans différentes zones CZ.

- Cette goupille n'avait pas de fonction de maintien, mais de guidage. Le rotor est uniquement maintenu par le cône, et non par la goupille. Il n'y a donc pas lieu de s'inquiéter.



- Dévissez la bobine du stator de la plaque de base et soulevez-la légèrement pour accéder aux trous de fixation. Veillez à ne pas endommager la couche isolante de la bobine.

- Placez la plaque de base (composée de la bague extérieure en acier et de la plaque intérieure en aluminium), avec le stator suspendu librement, à l'emplacement de votre ancienne dynamo.
- Vissez la plaque à l'aide des 2 vis M6.

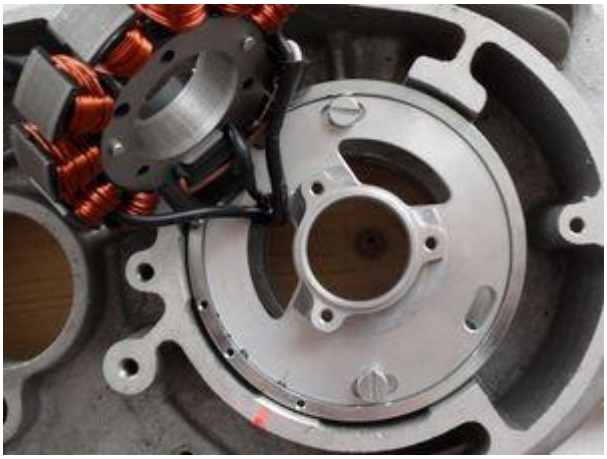


- Les photos montrent comment la bague extérieure en acier doit être positionnée sur le siège du générateur.

- N'apportez en aucun cas de modifications mécaniques au carter de votre moteur afin d'adapter le système (à l'exception du retrait ou de la rupture de la goupille située à la base du stator). N'essayez pas de monter le nouveau stator sans la bague en acier, même si vous pensez temporairement que le montage ne peut se faire que de cette manière.



- L'adaptateur en acier du système viendra se loger dans l'encoche supérieure prévue pour la dynamo, comme le montre l'image ci-contre (et non pas plus bas sur le moteur, comme on pourrait le penser au premier abord).

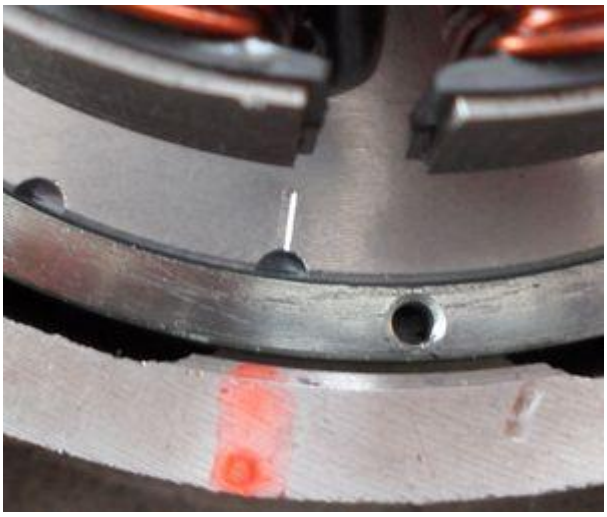


- Remettez la bobine du stator sur la plaque, en prenant soin de ne pas endommager les fils. Le stator doit s'enclencher assez brusquement. S'il s'enclenche en douceur, c'est probablement qu'un fil est coincé en dessous !

- Assurez-vous que l'ouverture intérieure du stator s'emboîte correctement sur le rebord de fixation surélevé de la plaque de fixation du stator ; sinon, la bobine sera de travers et entrera en contact avec le rotor, ce qui l'endommagera.

- Vissez la bobine à l'aide des 3 vis M4 et serrez-les.

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, République tchèque
vape@vape.cz



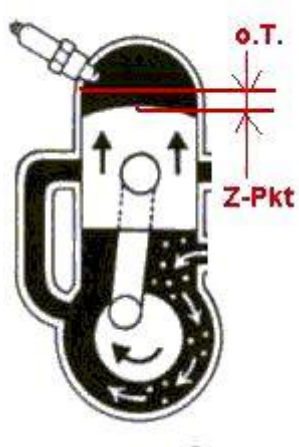
- Observez l'ensemble stator. Vous y trouverez, à gauche du passage de câbles, une petite rainure.

- Il s'agit d'un repère d'allumage.

- Attention : si vous souhaitez faire passer le câble du stator par l'autre ouverture, la position du repère doit être décalée de 120 degrés.



- Observez le nouveau rotor. Vous verrez sur sa circonférence une petite ligne gravée au laser. Il s'agit également d'un repère d'allumage.



- Retirez la bougie d'allumage et placez le piston en position d'allumage. Celle-ci devrait se situer à environ 3 mm avant le point mort haut (BTDC).

- Pour mieux contrôler la rotation du moteur, engagez la quatrième vitesse et utilisez la roue arrière pour faire tourner le moteur. Vous pouvez également utiliser le nouveau rotor pour faire tourner le moteur : fixez-le au vilebrequin et faites-le tourner jusqu'à ce que le piston se trouve en position d'allumage.

- Maintenez soigneusement cette position du vilebrequin.



- Si vous avez utilisé le nouveau rotor pour faire tourner le moteur, retirez-le avec précaution **sans modifier la position du vilebrequin.**

- Le moteur étant toujours en position d'allumage, placez avec précaution le rotor sur le vilebrequin, de manière à ce que le repère de synchronisation du rotor soit aligné avec celui de la plaque du stator.

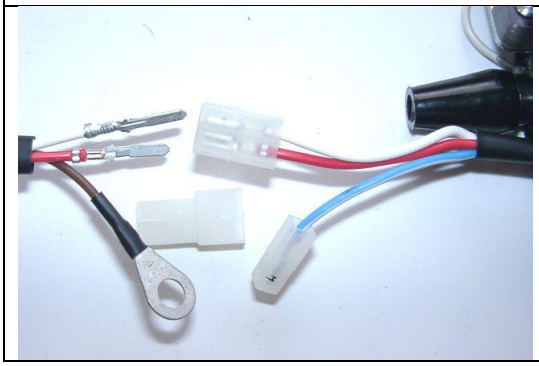


- Serrez avec précaution le boulon de fixation du rotor en veillant à ce que ni le rotor ni le vilebrequin ne bougent pendant le serrage. Si le rotor ou le vilebrequin bouge, le calage sera incorrect.

- Le montage au niveau du moteur est désormais terminé.

- Installez le bloc régulateur/redresseur, le relais et la bobine d'allumage électronique à un endroit pratique. Vous trouverez différentes solutions adaptées à vos modèles CZ/JAWA.

- Pour vous faciliter la tâche, nous avons fourni un schéma de câblage pour la CZ 476/477, dans lequel nous avons ajouté le câblage du nouveau système et supprimé celui qui n'est plus nécessaire.

Raccordez les composants comme indiqué sur le schéma de câblage 71ir12 :	
- Afin de faciliter le passage du câble à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, le capuchon en plastique du câblage de l'alternateur qui relie celui-ci à la bobine d'allumage n'a pas été enfiché sur la cosse du câble. Vous ne devrez y enficher ce capuchon qu'une fois que tout aura été correctement installé côté moteur.	
	- Repérez la bobine d'allumage avec sa fiche femelle et ses deux fils (rouge et blanc). - Placez le boîtier de prise à deux positions fourni sur cette prise et insérez les deux fils (rouge et blanc) provenant de l'alternateur. Assurez-vous que les bornes s'enclenchent correctement dans le boîtier et que vous raccordez : ▪ le fil blanc au fil blanc ▪ le rouge au rouge

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, République tchèque
vape@vape.cz

- 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 la petite languette sur le côté. Retirez ensuite le fil.

- Le fil marron du nouveau générateur, muni d'une cosse à œillet ronde, doit être vissé au châssis de la bobine d'allumage (masse). Ce raccordement est très important. Ne comptez pas sur le châssis pour assurer la mise à la masse. Le vernis, l'huile et la saleté empêchent souvent un bon contact !

s de raccordement du circuit d'éclairage (options de régulateur)

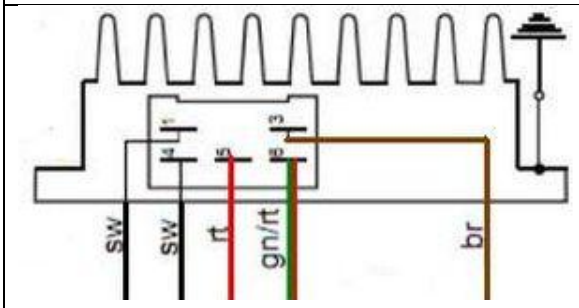


- Les deux fils noirs provenant de la bobine de stator acheminent la tension vers les feux, le klaxon, les clignotants, etc. Ils n'ont aucun rapport avec l'allumage.

- Cette tension (comprise entre 10 et 50 volts CA) doit toutefois être stabilisée (régulée) et, pour la plupart des applications, redressée en courant continu (CC), car il s'agit principalement de courant alternatif (CA).

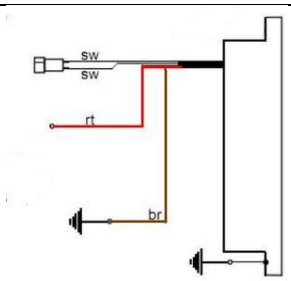
- Pour cela, nous proposons 3 régulateurs différents :

- Attention : toute inversion entre le pôle positif et le pôle négatif (sur les versions CC) entraîne la destruction immédiate du régulateur. Cela ne sera pas couvert par la garantie, car il s'agit d'une négligence. On reconnaît généralement un régulateur grillé à son odeur âcre.

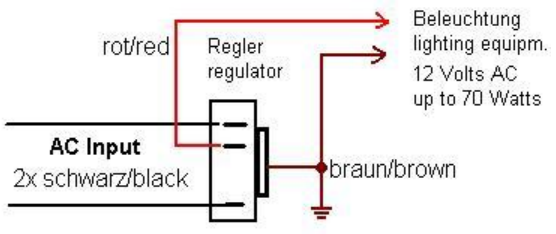


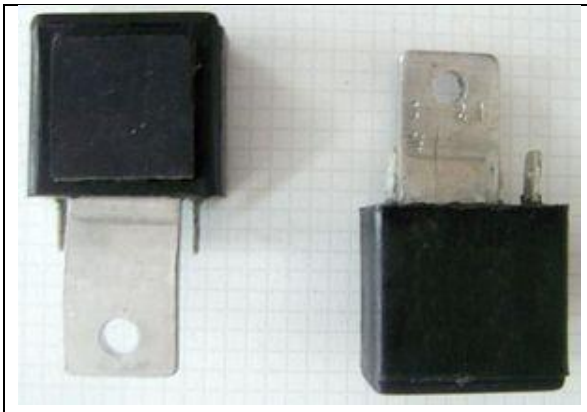
- les 2 fils noirs (sw) correspondent à l'entrée CA provenant de l'alternateur (comme il s'agit de courant alternatif, peu importe quel fil noir est relié à quel autre fil noir)
- le fil rouge (rt) correspond à la sortie 12 V CC positive
- le fil marron (br) est la masse, reliée en interne au boîtier le fil vert/rouge (gn/rt) sert à brancher un voyant de contrôle de charge

- Régulateur CC avec condensateur de lissage intégré 730079950
  - les 2 fils noirs (sw) correspondent à l'entrée CA provenant de l'alternateur (comme il s'agit de courant alternatif, l'ordre des fils noirs n'a pas d'importance)
  - le fil rouge (rt) correspond à la sortie 12 V CC positive
  - le fil marron (br) est la masse, relié en interne au boîtier



Régulateur de courant alternatif 703679950





- 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 relié à quel autre fil noir) ; les broches extérieures sont utilisées
- En reliant la broche centrale à la masse, vous obtenez un courant alternatif régulé, qui alimente les consommateurs de courant alternatif

- Il reste le fil bleu (parfois bleu/blanc) au niveau de la bobine d'allumage. Il s'agit du fil de coupure d'allumage.

- S'il est relié à la masse, il bloquera l'allumage !

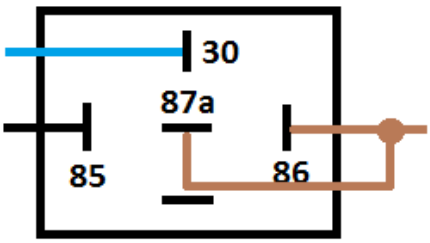
Remarque :

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

- **Mise hors tension via un interrupteur d'arrêt dédié** (lorsque vous roulez sans batterie) :
Le relais ne sera pas installé. Le câble bleu (/blanc) de la bobine d'allumage sera raccordé à un coupe-circuit, qui se ferme à la masse (un bouton situé sur le guidon). Vous pouvez également installer un contacteur d'allumage permettant de se raccorder à la masse lorsqu'il est en position OFF.

- **Procédure relative à la batterie :**
Reliez le fil marron du relais à une bonne masse. Faites passer le fil noir le plus long du relais jusqu'au fil qui était auparavant relié à une broche sous tension lorsque le contact est mis (sur les motos allemandes : broche 15) et reliez-le à cet endroit.
Raccordez le fil bleu provenant de la broche 30 du relais au fil bleu (ou blanc) de la nouvelle bobine d'allumage.
Si votre batterie venait à tomber en panne sur la route, il vous suffirait de débrancher ce fil bleu pour que votre moto redémarre (elle ne s'arrêtera alors plus en coupant le contact).

Câblage du relais (le cas échéant) **:**



- Le fil marron muni d'une cosse à anneau provenant des broches 87a et 86 est relié à la masse.

- Le fil noir provenant de la broche 85 est relié à une borne de l'interrupteur principal sous tension lorsque celui-ci est activé.

Vissez le câble haute tension (d'allumage)...

- **N'utilisez** surtout **pas** de câbles amplificateurs d'étincelles, tels que les « Nology supercables » ou les « hot wire ». Cela perturberait le système et pourrait l'endommager.

... dans la bobine d'allumage et enfilez le joint en caoutchouc avant de monter la bobine (ce sera plus facile).

- Veuillez utiliser le câble fourni avec le kit et non n'importe quel vieux câble.

- Vous vous rendrez service en équipant votre moto de nouvelles bougies d'allumage et de nouvelles clés à bougies (de préférence d'une résistance comprise entre 0 et 2 kΩ). De nombreux problèmes trouvent leur origine dans des bougies, des bornes et des câbles « apparemment en bon état » (voire « tout neufs »).
- N'utilisez pas de bougies d'allumage dotées d'une résistance de suppression interne. NGK (par exemple) proposait ce type de bougies, identifiées par la lettre « R » (pour « résistance »).

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, République tchèque
vape@vape.cz

- 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 synchronisation 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, 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 40 000 volts ! En cas de manipulation imprudente, cela peut non seulement être douloureux, mais aussi carrément dangereux. Veuillez respecter une distance de sécurité par rapport à l'électrode de votre bougie d'allumage et aux câbles haute tension dénudés. Si vous devez vérifier l'allumage, tenez fermement la douille de bougie à l'aide d'un matériau bien isolant et appuyez-la fermement contre une partie métallique solide du bloc-moteur.
Ne retirez jamais les capuchons de bougies lorsque le moteur tourne. Ne lavez votre véhicule qu'avec le moteur à l'arrêt et le contact coupé.

- Le kit devrait contenir un câble HT muni d'un capuchon en caoutchouc fixe *(qui ne comporte pas de résistance)* ; vous devrez utiliser une bougie d'allumage avec résistance intégrée *(ou remplacer le capuchon par celui qui comporte une résistance)* afin de respecter la réglementation locale *(exigences en matière de compatibilité électromagnétique)*.
- N'utilisez pas simultanément un ou plusieurs capuchons de bougie comportant une résistance **AVEC** une ou plusieurs bougies comportant une résistance. Cela entraînerait des problèmes, notamment des difficultés de démarrage du moteur. La résistance totale combinée du capuchon et de la bougie ne doit pas dépasser 5 kΩ.
- N'oubliez pas que les bougies de allumage vieillissent, ce qui augmente leur résistance. Si un moteur ne démarre que lorsqu'il est froid, il est très probable que cela soit dû à un capuchon de bougie défectueux ou à une bougie de allumage défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « de renforcement de l'allumage » (par exemple, Nology).

- Après l'installation, veuillez vérifier le serrage de toutes les vis, y compris celles préinstallées. Si des pièces se desserrent pendant le fonctionnement, cela entraînera inévitablement des dommages matériels. Nous pré-montons les vis de manière lâche uniquement.

- Laissez le système nouvellement installé fonctionner un moment avant de commencer à vérifier et à tester les valeurs, ou pire encore, d'y apporter des modifications.
Nos pièces ont été contrôlées avant de vous être livrées. De toute façon, vous ne pourrez pas vérifier grand-chose. **Dans tous les cas, évitez de mesurer les composants électroniques (tels que la bobine d'allumage, le régulateur et le dispositif 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 une énergie relativement faible 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'à la vitesse de démarrage par kick et non lorsque l'on abaisse lentement 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 des soudures 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 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 toute intervention sur le système, vérifiez bien la polarité de la batterie et du régulateur. Une polarité inversée provoque des courts-circuits et endommage le régulateur, la bobine d'allumage et le dispositif d'avance à l'allumage. 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 « fils chauds » censés 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 que même une batterie débranchée finira par se décharger au bout d'un certain temps.
- Veuillez tenir compte de ces remarques, mais ne vous laissez pas intimider par le processus 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 !***

VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, République tchèque
vape@vape.cz

Schéma d'allumage 71ir12

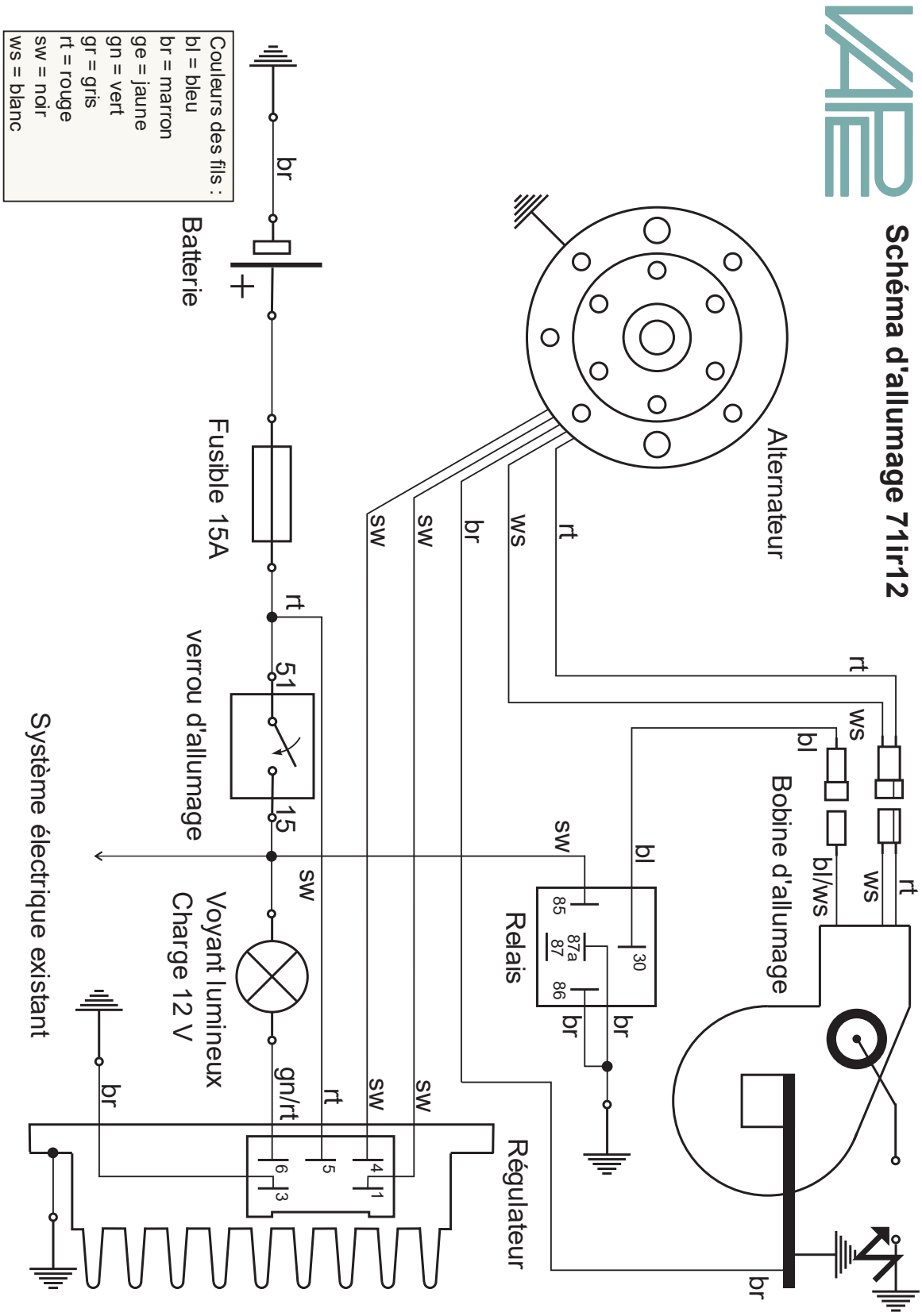
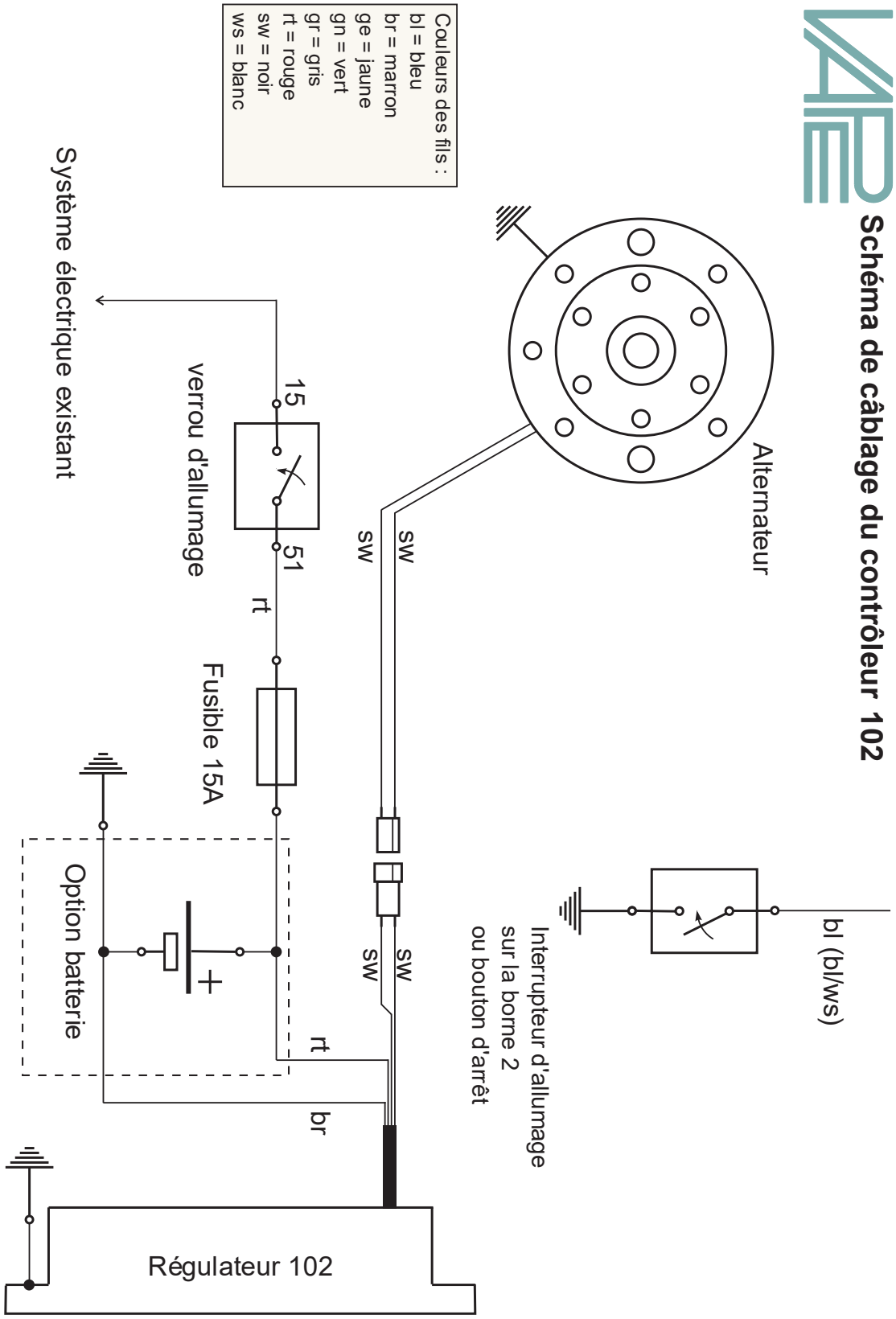


Schéma de câblage du contrôleur 102



VAPE spol. s r.o., Bílanská 1647, 767 01 Kroměříž, République tchèque
vape@vape.cz