

Système 7227799DC**Alternateur/allumage électronique pour Suzuki PE 175/250/400T**

- Alternateur à aimants avec allumage entièrement électronique intégré. Sortie 12 V/180 W CC. Allumage à semi-conducteurs avec alimentation propre provenant du système. Le nouveau rotor a le même poids que le rotor d'origine. Aucune modification du carter moteur n'est nécessaire. Le système est techniquement capable de fonctionner sans batterie.


- Remplace l'ensemble générateur/allumage d'origine !

- Pour une utilisation tout-terrain (sans support pour la batterie ni clignotants latéraux), nous proposons un régulateur de courant alternatif alternatif, plus petit et plus léger. Pour le système AC 7227799AC.

Avantage par rapport au système d'origine :

- toutes les pièces sont neuves
- meilleur rendement lumineux
- allumage très stable avec une étincelle puissante
- meilleur démarrage, meilleure combustion du carburant



Instructions de montage pour le système 7227799DC	29/4/2026
<p>- Si vous êtes capable d'installer et de régler un système d'allumage d'origine et que vous possédez des compétences mécaniques de base, vous pouvez installer un VAPE ! Si vous n'avez jamais travaillé sur votre système d'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 à intervenir sur votre moto</p> <p>Veillez garder à l'esprit que toute modification du matériel ainsi que toute tentative de réparation effectuée sans l'accord de VAPE peut entraîner la perte de la garantie. Ne coupez pas les fils. Cela entraîne la perte de la protection contre l'inversion de polarité et 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 (reculs 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 lieu et les modifient ainsi, 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 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 revêtement plastique des aimants, essayez de les écarter 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 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 :

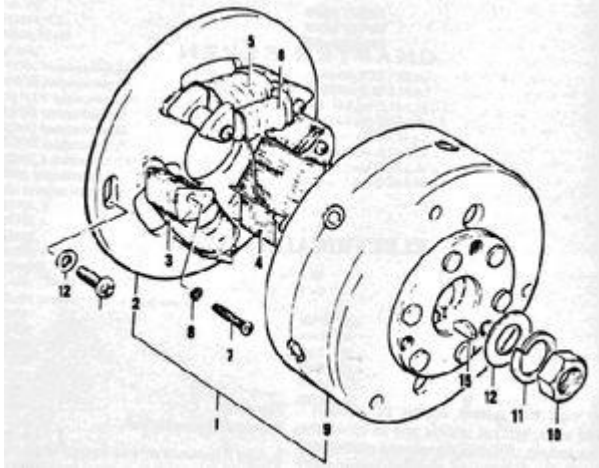
- unité de stator pré-assemblée
- rotor
- bobine d'allumage électronique
- régulateur/redresseur
- câble HT
- accessoires



- Pour démonter votre nouveau rotor, vous aurez besoin d'un extracteur M27x1,25 (réf. : 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.

- Assurez-vous que votre moto est bien calée, de préférence sur un établi surélevé, et que vous avez facilement accès au côté de l'alternateur du moteur.
- Débranchez tous les câbles de l'ancienne dynamo et retirez ces pièces.
- Retirez la clavette Woodruff du maneton. Elle ne sera plus nécessaire et empêcherait le remontage. Si vous oubliez cette étape dès le début, vous devrez démonter à nouveau l'ensemble du nouveau groupe pour accéder à la clavette.



- Placez le stator préassemblé sur le carter du moteur. La bobine noire épaisse doit être orientée vers la sortie de câble.
- Vissez l'ensemble à l'aide des 2 vis M6. Veillez à ne pas pincer les fils !

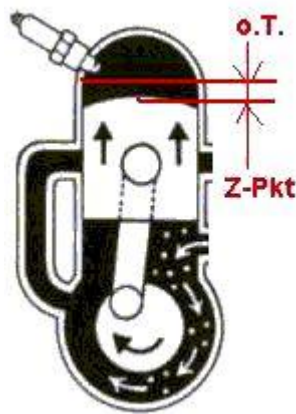
- Comme le repère d'allumage sur la plaque de base n'est pas bien visible après le montage du rotor, vous devez trouver (et marquer) un autre point de référence sur le moteur.



- **Réglage de l'allumage** : pour offrir une flexibilité maximale, aucune rainure n'a été pratiquée dans le rotor. Inutile de s'inquiéter de la perte de la clavette Woodruff. Celle-ci n'avait aucune fonction de blocage ; elle servait uniquement à guider le réglage de l'allumage. Vous disposez désormais des repères et d'une bien plus grande flexibilité.



- Jetez un œil au nouveau rotor. Vous trouverez sur sa circonférence une petite ligne en creux. Il s'agit d'un repère d'allumage. Il est durable, mais peu visible, il est donc préférable de le mettre en évidence à l'aide d'un marqueur.



- Pour mesurer la position du piston, vous aurez besoin d'un outil (un comparateur à cadran ou une jauge, que vous pouvez fabriquer par exemple à partir d'une vieille bougie d'allumage (plus d'infos ici). À défaut, un crayon et un peu de sens des proportions feront l'affaire).

- Retirez la bougie et amenez le piston au « point mort haut » (sur l'image : o.T.). Il s'agit de la position la plus haute que le piston peut atteindre dans le cylindre.

- Le rotor tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ; vous devez donc tourner le vilebrequin dans le sens des aiguilles d'une montre pour trouver la position BTDC (avant le point mort haut).

- Veuillez consulter le manuel d'utilisation pour connaître la position d'allumage correcte. Si vous ne disposez d'aucune valeur, commencez par 2 mm avant le point mort haut (BTDC). Vous devrez ensuite vous procurer les valeurs correctes et ajuster le réglage en conséquence. Des réglages incorrects entraîneront une surchauffe, pouvant aller, dans les cas extrêmes, jusqu'à la destruction de la tête du piston.



- Placez le rotor sans le serrer sur le vilebrequin et vérifiez qu'il peut tourner librement au-dessus de la base du stator.
- Retirez la bougie d'allumage et placez le piston en position d'allumage. L'idéal est d'utiliser le rotor pour faire tourner le vilebrequin. Retirez à nouveau le rotor avec précaution sans modifier la position du vilebrequin, puis remettez-le en place de manière à ce que le repère sur le rotor soit aligné avec celui du stator.



- Dans cette position, fixez soigneusement le rotor à l'aide de l'écrou d'origine. Si nécessaire, utilisez les rondelles fournies.

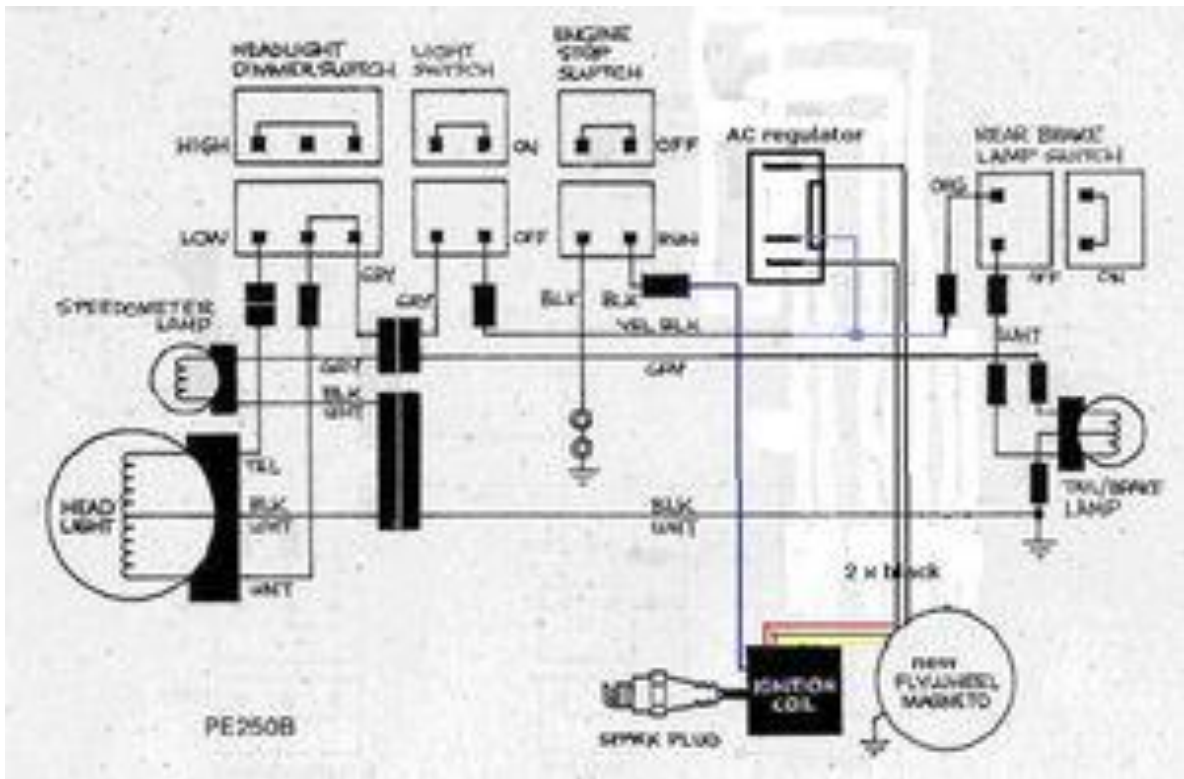


- Vérifiez enfin très attentivement que le rotor tourne librement au-dessus de la plaque et sur la bobine, et qu'il ne frotte pas en raison d'une modification des caractéristiques mécaniques du moteur (modifications du carter et/ou du vilebrequin). Un frottement endommagerait inévitablement le système.

- Avant de mettre le rotor en place, vérifiez que ses aimants n'ont pas attiré de vis ou d'autres petites pièces, qui pourraient alors causer des dommages.

- Fixez la nouvelle bobine d'allumage et le régulateur de tension à un endroit pratique, de préférence au niveau de la bride de fixation de la bobine d'allumage. Branchez au préalable le câble haute tension sur la bobine d'allumage. Ne serrez pas complètement l'une des vis de fixation, car vous devrez y raccorder un câble de masse. Posez les nouveaux câbles de l'alternateur le long du cadre (à l'aide des serre-câbles fournis), de manière à ce qu'ils aboutissent près du régulateur ou de la bobine d'allumage. Veillez à ce que rien ne soit pincé.

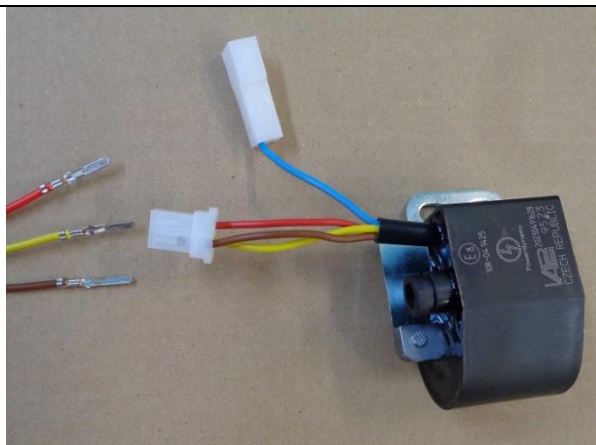




- Le raccordement du système au câblage d'origine est simple.
- Le système comprend le nouveau câblage entre l'alternateur et la bobine d'allumage. De même, les deux câbles noirs vont vers les bornes extérieures du régulateur.
- Il suffit de relier la borne centrale du régulateur au câble menant à l'interrupteur principal et au feu arrière.

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

- Afin de faciliter le passage des câbles à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, la cosse en plastique du câblage de l'alternateur qui relie la bobine d'allumage n'a pas été enfichée sur la borne du câble. Vous ne devez y enficher cette cosse qu'une fois que tout a été correctement installé côté moteur.



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

- Placez provisoirement le boîtier de connecteur à 4 broches fourni sur ce connecteur et insérez les trois fils (rouge, marron et blanc) provenant de l'alternateur. Assurez-vous que les bornes s'enclenchent correctement dans le boîtier et que vous connectez :

- le rouge au rouge
- le marron au marron
- le jaune au jaune

- Si vous devez (ou souhaitez) retirer les bornes du boîtier de la fiche, insérez un trombone par l'avant à côté des bornes et repoussez le petit ergot sur le côté. Retirez ensuite le fil.

Raccordement de l'alternateur Powerdynamo au circuit d'éclairage (via le régulateur) :	
	<p>- Les deux fils noirs provenant de la bobine du stator alimentent les phares, le klaxon, les clignotants, etc. Ils n'ont aucun rapport avec l'allumage.</p> <p>- 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).</p>
<p>Attention : toute confusion entre le pôle positif et le pôle négatif (avec les versions CC) entraîne la destruction immédiate du régulateur. Cela ne sera pas couvert par la garantie, car il s'agit d'une négligence ! On reconnaît généralement un régulateur grillé à son odeur âcre.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ les deux fils noirs (sw) correspondent à l'entrée CA provenant de l'alternateur (comme il s'agit de courant alternatif, peu importe quel fil noir est relié à quel autre fil noir) ▪ le fil rouge (rt) correspond à la sortie 12 V CC ▪ le fil marron (br) est la masse, reliée en interne au boîtier
<p>Les deux câbles noirs provenant du générateur...</p>	<p>... doit être un câble de type « » inséré dans le boîtier en plastique double fourni. Ce boîtier se branche sur la fiche en plastique située à l'extrémité des deux fils noirs du régulateur. Peu importe quel fil noir se trouve de quel côté, car il s'agit d'un circuit en courant alternatif.</p>
<p>Le câble marron provenant du régulateur...</p>	<p>... doit être connecté soit à la borne négative de la batterie, soit à une bonne prise de terre s'il n'y a pas de batterie.</p>
<p>Le câble rouge provenant du régulateur...</p> <p style="text-align: center;">Attention : une polarité incorrecte endommagera les composants électroniques !</p>	<p>... doit être raccordé soit à la borne positive de la batterie 12 V, soit, en l'absence de batterie, au circuit d'alimentation alimentant vos appareils (généralement la broche d'entrée de l'interrupteur principal).</p>
<p>- Si vous utilisez une batterie, assurez-vous d'avoir un fusible de 15 A entre la batterie et le circuit du véhicule.</p>	
<p>- Il n'y a PAS de dispositif de voyant de contrôle de charge sans batterie ; cela ne fonctionnerait de toute façon pas. Le régulateur est équipé d'un condensateur haute puissance intégré pour stabiliser la tension. Cela garantit que vos clignotants et votre klaxon fonctionneront correctement même sans batterie.</p>	

<p>- Il reste le fil bleu (parfois bleu et blanc) au niveau de la bobine d'allumage. Il s'agit du fil de coupure.</p> <p>Remarque :</p> <p>- En cas de problèmes d'allumage, commencez par débrancher ce fil bleu. Dans de nombreux cas, cela vous permettra de repartir</p>	<p>- Connecté à la masse, il arrêtera l'allumage !</p> <p>- Ce type de câblage est utilisé sur les motos qui étaient à l'origine équipées d'un allumage par magnéto et qui étaient donc coupées par un court-circuit à la masse.</p> <p>- Ces véhicules sont équipés d'un verrouillage principal (ou, sur certains modèles, d'un coupe-circuit) qui relie une broche à la masse lorsqu'il est en position OFF (motos allemandes : broche 2). C'est là que sera raccordé le fil bleu (ou blanc) de la bobine d'allumage. De cette manière, le système de coupure fonctionne comme auparavant.</p>
<p>Vissez le câble haute tension (d'allumage)...</p> <p>- 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.</p>	<p>... dans la bobine d'allumage et enflez le joint en caoutchouc avant de monter la bobine (ce sera plus facile).</p> <p>- Veuillez utiliser le câble fourni avec le kit et non un câble usagé.</p>
<p>- Vous vous rendrez service en équipant votre moto de nouvelles bougies d'allumage et de nouvelles douilles (de préférence d'une résistance comprise entre 0 et 2 kΩ). De nombreux problèmes trouvent leur origine dans des bougies, des cosses et des câbles « apparemment en bon état » (voire « tout neufs »).</p> <p>- 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).</p>	
<p>- 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).</p> <p>- 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.</p>	
<p>- 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.</p>	

<p>Informations importantes relatives à la sécurité et au fonctionnement</p>
<p>- 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.</p> <p>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.</p>
<p>- 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 <u>dangereux</u>. Veuillez garder 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.</p> <p>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.</p>
<p>- Le kit devrait contenir un câble HT muni d'un capuchon en caoutchouc fixe (<i>qui ne comporte pas de résistance</i>) ; vous devrez utiliser une bougie d'allumage avec résistance intégrée (<i>ou remplacer le capuchon par celui qui en comporte une</i>) afin de respecter la réglementation locale (<i>exigences en matière de compatibilité électromagnétique</i>).</p> <p>- N'utilisez pas simultanément un ou plusieurs capuchons de bougie d'allumage équipés d'une résistance AVEC une ou plusieurs bougies d'allumage 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 d'allumage ne doit pas dépasser 5 kΩ.</p>

- 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. Vous ne pourrez de toute façon pas vérifier grand-chose. **Dans tous les cas, évitez de mesurer les composants électroniques (tels que la bobine d'allumage, le régulateur et l'unité d'avance). Vous risqueriez d'endommager gravement les composants électroniques internes. De toute façon, cette opération ne vous apportera aucun résultat concret.** Gardez à l'esprit que votre carburateur, vos bougies d'allumage et vos douilles de bougies (même si elles sont 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, 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 apparaît donc 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'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 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 côté 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 les travaux de soudure. Avant de toucher aux 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 bougies dont la résistance dépasse 5 kΩ. Préférez celles de 1 ou 2 kΩ. Gardez à l'esprit que les douilles de bougies d'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 d'allumage et/ou une bougie d'allumage défectueuse. 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 « hot wires » 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 !

