

Système 761079900**Système 7610799AC****Générateur / allumage électronique pour 2 temps**

- Moteurs KTM (pas de moteurs Sachs)
- Moteurs Rotax (Aprilia) 123, 127
- Cagiva WMX125
- Base de 90 mm, rotation dans le sens horaire, monté sur le côté droit du moteur en remplacement du magnéto Motoplat d'origine ou de l'allumage SEM (également allumage SEM uniquement)
- **Attention :** sur certains modèles KTM, le couvercle « GS » ne convient pas à notre rotor et vous devez utiliser le couvercle « croisé » à la place !

Magnéto de remplacement. Puissance lumineuse

- Système CC 12 V/100 W CC
- Système CA 12 V/70 W CA Veuillez noter les remarques concernant les systèmes CA
 - Remplace le système d'allumage d'origine (y compris la bobine d'allumage et le régulateur/redresseur).
 - Aucune modification n'est nécessaire sur le carter du moteur.
 - Le système est techniquement capable de fonctionner sans batterie.



L'allumage VAPE ne peut pas faire fonctionner la soupape de puissance présente sur certains moteurs Rotax ! De même, le système ne peut pas être utilisé avec un démarreur électrique existant !

Avantage par rapport au système d'origine :

- toutes les pièces sont neuves
- plus de puissance lumineuse
- allumage très stable avec étincelle solide
- meilleur démarrage, meilleure combustion du carburant



Instructions de montage pour le système 761079900 et le système 7610799AC	17.2.2026
--	-----------

- Si vous savez installer et 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 ne peut 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 et même des blessures corporelles. Par conséquent, nous déclinons toute responsabilité en cas de perte, de dommage ou de coût résultant de, ou lié de quelque manière que ce soit à, une installation incorrecte, un fonctionnement inapproprié ou une utilisation et un entretien incorrects. Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications au produit, aux données techniques ou aux instructions de montage et d'utilisation sans préavis.

IMPORTANT

- Veuillez lire attentivement et intégralement ces instructions avant de commencer à travailler sur votre moto.

Veuillez garder à l'esprit que toute modification du matériel ainsi que toute tentative de réparation non approuvée par VAPE peut entraîner la perte de la garantie. Ne coupez pas les fils. Cela entraînerait une perte de la protection contre l'inversion de polarité et 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 ce 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 obtenir des valeurs plus sûres (moins d'avance). Lors du montage, vérifiez soigneusement que le rotor (volant) ne touche pas les bobines du stator ou tout autre élément, ce qui peut se produire dans diverses circonstances et entraîner des dommages importants.

Utilisation prévue

- Ce système est conçu pour remplacer les systèmes d'allumage et les dynamos/alternateurs d'origine des motos anciennes et classiques **dont les caractéristiques du moteur n'ont pas été modifiées après-vente**. Ce système n'est pas un système de réglage et n'apporte 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 et, par rapport aux systèmes d'origine vieillissants, une fiabilité accrue. Comme notre système ne modifie pas les caractéristiques du moteur, il n'augmente pas les émissions de polluants gazeux et 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 juridique actuel de la moto. (Veuillez vérifier la réglementation locale en vigueur !) Ce système n'est pas adapté à une utilisation dans le cadre de compétitions. S'il est utilisé d'une manière autre que celle prévue, 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 circuler sur la voie publique.



- VAPE garantit des produits homologués marqués du sigle « E » dans l'anneau (E8 spécifiquement pour la République tchèque), assurant ainsi une conformité constante des propriétés du produit avec les réglementations d'homologation ECE pertinentes (en particulier ECE R10.05). Des contrôles sont régulièrement effectués par l'autorité compétente.

- Le système de charge ne convient qu'aux batteries rechargeables au plomb-acide 12 V (6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide ou aux batteries au plomb-acide scellées, AGM, Gel. Il ne convient pas aux batteries nickel-cadmium, nickel-métal-hydride, lithium-ion ou à tout autre type de batteries rechargeables ou non rechargeables.

- Il s'agit d'un système de remplacement et non d'une copie du matériel d'origine. Les pièces de ce système ont donc un aspect différent et peuvent s'adapter différemment (notamment la bobine d'allumage et le régulateur), ce qui nécessite une certaine adaptation de votre part.

- Lors du montage, commencez impérativement par assembler les pièces du moteur afin de vérifier qu'elles s'adaptent bien avant de commencer à monter les pièces externes. Dans de nombreux cas, les clients assemblent d'abord ces dernières et les modifient souvent, ce qui annule la garantie et les rend impropre à la revente. Le remplacement d'anciens systèmes d'allumage ne consiste pas simplement à acheter un produit dans un supermarché, car il existe de très nombreux types, versions et modifications après-vente parfois 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. Les tachymètres électroniques existants risquent de ne pas fonctionner 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 allumage qui limitait la vitesse maximale pour des raisons légales. Le nouveau système ne dispose pas d'une telle fonction, veuillez donc vérifier au préalable votre situation juridique.

- Si vous n'avez pas les compétences nécessaires pour effectuer l'installation, confiez-la à un expert 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 système, veuillez vérifier si un outil d'extraction pour le nouveau rotor est inclus dans le kit. Si ce n'est pas le cas, il est préférable de le commander en même temps. N'utilisez jamais d'autre outil que l'outil d'extraction 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 magnétique, essayez d'écartier les aimants avec vos doigts). Après un choc, les aimants collés peuvent s'être détachés et ne plus adhérer au rotor que par la force magnétique, ce qui n'est pas immédiatement perceptible. Lors du fonctionnement du moteur, les dommages seraient considérables. Avant de placer le rotor sur le moteur, veuillez vous assurer que ses aimants n'ont pas collecté d'objets métalliques tels que des petites vis, des écrous et des rondelles. Cela entraînerait également des dommages importants.

- Si vous avez accès à Internet, il est préférable de consulter ces instructions en ligne. Vous obtiendrez des images plus grandes et de meilleure qualité en cliquant dessus, ainsi que des informations éventuellement mises à jour. Liste des systèmes sur <http://www.powerdynamo.biz>



Système CC : Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :

- stator (pré-assemblé)
- rotor
- bobine d'allumage électrique, câble haute tension et fil bleu
- régulateur/redresseur
- 3 vis M4, 2 attaches de câble

- Notez que le stator n'est fixé que de manière lâche à sa base, car vous devrez le détacher pour l'assemblage.

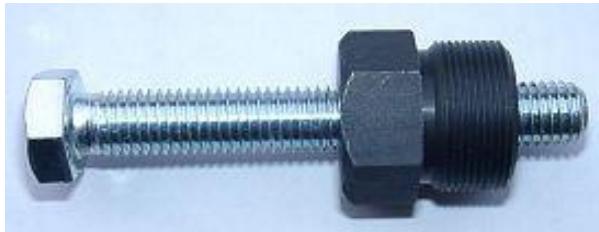


Système CA : Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :

- stator (préassemblé)
- rotor
- bobine d'allumage électronique, câble haute tension et fil bleu
- Régulateur CA
- 3 vis M4, 2 attaches de câble

- Notez que le stator n'est fixé que de manière lâche à sa base, car vous devrez le détacher pour l'assemblage.

Remarque - Ce système s'adapte à plusieurs moteurs et ceux-ci peuvent être équipés d'écrous de fixation de rotor de taille différente (que vous continuez à utiliser). Comme nous ne connaissons pas le moteur sur lequel vous effectuez l'installation, nous avons ajouté différentes rondelles pour cet écrou (qui peuvent aller de M10 à M16), sachant que toutes ne sont pas utilisables dans votre application.



- Pour désengager à nouveau le nouveau rotor, vous avez besoin d'un extracteur M27x1,25 (référence : 99 99 799 00 - **non fourni** !)
- **Remarque : l'extracteur standard de votre Motoplat ou SEM ne convient pas. Il est de type M26x1,5 !).**
- **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 repose solidement sur sa béquille, de préférence sur un établi surélevé, et que vous avez facilement accès au côté générateur du moteur.



- Retirez le système Motoplat/SEM d'origine. Vous aurez besoin d'un extracteur M26x1,5.
- Débranchez les fils de l'ancien magnéto, de l'ancienne bobine d'allumage et du régulateur, puis retirez ces pièces qui ne sont plus nécessaires (sur les modèles KTM, vous aurez besoin du collier de serrage du câble).



- Retirez la clavette du vilebrequin. Vous n'en aurez plus besoin. N'oubliez pas de le faire, sinon vous rencontrerez des difficultés lors du remontage.

- Remarque : cette clavette ne maintient pas réellement votre rotor sur l'arbre, cette fonction est assurée par le cône. Elle sert simplement à guider vers le réglage correct qui sera désormais obtenu autrement.

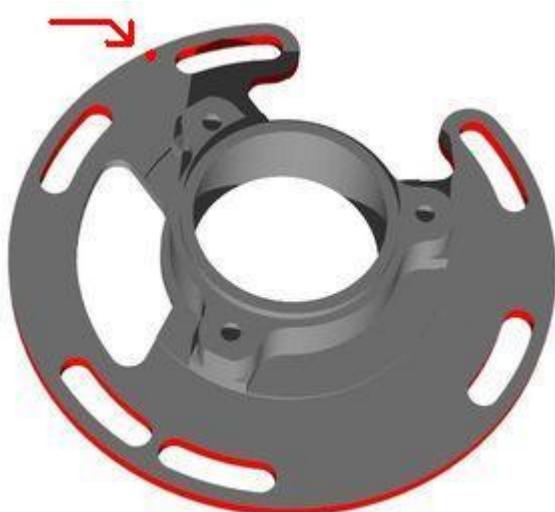


- Desserrez les 3 vis M4x25 qui maintiennent le stator sur sa base, mais ne retirez pas complètement le fil à travers la plaque afin d'éviter de replacer le stator dans une mauvaise position.

- Placez la nouvelle base du stator sur le bloc moteur. Fixez la plaque à l'aide des vis de la plaque de base (veuillez utiliser celles fournies, elles doivent être assez plates).

- Le système s'adapte à différents moteurs. Vous devrez positionner la plaque de manière à ce que le fil soit orienté vers la sortie du boîtier.

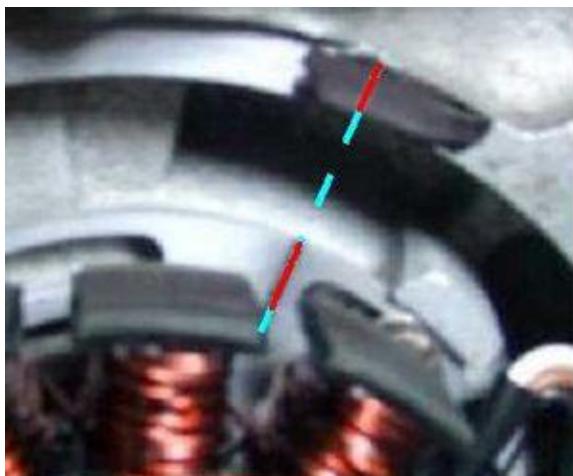
- Veuillez noter que le système s'adapte à différents modèles KTM dont la direction de sortie du fil varie. Placez toujours la plaque de manière à ce que le fil soit orienté vers la sortie du fil au niveau du moteur. Prenez la nouvelle base du stator.



- La plaque de base comporte, légèrement à gauche de l'ouverture du fil, un petit point rouge qui indique le repère d'allumage.

- Comme ce point ne sera plus visible une fois le rotor en place, vous devez transposer le repère sur le boîtier extérieur, comme indiqué sur l'image ci-dessous à gauche.

- Un outil de fortune de l'épaisseur de la clavette Woodruff d'origine peut vous aider considérablement, car il vous permettra de partir du centre (en bas à droite).



- Remettez maintenant la bobine du stator sur la base (que vous avez solidement fixée au carter moteur !).

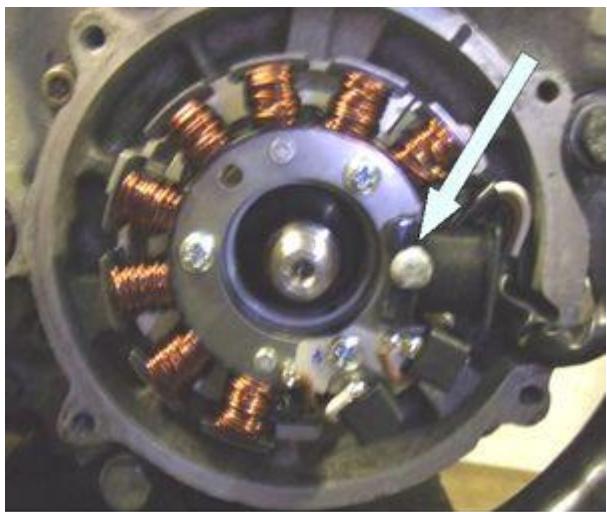
- Veillez à ne pas endommager les fils. Le stator doit s'enclencher assez brusquement. S'il s'enclenche doucement, vous avez probablement plié un fil en dessous !

- Assurez-vous que l'ouverture intérieure de l'unité 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, l'endommageant. De plus, les fils situés en dessous pourraient être endommagés, ce qui entraînerait un court-circuit.

- Vissez la bobine à l'aide des 3 vis M4x25 et serrez.

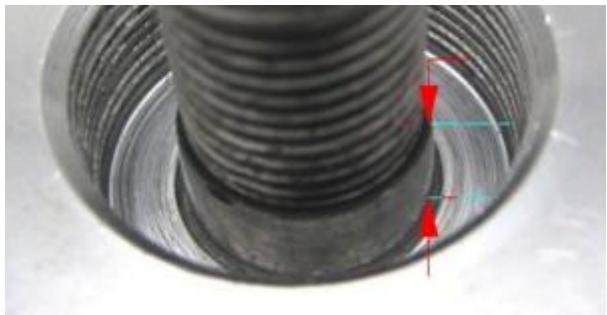
- Sur les moteurs KTM, fixez le câble à l'aide du support de câble d'origine ou d'un petit collier de serrage, comme illustré ici.





- Étant donné que l'espace côté magnéto est assez restreint et qu'il peut y avoir eu des modifications au niveau du vilebrequin ou que vous possédez peut-être un type de moteur auquel le système ne convient pas vraiment, nous vous recommandons vivement de **vérifier le jeu entre le stator et le rotor** à l'aide d'un petit morceau de pâte à modeler placé au point le plus haut. Placez une petite quantité de pâte à modeler (si vous n'en avez pas, utilisez du chewing-gum) sur le point le plus haut de la grande bobine noire et appuyez sur le rotor à la main. Retirez ensuite le rotor avec précaution (l'utilisation d'un extracteur facilite cette opération) et vérifiez l'épaisseur de la pâte à modeler. Celle-ci devrait être d'environ 2 mm lorsque le rotor n'est pas serré.

- Vérifiez également attentivement que le rotor ne touche pas le câble.



- De plus, vous devez vérifier l'extrémité conique de la manivelle par rapport à la surface inférieure du trou d'extracteur du rotor. Sur certains moteurs, la conicité peut être légèrement supérieure au fond de l'ouverture, ce qui empêchera l'écrou de fixer solidement le rotor si cela n'est pas détecté et corrigé en ajoutant une cale ou, dans les cas graves, une entretoise. Dans ce cas, le rotor glisserait, rendant le calage inadapté.

- La photo ci-contre exagère le problème afin d'illustrer notre propos.

- 2 cales et une entretoise sont incluses dans la livraison.



- Observez le nouveau rotor (volant moteur). Vous trouverez sur sa circonférence une petite ligne gravée au laser. 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.

- Placez provisoirement le rotor (à la main uniquement) sur l'arbre afin d'avoir un effet de levier sur le vilebrequin lorsque vous le mettez en position d'allumage.

- Retirez la bougie d'allumage pour éviter toute compression pendant cette opération. Une fois que vous avez réglé le vilebrequin dans la bonne position d'allumage, retirez à nouveau le rotor avec précaution (utilisez un extracteur !), en veillant à ne pas modifier la position du vilebrequin. Si cela se produit, recommencez la procédure.

- Vous devez maintenant régler le calage de l'allumage en plaçant le rotor dans une position telle que, lorsque le piston atteint le point d'allumage, le repère sur le rotor s'aligne avec le repère transposé du stator sur le boîtier extérieur.
(marquage sur le rotor dans l'image ci-dessous agrandi à des fins d'illustration)

- Pour connaître le moment d'allumage, consultez le manuel du fabricant. Si vous ne disposez d'aucune indication, essayez avec 2 mm BTDC. Pour une KTM 565, par exemple, cela correspond à 2,1-2,2 mm, soit 0,084-0,088" ou 16,5-17°, et pour la 454, à 2,3-2,4 mm (18,7-19,1°).



- Enfin, fixez soigneusement le rotor à l'aide de l'écrou d'origine (pour KTM, il s'agit de la pièce KTM 51030028100, remarque : M12x1, filetage à gauche) et de la rondelle d'origine, ce qui nécessite les cales mentionnées. Le couple de serrage indiqué dans le manuel KTM est de 54 à 59 Nm. Si le cône dépasse comme indiqué ci-dessus, placez d'abord les cales, car la rondelle d'origine peut avoir un diamètre intérieur trop petit.

- Fixez la bobine d'allumage et le régulateur sur le cadre de la moto, de préférence à l'endroit où se trouvait la bobine d'origine.
- Les trous de fixation de la nouvelle bobine ne correspondent malheureusement pas exactement à ceux de l'ancienne bobine Motoplat.

Connexion de l'alternateur VAPE au circuit d'éclairage - Versions avec régulateur CC et CA



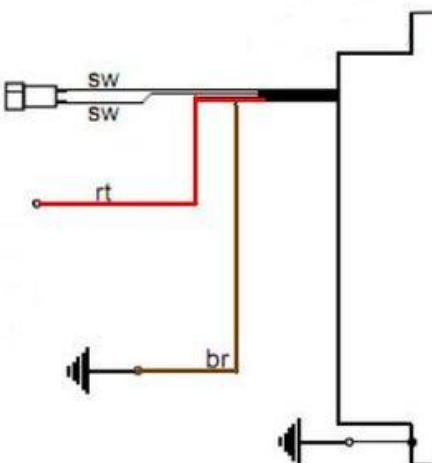
- Les 2 fils noirs provenant de la bobine du stator transportent la tension pour les feux, le klaxon, les clignotants, etc. Ils n'ont rien à voir avec l'allumage.

- 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).

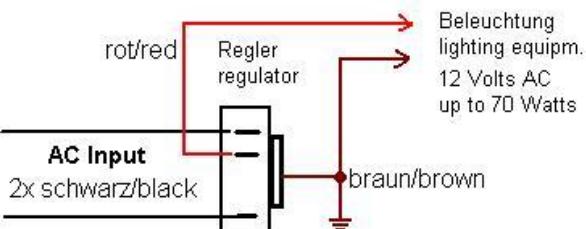
- Pour cela, nous proposons différents régulateurs :



- Attention : toute confusion entre le plus et le moins (avec les versions CC) entraîne la destruction immédiate du régulateur. Cela ne constituera pas un cas de garantie, car il s'agit d'une négligence ! On reconnaît généralement un régulateur brûlé à son odeur âcre.

Régulateur CC : Régulateur CC avec condensateur de lissage intégré (73 00 799 50)

- les 2 fils noirs (sw) sont 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) est la sortie 12 V CC plus
- le fil marron (br) est la masse, connectée en interne au boîtier

Régulateur CA : Régulateur CA (70 36 799 50)

- les 2 fils noirs (sw) sont l'entrée CA provenant de l'alternateur (comme il s'agit de courant alternatif, peu importe quel fil noir est connecté à quel fil noir) - les broches extérieures sont utilisées
- à partir de la broche centrale et de la terre, vous connectez le courant alternatif régulé, qui alimente les consommateurs de courant alternatif
- Il n'y a aucun moyen de contrôler la charge (déjà impossible : car il n'y a pas de batterie).

- Connectez les pièces comme indiqué dans le schéma de câblage 71ik_102 :

- Afin de faciliter le passage des fils à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, le connecteur en plastique du câblage du générateur qui mène à la bobine d'allumage n'a pas été placé sur la borne du fil. Vous ne devez mettre le connecteur en place qu'une fois que tout a été correctement installé côté moteur.

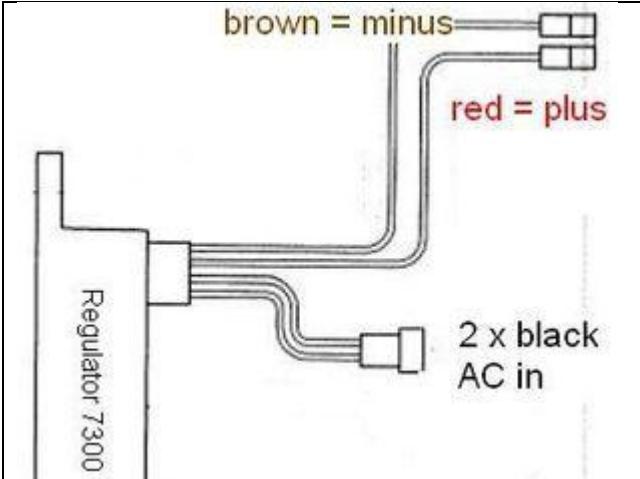


- Recherchez la bobine d'allumage avec sa fiche femelle et les deux fils (rouge et blanc).
- Placez le boîtier de fiche à 2 positions fourni sur cette fiche et insérez les deux fils (rouge et blanc) provenant du générateur. Assurez-vous que les bornes s'enclenchent correctement dans le boîtier et que vous connectez :
 - le blanc au blanc
 - le rouge au rouge

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

- Le fil marron du nouveau générateur avec la cosse ronde doit être vissé directement sur le support de la bobine d'allumage (masse).

Attention ! Le non-respect de cette consigne est la cause la plus fréquente des problèmes d'allumage ! Sans cette connexion directe, le système ne fonctionne pas ou ne fonctionne pas longtemps sans problèmes. Ne vous fiez pas au cadre pour la mise à la terre. La peinture, l'huile et la saleté empêchent souvent un bon contact !

	<p>Le nouveau régulateur/redresseur comporte 4 fils.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 fils noirs se terminant par une fiche en plastique pour l'entrée CA à partir des 2 fils noirs du générateur • 1 rouge avec une fiche en plastique qui sort plus • 1 marron avec une fiche en plastique servant de masse (moins)
<p>- Les deux câbles noirs provenant du générateur ...</p>	<p>... doivent d'abord être introduits dans le boîtier à double fiche en plastique fourni. Ce boîtier se connecte à la fiche en plastique à l'extrémité des 2 fils noirs du régulateur. Peu importe quel fil noir se trouve de quel côté, car il s'agit de 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 mise à la terre s'il n'y a pas de batterie.</p>
<p>- Le câble rouge provenant du régulateur...</p> <p><u>- Attention :</u> Une polarité incorrecte endommagera les composants électroniques !</p>	<p>... doit être connecté soit à la borne positive 12 V de la batterie, soit, en l'absence de batterie, au câblage qui alimente vos consommateurs (généralement la broche d'entrée de l'interrupteur principal) à l'aide d' .</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 permettant d'allumer un voyant de contrôle de charge sans batterie, cela ne fonctionnerait de toute façon pas. Le régulateur est équipé d'un condensateur haute puissance intégré qui permet de stabiliser la tension. Cela garantit le bon fonctionnement de vos clignotants latéraux et de votre klaxon, même sans batterie.</p>	
<p>- Il reste le fil bleu (parfois bleu/blanc) au niveau de la bobine d'allumage. Il s'agit du fil d'arrêt (coupe-circuit).</p> <p><u>- Remarque :</u> Si vous rencontrez des problèmes d'allumage, déconnectez d'abord ce fil bleu. Dans de nombreux cas, cela vous permettra de reprendre la route.</p>	<p>- Connecté à la masse - cela arrêtera l'allumage !</p> <p>- Ce type de câblage est utilisé dans les motos qui étaient à l'origine équipées d'un allumage magnéto et qui s'éteignaient donc par court-circuit à la masse.</p>
	<p>- Ces véhicules sont équipés d'un verrou principal (ou d'un interrupteur d'arrêt) qui relie une broche à la masse lorsqu'il est en position OFF (motos allemandes : broche 2). Le fil bleu (/blanc) de la bobine d'allumage sera connecté ici. De cette façon, la coupure fonctionne comme auparavant.</p>

<p>Vissez le câble haute tension (allumage) ...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veuillez ne pas utiliser de câbles amplificateurs d'étincelles, tels que les « supercâbles Nology » ou les « fils chauds ». Cela perturberait le système et pourrait l'endommager. - Vous vous rendrez service en équipant votre moto de nouvelles bougies d'allumage et de nouvelles douilles de bougies (de préférence entre 0 et 2 kOhm). De nombreux problèmes sont dus à des bougies, des bornes et des câbles « apparemment en bon état » (voire « neufs »). - N'utilisez pas de bougies d'allumage avec une résistance de suppression interne. NGK (par exemple) proposait de telles bougies d'allumage codées avec un « R » (pour résistance). <p>- Enfin, avant d'installer la batterie et avant le premier démarrage, veuillez vérifier attentivement toutes les connexions et tous les raccordements par rapport au schéma de câblage. Vérifiez que la batterie et les ampoules ont la tension 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, déconnectez le fil bleu de la bobine et refaites un test.</p> <p>IMPORTANT : lors de la réparation du vilebrequin, l'arbre de la dynamo est souvent usiné et raccourci. Il en résulte que le rotor est plus bas et peut toucher la bobine du stator avec ses rivets. Cela entraîne la destruction du stator et une défaillance de l'allumage.</p>	<p>... dans la bobine d'allumage et tirez sur le joint en caoutchouc avant de monter la bobine (cela facilitera la tâche).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veuillez utiliser le câble fourni avec le pack et non un ancien câble.
--	---

Informations importantes relatives à la sécurité et au fonctionnement
<p>- La sécurité avant tout ! Veuillez respecter les règles générales de santé et de sécurité relatives 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 synchronisation sur le matériel ne sont donnés qu'à titre indicatif lors de la première installation. Veuillez vérifier après le montage à l'aide d'un moyen approprié (stroboscope) que les réglages sont corrects afin d'éviter d'endommager le moteur ou même de nuire à votre santé. Vous êtes seul responsable de l'installation et de l'exactitude des réglages.</p> <p><u>- Les systèmes d'allumage génèrent une tension élevée !</u> Avec notre matériel, jusqu'à 40 000 volts ! Si vous ne les manipulez pas avec précaution, cela peut non seulement être douloureux, mais aussi carrément <u>dangereux</u>. Veuillez garder une distance de sécurité avec l'électrode de votre bougie d'allumage et les câbles haute tension ouverts. Si vous devez tester l'allumage, tenez fermement la douille de la bougie d'allumage avec un matériau bien isolant et appuyez-la fermement sur une surface solide du bloc moteur.</p> <p>Ne retirez jamais les capuchons de bougie lorsque le moteur tourne. Ne lavez votre véhicule que lorsque le moteur est à l'arrêt et le contact coupé.</p> <p>- Vous devriez avoir reçu le câble HT avec le capuchon en caoutchouc fixe (<i>qui ne contient pas de résistance</i>) dans le kit. Vous devriez utiliser une bougie d'allumage avec une résistance intégrée (<i>ou remplacer le capuchon par celui qui contient une résistance</i>) afin de vous conformer à la législation locale (<i>exigences en matière de compatibilité électromagnétique</i>).</p> <p>- N'utilisez pas simultanément un ou plusieurs capuchons de bougie contenant une résistance AVEC une ou plusieurs bougies contenant une résistance. Cela causerait des problèmes, notamment des difficultés au démarrage du moteur. La résistance totale combinée du capuchon et de la bougie ne doit pas dépasser 5 kOhm.</p> <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 cela soit dû à un connecteur de bougie défectueux ou à une bougie défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « renforçateurs d'allumage » (par exemple Nology).</p> <p>- Après l'installation, veuillez <u>vérifier le serrage de toutes les vis, même celles préinstallées</u>. Si des pièces se desserrent pendant le fonctionnement, cela endommagera inévitablement le matériel. Nous pré-assemblons les vis de manière lâche uniquement.</p>

- Laissez le temps au nouveau système installé de fonctionner avant de commencer à vérifier et tester les valeurs, ou pire encore, d'y apporter des modifications.
 - Nos pièces ont été vérifiées 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. Vous n'obtiendrez de toute façon aucun résultat tangible.** 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 du 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, déconnectez 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 dans le circuit de coupure. Vérifiez soigneusement les connexions à la terre et assurez-vous qu'il y a une bonne connexion électrique entre le châssis et le bloc moteur.
 - En cas de problème, veuillez d'abord consulter notre base de connaissances avant de nous envoyer le matériel pour vérification.
 - L'étincelle des systèmes d'allumage classiques à points a une énergie relativement faible, d'environ 10 000 volts, 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 très fine et concentrée, et de couleur bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, vous n'obtenez une étincelle qu'à des vitesses activées par le kick, et non en appuyant lentement sur le levier du kick avec votre main (comme cela peut être le cas avec les allumages à batterie).
 - Les systèmes utilisant des bobines d'allumage à double sortie présentent quelques particularités. Veuillez noter que pendant les tests sur un côté, l'autre doit être connecté à une bougie d'allumage adaptée ou solidement mis à la terre/relié à la masse. Sinon, il n'y aura pas d'étincelle d'un côté ni de l'autre. De plus, avec de telles sorties ouvertes, des étincelles longues et dangereuses peuvent jaillir partout sur la bobine.
 - Ne jamais effectuer de soudure à l'arc électrique sur la moto sans avoir préalablement déconnecté toutes les pièces contenant des semi-conducteurs (bobine d'allumage, régulateur, avance). Il n'est pas nécessaire de démonter le stator et le rotor. Il en va de même pour les soudures. Avant de toucher les composants électroniques, débranchez le fer à souder du secteur ! N'utilisez jamais de mastic cuivré sur les bougies d'allumage.
 - Les composants électroniques sont très sensibles à une polarité incorrecte. Après avoir travaillé sur le système, vérifiez la polarité correcte de la batterie et du régulateur. Une polarité incorrecte provoque des courts-circuits et détruit le régulateur, la bobine d'allumage et l'unité d'avance. En règle générale, le câblage se fait toujours couleur par couleur. Les cas où la couleur change entre les fils 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 d'allumage dont la résistance est supérieure à 5 kOhm. Utilisez plutôt des douilles de 1 ou 2 kOhm. N'oubliez pas que les douilles de bougies d'allumage vieillissent et que leur résistance interne augmente. Si un moteur ne démarre que lorsqu'il est 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 recommandé de recouvrir le rotor d'une fine couche d'huile afin de réduire le risque de corrosion.
 - N'utilisez jamais un extracteur à griffes ou un marteau pour désengager le rotor. Ses aimants pourraient se desserrer. Nous proposons un extracteur spécial pour désengager le nouveau rotor (voir les instructions de montage) !
 - Si la moto n'est pas utilisée pendant une période prolongée, veuillez déconnecter la batterie (si présente) afin d'éviter toute fuite de courant à travers les diodes du régulateur. Cependant, même une batterie déconnectée se déchargera après un certain temps.
 - Veuillez respecter ces remarques, mais n'ayez pas peur du processus d'installation. N'oubliez pas que des milliers d'autres clients avant vous ont installé le système avec succès.
- Profitez pleinement de votre vélo grâce à son nouveau cœur électrique !**



Schéma de câblage 71ik102

