

Système 777599900**Avantages par rapport à l'ancien système :****Alternateur / allumage électronique
Honda CB 125 T**

- Système d'éclairage à magnéto avec allumage entièrement électronique intégré. Puissance lumineuse : 12 V / 150 W CC (courant continu). Allumage électronique avec alimentation propre intégrée au système. Remplace l'ancien alternateur, le rupteur (ou l'ancien allumage électronique) et la bobine d'allumage.

- Une légère modification du carénage sera nécessaire. Il faudra percer un trou de 12 mm pour faire passer un câble vers l'extérieur.

- Vous pouvez faire fonctionner le système entièrement sans batterie

- Toutes les pièces sont neuves
- un éclairage nettement plus puissant
- Allumage très fiable avec des étincelles très puissantes
- Meilleur démarrage et meilleure combustion
- Fin de l'usure du rupteur et du régulateur centrifuge



Instructions d'installation pour le système 777599900	30.9.2026
- Si vous êtes capable de monter et de régler le système d'allumage d'origine et que vous possédez des compétences mécaniques générales, vous pouvez également installer un système VAPE. Si vous n'avez jamais effectué ce type d'intervention auparavant, il est préférable de faire installer le système par une personne qui le connaît bien.	
- VAPE n'est pas en mesure de contrôler le respect des présentes instructions, ni des conditions et méthodes relatives à l'installation, au fonctionnement, à l'utilisation et à l'entretien de ce système. Une installation incorrecte peut entraîner des dommages matériels, voire des blessures corporelles. Nous déclinons toute responsabilité quant aux pertes, dommages ou coûts résultant de, ou liés de quelque manière que ce soit à, une installation défectueuse, un fonctionnement inapproprié ou une utilisation et un entretien incorrects. Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications au produit, aux spécifications techniques ou aux instructions d'installation et d'utilisation sans préavis.	
IMPORTANT	
<u>Veuillez vous assurer d'avoir lu attentivement l'intégralité du manuel avant de commencer l'installation</u>	
Veuillez noter que toute modification non autorisée des composants, y compris toute tentative de réparation, peut entraîner la perte des droits de garantie. Cela s'applique également à la coupure de câbles, qui entraîne très souvent la perte des connecteurs protégés contre l'inversion de polarité et, par conséquent, des courts-circuits ou une inversion de polarité susceptibles d'endommager l'équipement.	
Veuillez prendre connaissance des informations figurant sur la page « Informations système ». Assurez-vous que la configuration du système indiquée correspond bien aux exigences de votre moteur. Des réglages d'allumage incorrects, par exemple, peuvent endommager le moteur et/ou causer des blessures lors du démarrage (recul du démarreur à pied). Une attention particulière est requise lors du premier démarrage après l'installation. Si vous constatez un dysfonctionnement, vérifiez et réglez le calage de l'allumage ! Lors de l'installation, vérifiez très attentivement que le rotor ne frotte pas contre la bobine du stator ou ailleurs, car cela peut se produire pour diverses raisons et entraîner des dommages graves.	
<u>Utilisation prévue</u>	
- Il s'agit d'un système de remplacement et non d'une copie de l'équipement d'origine. Les composants du système ont donc un aspect différent des pièces d'origine ; en particulier, la bobine d'allumage et le régulateur peuvent présenter des points de fixation différents, ce qui vous obligera à procéder à des ajustements. Ce système est exclusivement destiné à remplacer les systèmes d'éclairage et d'allumage d'origine sur les motos classiques et néo-classiques dont les caractéristiques du moteur n'ont pas été modifiées par la suite par des modifications de conception. Il ne s'agit pas d'un système de tuning ; il ne modifie pas les caractéristiques d'origine du moteur et n'entraîne pas d'augmentation significative de la puissance du moteur. Cependant, il améliore l'aptitude à la circulation et la sécurité du véhicule grâce à un meilleur éclairage, des clignotants plus visibles, un klaxon au son constant et, par rapport aux systèmes d'origine vieillissants, une plus grande fiabilité globale. Comme nos systèmes n'entraînent aucune modification significative des caractéristiques du moteur, les émissions d'échappement et sonores ne sont pas affectées négativement. Dans la plupart des cas, les émissions d'échappement sont susceptibles de s'améliorer, car la combustion est plus complète.	
 - VAPE garantit que ses produits sont homologués et marqués de la lettre « E » (plus précisément « E8 » pour la République tchèque), ce qui assure que les spécifications des produits sont systématiquement conformes aux règlements d'homologation ECE applicables (en particulier le règlement ECE R10.05). Des contrôles sont effectués régulièrement par l'autorité compétente	
- Le système de charge est strictement destiné à être utilisé uniquement avec des batteries au plomb-acide rechargeables de 12 V (6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide ou avec des batteries au plomb-acide scellées, AGM et 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.	

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

La garantie sera annulée si le système est utilisé à des fins autres que celles pour lesquelles il est prévu. De plus, le système risque de ne pas fonctionner comme vous le souhaitez, et nous ne serons pas en mesure de vous aider via notre service d'assistance, car nous ne serons pas au courant de la situation. Dans le pire des cas, une utilisation inappropriée peut même entraîner le retrait de l'autorisation d'exploitation.

- Lors du montage des pièces, **veillez à commencer par les composants côté moteur**

(adaptateur, stator, rotor) afin de vérifier qu'ils s'adaptent bien avant de monter les pièces destinées à être installées à l'extérieur du moteur. Malheureusement, il arrive souvent que les utilisateurs commencent par monter le régulateur, la bobine d'allumage et, le cas échéant, l'unité de commande ; or, ces pièces sont très souvent modifiées (à tort !) au cours de cette opération, ce qui nous empêche de les revendre par la suite. Malheureusement, le remplacement des systèmes d'éclairage et d'allumage sur les motos anciennes ne se résume pas à choisir un article en rayon dans un supermarché ; compte tenu de la grande diversité des modèles et des modifications éventuelles apportées aux pièces depuis leur fabrication il y a de nombreuses années, il s'agit toujours d'une opération complexe qui peut, regrettablement, donner lieu à des erreurs.

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

- Si vous ne disposez pas des compétences nécessaires pour effectuer l'installation, veuillez la confier à un professionnel qualifié ou à un atelier spécialisé. Une installation incorrecte peut endommager à la fois le nouveau système et la moto, voire causer des blessures au conducteur.

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

- Le rotor est extrêmement sensible aux chocs (notamment pendant le transport). Vous devez toujours vérifier que le rotor ne présente aucun dommage avant son installation. Si le rotor comporte des aimants non encapsulés, vérifiez qu'ils sont bien en place en essayant de les pousser latéralement avec vos doigts. Suite à un choc, certains aimants collés peuvent s'être délogés et ne sont désormais maintenus en place que par leur force magnétique. Cela causerait de graves dommages au système pendant son fonctionnement. Vérifiez également qu'aucun corps étranger (par exemple des vis ou d'autres objets métalliques) ne se trouve parmi les aimants du rotor.

- **Si vous disposez d'un accès à Internet, il est préférable de consulter cette documentation en ligne.** Vous pouvez cliquer sur la plupart des images pour les agrandir, et vous y trouverez des informations plus détaillées et éventuellement plus à jour. Liste des systèmes disponible à l'adresse : <http://www.powerdynamo.biz>



Vous devriez avoir reçu cette télécommande :

- Rotor
- Unité de stator pré-assemblée
- Régulateur / redresseur
- Double bobine d'allumage
- Unité de commande
- Câble d'allumage
- Vis de rotor / petites pièces
- Câble de coupure bleu
- Extracteur de rotor



- Vous pouvez retirer le nouveau rotor à l'aide d'un extracteur M27x1,25 (réf. : 72 98 799 99). - -

Inclus dans la livraison !!!

Il est important d'insérer au préalable la vis M6x65 fournie dans l'arbre, sinon vous risquez de l'endommager. Vous trouverez une description détaillée ci-dessous

- ATTENTION : si vous utilisez un extracteur à griffes, les aimants du rotor risquent de se détacher

- Assurez-vous que votre moto est stable et bien calée, et que vous disposez d'un bon accès à l'alternateur.



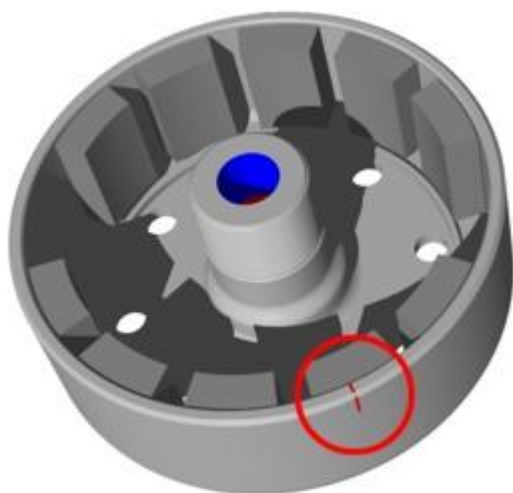
- Retirez l'ancien alternateur. Retirez l'ancien rotor.

- Débranchez les câbles de l'ancien alternateur. Ils ne sont plus nécessaires. Retirez toutes les pièces de l'ancien alternateur du carter moteur.



- Retirez la clavette du vilebrequin qui s'insérait dans la rainure du rotor de l'ancien alternateur. Ne vous inquiétez pas, elle n'a aucune fonction de retenue ; elle sert uniquement à faciliter le réglage de l'allumage. Si vous oubliez de retirer la clavette, le rotor ne s'adaptera pas à l'arbre par la suite et vous devrez démonter à nouveau le stator pour accéder à la clavette.

- Ne vous inquiétez pas : à condition que le cône soit correct, il n'y a aucun risque que le rotor se desserre ou se torde involontairement, car il est toujours maintenu en place par le cône et jamais par la goupille de centrage.



- Examinez le nouveau rotor. Vous remarquerez une ligne gravée au laser sur toute sa circonférence, qui se prolonge sur le dessus en rouge. Il s'agit d'un repère d'allumage.

- Vérifiez qu'il n'y a pas de corps étrangers (vis ou autres pièces métalliques) à l'intérieur du rotor, qui pourraient endommager le rotor et le stator pendant le fonctionnement !

- Remarque : les deux aimants manquants servent à déclencher l'allumage !



- Retirez les bougies d'allumage et amenez l'un des pistons (n'importe lequel) au point mort haut (PMH). Comme le réglage à l'aide du lanceur est difficile, placez le nouveau rotor sur le vilebrequin (ne le vissez pas à fond) et utilisez-le comme poignée pour faire tourner le vilebrequin.

- Remettez ensuite le carter en place sur le moteur et vissez-le sans serrer. Tournez maintenant le rotor de manière à ce que le repère d'allumage se trouve approximativement au milieu de l'ouverture du carter. Assurez-vous que le piston reste au point mort haut (PMH) !

- Vous devez à présent retirer à nouveau le carter et fixer le rotor à l'aide du boulon M8 et de la rondelle fournis.



- Malheureusement, vous devrez à présent retirer à nouveau le carter du moteur afin de monter le nouveau stator. Pour ce faire, desserrez les trois vis de l'ensemble stator pré-assemblé et soulevez le stator pour le retirer de la plaque de montage.

- Cela vous permet de faire passer le stator à travers le carter du moteur, comme illustré à gauche sur la photo. Vous pouvez ensuite visser la plaque de montage en place depuis l'autre côté.

- Veuillez également consulter les trois images suivantes !



- Lorsque vous revissez le stator sur la plaque de fixation, veillez à ne coincer aucun câble entre le stator et son logement !

- Veillez également à revisser le stator sur la plaque de support dans la même position (sinon, l'allumage serait décalé de 120 degrés !).

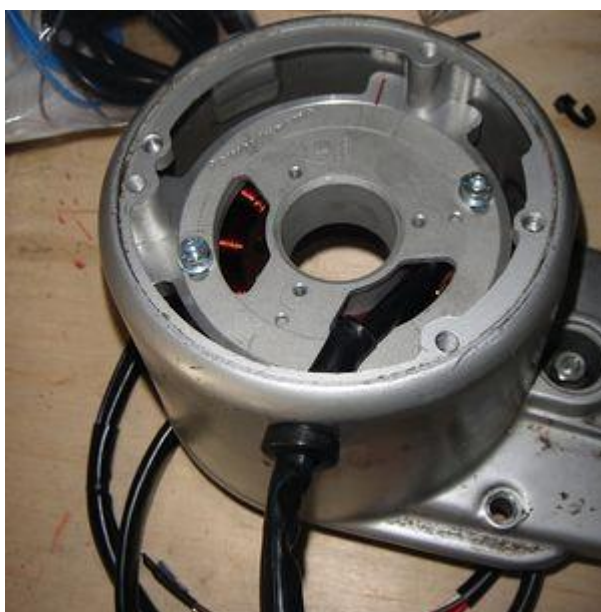


- Fixez sans serrer la plaque de montage au carter du moteur à l'aide des 3 vis M5x10 fournies. Remettez ensuite le carter en place sur le moteur.

- En tournant la plaque, vous pouvez désormais aligner précisément la languette pointue de la plaque (qui sert également de repère d'allumage) avec le repère situé sur le rotor. Serrez la plaque de montage dans cette position.

- Enfin, vérifiez une nouvelle fois que le piston est au point mort haut et que les repères sont bien alignés !

- Le réglage de base de l'allumage est ainsi terminé.



- Il n'existe qu'un seul moyen de faire passer le câble du stator vers l'extérieur.

- C'est la seule modification mécanique que vous devez effectuer. Il est préférable de le faire avant d'installer l'ensemble stator.

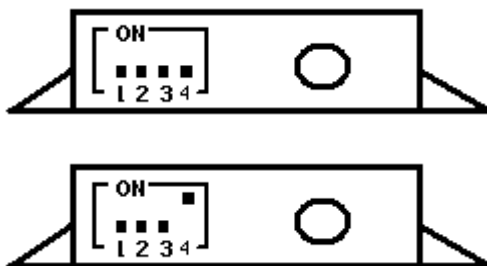
- Nous vous recommandons de percer un trou de 12 mm dans la face inférieure et de faire passer le câble vers l'extérieur à l'aide du passe-câble fourni. Percez le trou aussi près que possible du bord extérieur. Cela permettra d'éviter que le câble du stator n'entre en contact avec le rotor.



- Pour retirer le nouveau rotor, veuillez utiliser l'extracteur fourni (réf. 72 98 799 99).
- Il est important de visser la vis M6x65 sur l'arbre avant de fixer l'extracteur.

- Sans cela, vous risquez d'abîmer le filetage de l'arbre !

- Avant d'installer l'unité de commande, veuillez vérifier les quatre petits commutateurs. Ceux-ci servent à régler les différentes courbes d'allumage. Les courbes d'allumage suivantes conviennent à la CB125 :



- Courbe recommandée :

- du démarrage à 1 200 tr/min : avance de 9 degrés, puis linéaire jusqu'à 38 degrés à 3 000 tr/min

Courbe alternative :

- du démarrage à 1 200 tr/min : avance de 8 degrés, puis linéaire jusqu'à 34 degrés à 3 000 tr/min

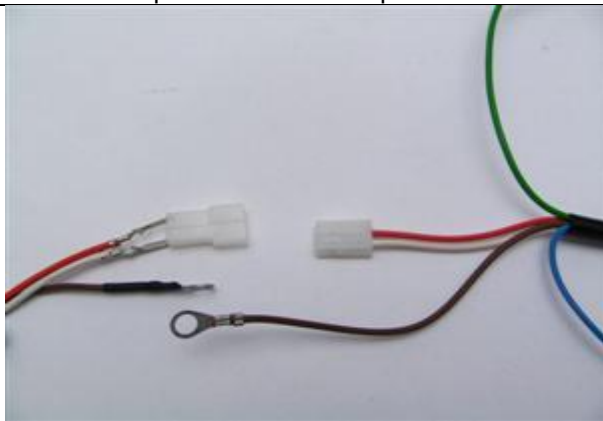


- Voici à quoi ressemble le moteur une fois le système installé.

- Le cheminement des câbles est clairement visible !



- Fixez maintenant la nouvelle bobine d'allumage et le nouveau régulateur dans une position appropriée. Il est préférable de les fixer au support de montage de la bobine d'allumage. Laissez pour l'instant l'une des vis de fixation de la bobine d'allumage desserrée ; un câble de masse y sera fixé ultérieurement. Faites passer le nouveau câble de l'alternateur le long du cadre à l'aide des attaches fournies, de manière à ce qu'il se termine au même niveau que le régulateur et la bobine d'allumage, à côté de tous les autres câbles. Assurez-vous que rien ne puisse frotter contre lui.

Raccordez les câbles comme indiqué sur le schéma de câblage 92ik102 !	
- Veuillez noter que nous ne fournissons pas nécessairement des câbles dont la longueur est précisément adaptée à ce système. Concrètement, cela est impossible, car nous ne connaissons pas vos conditions d'installation spécifiques et nous ne pouvons pas non plus nous permettre (afin de maintenir les prix du système à un niveau raisonnable) de stocker des centaines de versions différentes de stators, de modules d'allumage, etc. (qui ne diffèrent que par la longueur du câble). - Afin de faciliter le passage du câble à travers des ouvertures étroites, voire de rendre cette opération possible, le connecteur du câble menant au nouveau boîtier de commande n'a pas encore été monté sur les bornes situées à l'extrémité du câble. Vous ne devez brancher le connecteur qu'une fois le câble passé à travers l'ouverture du moteur. Pour ce faire...	
	... prenez le connecteur femelle de l'unité de commande avec les fils rouge et blanc. - Fixez le manchon de connecteur à 2 broches fourni sur cette fiche et insérez les câbles d'alternateur (rouge et blanc) avec leurs cosses à l'arrière de la fiche. Assurez-vous que les cosses des câbles s'enclenchent correctement à l'intérieur du boîtier de la fiche. Il est essentiel de veiller à ce que ces câbles soient correctement positionnés dans la fiche : • blanc sur blanc • rouge sur rouge
	- Si vous souhaitez (ou devez) retirer les câbles du boîtier du connecteur, il est préférable d'utiliser un trombone redressé pour repousser les ergots des languettes de contact sur le côté, afin de pouvoir dégager les connecteurs. - Les câbles marron provenant de l'alternateur et de l'unité de commande, équipés de cosses à anneau, sont vissés sur la borne de masse de la bobine d'allumage (clip de retenue). Le système ne fonctionnera pas sans ces connexions ! Ne comptez pas sur la connexion à la masse du cadre. La peinture, la saleté et les résidus d'huile empêchent souvent un bon contact à la masse au niveau de la bobine.
- Le câble bleu/blanc provenant de l'unité de commande – le câble de coupure. - Remarque : Si vous rencontrez des problèmes d'allumage, débranchez d'abord ce câble (retirez la fiche). Dans la plupart des cas, vous pourrez alors poursuivre votre trajet	- S'il est relié à la masse, l'allumage sera coupé ! - Nous utilisons cette configuration de circuit dans les véhicules équipés à l'origine d'un allumage par magnéto (rotor de magnéto) et qui, par conséquent, s'arrêtent également en cas de court-circuit à la masse. - Ces véhicules disposent d'une borne sur le contacteur d'allumage (sur les véhicules allemands : borne 2) qui est reliée à la masse lorsqu'elle est en position « OFF ». Le câble bleu/blanc est raccordé à cette borne. Cela garantit que l'allumage est coupé de la même manière qu'auparavant. Il est également possible d'utiliser un interrupteur de court-circuit (kill) séparé.
- Le câble vert ou gris provenant de l'unité de commande...	... est raccordé à la fiche de la nouvelle bobine d'allumage.
- AVERTISSEMENT ! Dans la mesure du possible, NE RALLONGEZ PAS le câble vert provenant de l'unité de commande. Cela peut entraîner des défauts d'allumage. Vous ne devez en aucun cas faire passer le(s) câble(s) d'allumage et le(s) câble(s) de l'unité de commande ensemble dans une gaine commune ou les faire passer parallèlement l'un à l'autre sur une longue distance. Cela entraîne une rétroaction et, par conséquent, des dysfonctionnements de l'allumage, et peut même, dans certains cas, détruire l'unité de commande.	

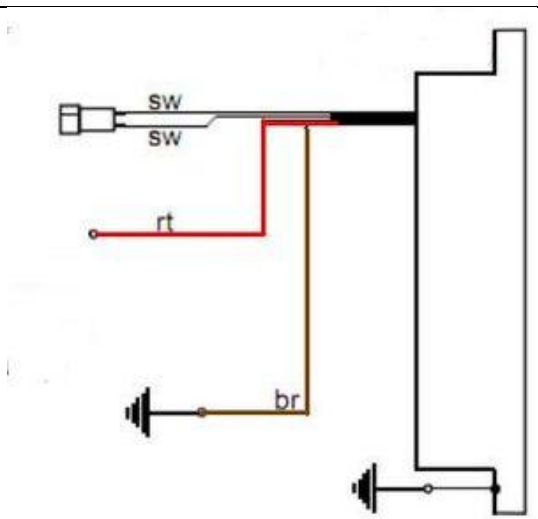
Raccordement de l'alternateur au circuit d'éclairage :



- Les deux câbles noirs provenant de l'alternateur alimentent les feux, le klaxon, les clignotants, etc. Ils n'ont aucun rapport avec l'allumage.
- Cette tension doit être stabilisée (régulée) et, dans la plupart des cas, redressée, car il s'agit initialement de courant alternatif.

Avertissement : toute **inversion des bornes positive et négative** entraînera **la destruction immédiate du régulateur, qui ne sera pas couverte par la garantie !** (Vous pourrez clairement constater qu'il a été détruit grâce à l'odeur de brûlé !)

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



- Le régulateur de ce système : il est équipé d'un condensateur de lissage intégré qui garantit le bon fonctionnement des clignotants et du klaxon, que la batterie soit branchée ou non :

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

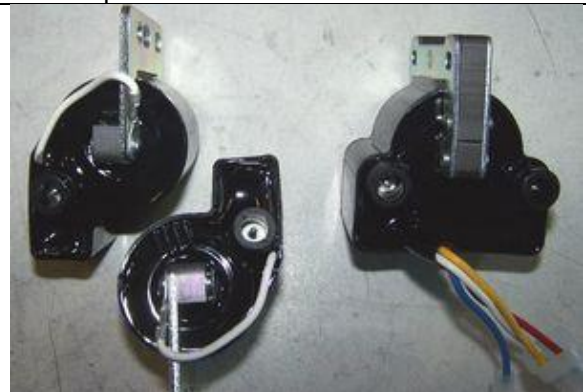
- Le câble haute tension (câble d'allumage) ...

N'utilisez pas de « Nology Super Cables » (« hot wire »). Ceux-ci provoquent des interférences dans les systèmes VAPE et peuvent endommager les composants électroniques

... Vissez-les dans la bobine d'allumage et placez le capuchon en caoutchouc par-dessus. C'est bien sûr plus facile si vous effectuez cette opération avant de monter la bobine sur la moto. Veuillez également utiliser le câble d'allumage fourni et non un ancien câble d'origine inconnue.

- Vous vous rendrez service si, à ce stade, vous équipez votre moto de nouvelles bougies d'allumage et de nouveaux câbles de bougie (de préférence d'une résistance comprise entre 1 et 2 kilohms, mais ne dépassant pas 5). Un nombre plus qu'important de pannes peut être attribué à des câbles, bougies et fils « apparemment en bon état » (y compris ceux qui sont neufs) !

- **N'utilisez pas** de bougies d'allumage dotées d'une résistance de suppression interne **en combinaison** avec des capuchons de bougie à suppression (cela double la résistance). N'utilisez toujours qu'une seule méthode de suppression.

		- Avec nos bobines d'allumage doubles, les deux sorties sont reliées aux bougies d'allumage, puis à la masse via celles-ci. - La résistance typique entre les deux sorties est de 6,2 kΩ. Les deux canaux s'allument toujours simultanément (ce qui, soit dit en passant, est le cas de nombreux systèmes d'allumage et ne pose aucun problème). Cependant, les phases d'étincelle sont décalées de 180 degrés de chaque côté, ce dont il faut tenir compte lors des mesures effectuées à l'aide d'un stroboscope.
- L'allumage ne fonctionnera correctement que si les deux bougies sont connectées aux bobines. Cela signifie que vous ne pouvez même pas retirer une bougie pour la tester. En effet, chaque sortie tire sa masse via la bougie de l'autre sortie. Si vous souhaitez vraiment ne tester qu'un seul côté, la sortie de l'autre bobine doit être reliée à la masse. Le circuit fonctionne alors comme une bobine d'allumage à sortie unique (voir ci-dessus). Si le passage du courant est interrompu d'un côté, soit il ne se passe absolument rien, soit le système se met à la masse à partir du point le plus proche. Cela se traduit souvent par des étincelles jaillissant autour de la bobine d'allumage. Quiconque a réellement besoin de deux sorties distinctes doit utiliser deux bobines individuelles.		
	- Nous proposons également deux bobines individuelles fonctionnant en parallèle. Avec cette configuration, il est possible de tester un seul cylindre à la fois. L'autre bobine est simplement déconnectée.	
- Enfin, avant d'installer la batterie et avant le premier démarrage, prenez le temps de vérifier toutes les fixations et le câblage. N'oubliez pas de remplacer toutes les ampoules de 6 à 12 volts. N'oubliez pas non plus que vous aurez désormais besoin d'une batterie de 12 V. Le klaxon peut rester en 6 volts.		
- Si le système ne fonctionne pas immédiatement, veuillez consulter notre page de dépannage. Dans un premier temps, débranchez le câble bleu entre le relais et la bobine d'allumage (débranchez le connecteur) ; la plupart des défauts se situent dans la zone de coupure.		
- IMPORTANT : veuillez noter que si le vilebrequin a été (précédemment) remis à neuf, son tourillon d'alternateur a peut-être été trop usiné et est donc plus court. Cela fait descendre le rotor, ce qui peut entraîner un contact entre le rotor (les rivets constituent le point le plus bas) et la bobine du stator. Il en résulte un stator endommagé et, par conséquent, une perte d'allumage.		

Consignes de sécurité et d'utilisation importantes – VOUS DEVEZ les lire et les respecter dans leur intégralité !

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

Les repères d'allumage apposés sur le matériel ne sont fournis qu'à titre indicatif lors de l'installation. Après l'installation, veuillez vérifier l'exactitude de vos réglages à l'aide de méthodes appropriées (stroboscope) afin d'exclure tout dommage au moteur ou tout risque pour votre santé. Vous êtes seul responsable de l'installation et du réglage correct.

- **Attention** : les systèmes d'allumage génèrent une haute tension – risque de blessure mortelle ! Nos bobines d'allumage peuvent atteindre jusqu'à 40 000 volts ! Une manipulation imprudente peut non seulement provoquer de vives douleurs, mais surtout nuire au cœur ! Les personnes portant un stimulateur cardiaque ne doivent effectuer aucun travail sur les systèmes d'allumage. Maintenez toujours une distance de sécurité par rapport à l'électrode et aux câbles haute tension exposés, et lors des essais, reliez fermement le connecteur de bougie à la masse à l'aide d'un objet isolant afin de décharger la tension en toute sécurité.

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

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

- N'oubliez pas que les capuchons de bougies vieillissent et que leur résistance augmente en conséquence. Si un moteur ne démarre qu'à froid, la cause est presque certainement un capuchon de bougie défectueux ou une bougie défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « d'amplification d'étincelle » (par exemple, Nology).

- Après l'installation, veuillez à vérifier que toutes les vis de fixation sont bien serrées. Si les pièces se desserrent, elles risquent d'être endommagées. Lors du pré-assemblage, nous ne serrons les vis que très légèrement !

- Tout d'abord, laissez le système que vous venez d'installer prendre le temps de démarrer avant de commencer à tout mesurer et à tout tester. Veuillez également suivre nos instructions pour vérifier la présence d'une étincelle. Toutes nos pièces sont testées avant expédition. Quoi qu'il en soit, il n'y a pas grand-chose à mesurer sur celles-ci. Vous ne devez en aucun cas tenter de mesurer les composants électroniques (y compris la bobine d'allumage, à l'exception de sa sortie haute tension). Vous risqueriez de les endommager et n'obtiendriez de toute façon aucun résultat utile !

Gardez à l'esprit que si le moteur ne démarre pas immédiatement, cela est souvent dû au carburateur, au joint d'admission et, surtout, aux capuchons de bougies et aux bougies d'allumage (*malheureusement, même lorsqu'ils sont neufs*) ; en général, les réglages doivent être ajustés après l'installation d'un alternateur Lima. Si le système ne fonctionne pas immédiatement, vérifiez en premier lieu les connexions à la masse, en particulier entre la masse du châssis et le bloc moteur.

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

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

- L'étincelle produite par les systèmes à rupteur traditionnels présente un faible niveau d'énergie, d'environ 10 000 volts, et apparaît donc épaisse et jaune. L'étincelle produite par nos systèmes est une étincelle à haute énergie pouvant atteindre 40 000 volts ; elle est donc très concentrée et bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, l'étincelle n'est générée qu'une fois que le moteur a atteint une certaine vitesse après le démarrage au kick. Le simple fait d'appuyer à la main sur le levier de démarrage au pied ne produit pas d'étincelle.
- La plupart de nos systèmes combinent les fonctions d'allumage et d'alternateur. Vous pouvez le constater à la présence d'un régulateur. Hormis la tension délivrée par le régulateur, il n'y a guère d'autres paramètres mesurables sur celui-ci. Si vous n'obtenez aucune alimentation, vérifiez en premier lieu les connexions à la masse et le câblage entre le régulateur et le contacteur d'allumage. Cette connexion importante est souvent coupée et négligée lors de l'installation ! La plupart des systèmes PD sont équipés de régulateurs/redresseurs à courant continu. Il existe toutefois également des régulateurs à courant alternatif, qui présentent des caractéristiques spécifiques dont il faut tenir compte.
- N'effectuez jamais de soudures électriques sur le véhicule sans avoir préalablement déconnecté complètement tous les composants électroniques contenant des semi-conducteurs (régulateur, bobine d'allumage et unité de commande). Il n'est pas nécessaire de démonter le stator et le rotor. N'utilisez pour souder que du matériel fonctionnant via des transformateurs en série, ou débranchez le fer à souder avant de souder afin d'éviter d'endommager les composants par surtension. N'utilisez jamais de pâte de cuivre sur les connecteurs ou les bougies d'allumage.
- Les composants électroniques sont sensibles à l'inversion de polarité. Après toute intervention sur le système, vérifiez toujours que la batterie est correctement raccordée et que le câblage est correct. Une inversion de polarité ou un court-circuit détruira immédiatement le boîtier de commande et la bobine d'allumage ! En règle générale, les fils doivent toujours être raccordés « couleur contre couleur ». Les exceptions éventuelles sont explicitement mentionnées dans la notice. Les dommages causés par une inversion de polarité ne sont pas couverts par la garantie.
- Lors du montage du rotor, veillez à ne pas endommager les aimants. Évitez d'exercer une force mécanique directe sur le rotor. **Ne placez jamais le stator à l'intérieur du rotor lors du transport de l'alternateur** ; veuillez suivre nos consignes d'expédition (emballage).
- Huilez légèrement l'extérieur du rotor ; sinon, il rouillera rapidement dans cet environnement hostile (ce qui n'est pas dangereux, mais inesthétique).
- N'utilisez jamais de tire-pivot à griffes ni de marteau pour retirer le rotor. Cela pourrait entraîner le détachement des aimants. Utilisez toujours et exclusivement un extracteur à visser M27x1,25 (voir les instructions d'installation).
- Si votre véhicule ne doit pas être utilisé pendant une période prolongée, vous devez débrancher la batterie (le cas échéant) afin d'éviter toute décharge lente via les diodes du redresseur. Cependant, même avec la batterie débranchée, vous constaterez qu'elle s'est déchargée après une longue période ; ceci est normal.
- Veuillez prendre connaissance de ces instructions, mais ne vous laissez pas déstabiliser. Des milliers de clients ont déjà installé nos systèmes avec succès avant vous.

Bonne chance et bonne route !

Schéma de circuit 92ik_102

