

Référence 763999900



Le démarrage électrique (s'il est intégré) n'est plus pris en charge !

Avantage par rapport au système d'origine :


- toutes les pièces sont neuves
- allumage à semi-conducteurs
- allumage très stable avec une étincelle puissante

Alternateur / système d'allumage pour Honda CB175

- Alternateur de remplacement avec allumage à semi-conducteurs intégré. Remplace toutes les pièces d'origine de l'alternateur et du système d'allumage. Fournit 12 V/100 W CC pour l'éclairage.

- Aucune modification du carter moteur n'est nécessaire. Le système est techniquement capable de fonctionner sans batterie.



Instructions de montage pour le système 763999900	14.4.2026
<p>- Si vous savez monter et régler un système d'allumage d'origine et que vous avez des connaissances de base en mécanique, vous pouvez installer un VAPE ! Si vous n'avez jamais touché à 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><u>IMPORTANT</u></p>	
<p>- Veuillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer toute intervention sur votre moto</p> <p>Veuillez 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 provoque souvent des dommages au niveau de l'électronique. 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 de votre part quelques adaptations.</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, il est préférable de consulter ces instructions en ligne.** En cliquant sur les images, vous obtiendrez des visuels plus grands et de 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 :

- plaque de base avec bobine de stator
- rotor (volant)
- extracteur de rotor
- unité d'avance (boîtier noir)
- double bobine d'allumage électronique
- régulateur/redresseur
- vis de fixation
- Câbles HT, câble de coupure bleu



- Pour retirer le nouveau rotor, utilisez uniquement l'extracteur M27x1,25 fourni (réf. : 72 98 799 99).

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

- Assurez-vous que votre Honda est bien calée, de préférence sur un établi surélevé, et que vous avez facilement accès au côté alternateur du moteur.

- Débranchez la batterie et retirez-la de la moto pendant la durée des travaux.

- Si vous optez pour une conduite sans batterie tout en utilisant les clignotants, vous devrez installer un condensateur de grande capacité (22 000 μ F) à la place de la batterie afin de lisser la tension pulsée. Sinon, votre bloc clignotants ne fonctionnera pas correctement.



- Avant de démonter l'ancien système, amenez le moteur au point mort haut (PMH) du cylindre gauche. Il s'agit du repère « F » ou « LF » sur le rotor.
(La photo montre un moteur similaire !)



- Vous pouvez maintenant démonter le rotor et le stator. Retirez la goupille du vilebrequin, sinon vous ne pourrez pas monter le nouveau rotor



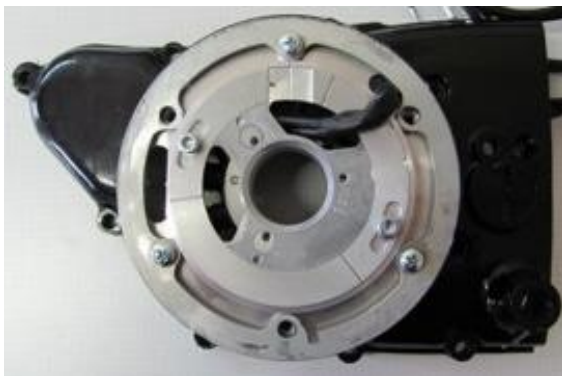
- Retirez également le pignon et la chaîne du mécanisme de démarrage (si votre moteur est équipé d'un démarreur électrique intégré). (La photo montre un moteur similaire !)



- Placez la plaque de base avec le stator sur le carter du moteur. Les deux trous (marqués en rouge) doivent se trouver à 3 heures (comme sur la photo).

- Fixez la plaque de base à l'aide des trois vis M5 fournies avec le système.

- L'adaptateur peut avoir un aspect différent

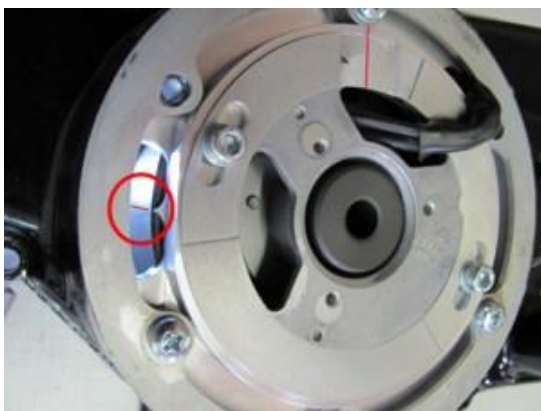


- Regardez de l'autre côté. Vous voyez ici les trous destinés aux vis de fixation M5.

- Veillez à ce que la plaque soit centrée par rapport au carter du moteur. Sinon, les bobines du stator pourraient être endommagées par le rotor.

- Vous pourrez fixer le couvercle du boîtier ultérieurement à l'aide des trois trous M6. Veuillez utiliser les vis à tête fraisée M6 fournies avec le système.

- L'adaptateur peut avoir un aspect différent



- Voici maintenant une étape délicate :

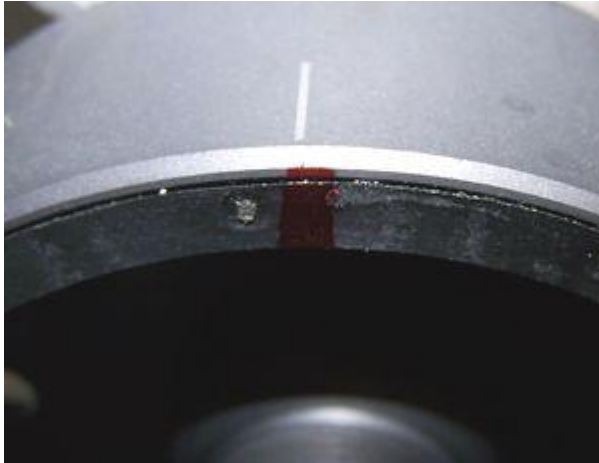
- Observez la face supérieure du stator assemblé. Vous y verrez deux trous adjacents formant deux arêtes vives entre eux.

- Ceux-ci servent au calage. Au point mort haut (PMH), le repère du rotor doit apparaître à cet endroit (indiqué par une ligne rouge sur l'image)

- Vous devez mettre le couvercle en place provisoirement - sans le rotor (!) - et noter (au marqueur) où se trouve cette position.

- Retirez à nouveau le couvercle.

- L'adaptateur peut avoir un aspect différent



- Notez le repère de synchronisation gravé au laser sur la circonférence du rotor, amplifié et prolongé par une ligne rouge au-dessus des aimants.

- Il s'agit d'un repère de synchronisation qui doit apparaître en position de point mort haut, exactement au milieu des deux ouvertures adjacentes de la base, comme décrit ci-dessus.

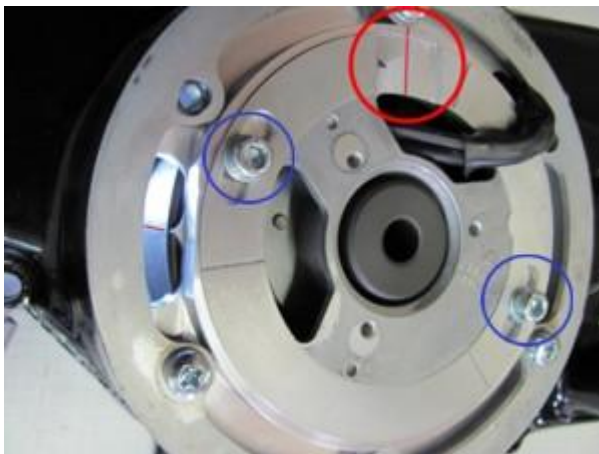


- Retirez les bougies d'allumage et amenez le piston du cylindre gauche en position de point mort haut.

- Comme cela est difficile à faire avec le levier de démarrage, placez le nouveau rotor sur le vilebrequin (ne le vissez pas) et utilisez-le comme poignée pour tourner la manivelle.

- Une fois le point mort haut (PMH) repéré, dévissez à nouveau le rotor avec précaution (de préférence à l'aide d'un extracteur), sans modifier la position du vilebrequin par rapport au PMH.

- Remettez-le ensuite en place de manière à ce que son repère s'aligne avec la position que vous avez marquée précédemment comme correspondant au milieu des trous adjacents, puis fixez soigneusement le rotor à l'aide de la douille et de la vis d'origine.



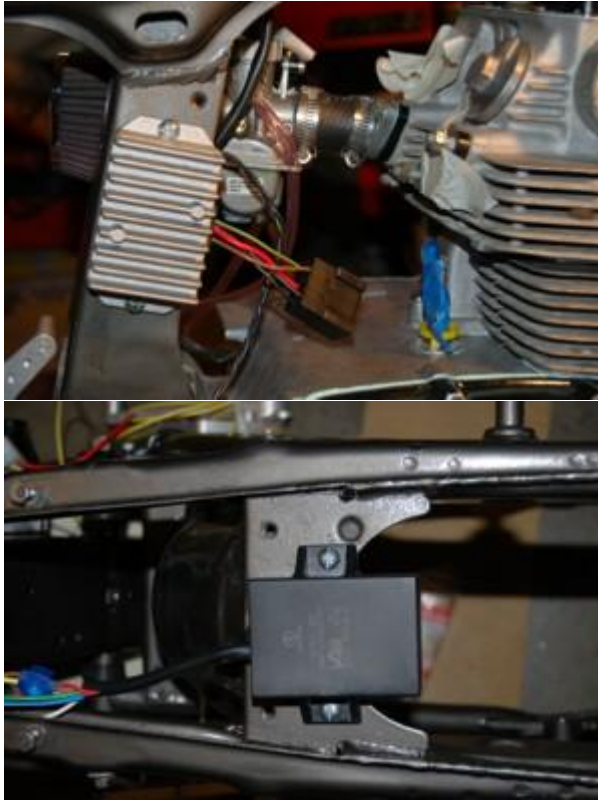
- Remettez le capot de l'allumage magnétique avec le stator en place sur le moteur. Faites attention aux câbles : ils doivent être positionnés dans le moteur comme ceux du système d'origine et ne doivent pas entrer en contact avec le rotor.

- Comme vous ne parvenez certainement pas à positionner le rotor exactement comme il le faut, la plaque du stator peut être déplacée dans ses trous oblongs. Desserrez légèrement (pas complètement !) les deux vis de fixation (marquées d'un cercle bleu sur l'image) et déplacez la base selon vos besoins.

- Vérifiez que votre vilebrequin est toujours en position de point mort haut pour le cylindre gauche !

- Lorsque les repères sont alignés, resserrez soigneusement la plaque.

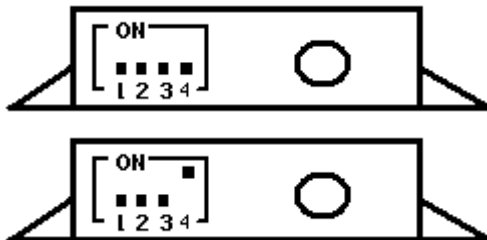
- L'adaptateur peut avoir un aspect différent



- Trouvez un emplacement pratique sur le cadre pour la nouvelle bobine d'allumage double, l'unité d'avance et le régulateur.

- Voici quelques photos envoyées par un client pour illustrer certaines options.

Avant d'installer l'unité d'avance, jetez un œil aux petits commutateurs situés sur l'unité d'avance. Ils activent différentes caractéristiques. Il y a 4 commutateurs qui activent différentes courbes d'avance. Voici les réglages possibles pour la CB175 :



Courbe recommandée :

- de 0 à 1 200 tr/min : 9 degrés, puis linéaire jusqu'à 38 degrés à 3 000 tr/min

Courbe alternative :

- de 0 à 1 200 tr/min : 8 degrés, puis linéaire jusqu'à 34 degrés à 3 000 tr/min

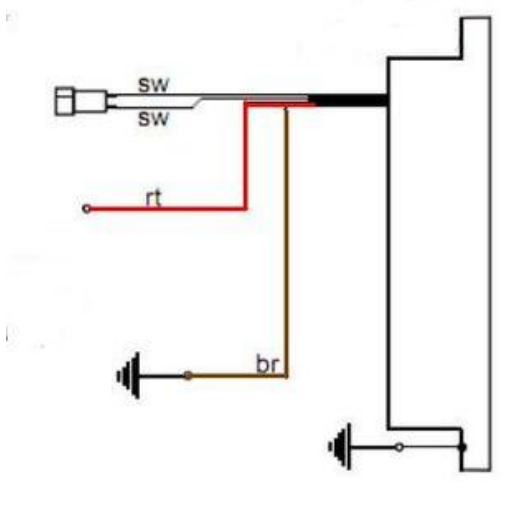
Raccordez les pièces comme indiqué sur le schéma de câblage correspondant ! Schéma de câblage 92ik102 :

- Veuillez noter que nous n'avons pas adapté la longueur des câbles aux besoins précis de cette installation. Cela est pratiquement impossible, car nous ne connaissons pas vos besoins spécifiques en matière de câblage et nous ne pouvons pas nous permettre (pour maintenir un prix raisonnable pour le système) de stocker des centaines de stators, d'unités d'avance, etc., uniquement pour des longueurs de câble différentes. Il se peut que vous deviez modifier la longueur des câbles ; veuillez le faire avec toute la prudence nécessaire.

- Afin de faciliter le passage des câbles à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, le capuchon en plastique du câblage de l'alternateur qui mène à l'unité d'avance n'a pas été enfilé sur la cosse du câble. Vous ne devez y placer ce capuchon qu'une fois que tout a été correctement installé côté moteur.

	<p>- Recherchez l'unité d'avance avec sa fiche femelle et ses deux fils (rouge et blanc).</p> <p>- Placez le boîtier de connecteur à deux positions fourni sur ce connecteur et insérez les deux fils (rouge et blanc) provenant de l'alternateur. Assurez-vous que les bornes s'enclenchent correctement dans le boîtier et que vous connectez :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le fil blanc au blanc • le rouge au rouge
<p>- 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.</p>	
<p>Les fils marron provenant du nouvel alternateur et du dispositif d'avance, munis de cosses rondes...</p>	<p>... doivent être vissés au châssis de la bobine d'allumage (masse). Ce raccordement est très important. Ne comptez pas sur le châssis pour assurer la mise à la masse. Le vernis, l'huile et la saleté empêchent souvent un bon contact !</p>
<p>Le câble gris ou vert de l'unité d'avance...</p>	<p>... constitue la sortie vers la bobine d'allumage et se connecte à la borne mâle unique qui s'y trouve.</p>
<p>- Important ! Évitez de rallonger le fil vert entre le dispositif d'avance et la bobine d'allumage. Cela pourrait entraîner des problèmes d'allumage. Ne faites jamais passer le câble haute tension et les câbles reliant l'alternateur à l'unité d'avance, ni le fil gris reliant l'unité d'avance à la bobine d'allumage, en parallèle (par exemple dans une même gaine de protection). Cela provoquerait un couplage inverse qui perturberait l'allumage et pourrait même endommager l'unité d'avance.</p>	
<p>- Le fil bleu/blanc sur l'unité d'avance. Il s'agit du fil de coupure (kill).</p> <p style="text-align: center;">- 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 - cela 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, par conséquent, s'éteignent par court-circuit à la masse.</p> <p>- Ces véhicules sont équipés d'un verrouillage principal (ou d'un coupe-circuit) qui, lorsqu'il est en position OFF, relie une broche à la masse (motos allemandes : broche 2). C'est là que sera raccordé le fil bleu/blanc de la bobine d'allumage. De cette manière, le système de coupure fonctionne comme auparavant.</p>
<p>Raccordement de l'alternateur Powerdynamo au circuit d'éclairage (via le régulateur) :</p>	
	<p>- Les deux 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.</p> <p>- Cette tension (comprise entre 10 et 50 volts CA) doit toutefois être stabilisée (régulée) et, pour la plupart des applications, convertie en courant continu (CC) car il s'agit principalement de courant alternatif (CA).</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.



- Les 2 fils noirs (sw) constituent l'entrée CA provenant de l'alternateur (comme il s'agit de CA, peu importe quel fil noir est connecté à quel autre fil noir)
- le fil rouge (rt) correspond à la sortie 12 V CC, et
- le fil marron (br) est la masse, reliée en interne au boîtier

Vissez le câble haute tension (allumage)...

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

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

- Veuillez utiliser le câble fourni avec le kit et non un ancien câble.

- 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 »).

- **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).

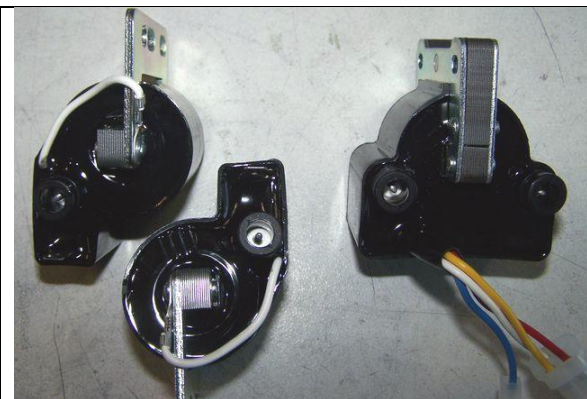


- Sur nos bobines à double sortie, les deux extrémités du secondaire sont reliées aux bougies.

- La résistance typique entre les deux sorties est de 6,2 kΩ. Les deux sorties se déclenchent simultanément (comme c'est souvent le cas avec les systèmes jumelés). Les étincelles seront toutefois polarisées avec un décalage de 180 degrés, ce qui peut être visible lorsque vous les observez au stroboscope.

- L'allumage ne fonctionnera correctement que si les deux bornes de la bougie sont connectées. Vous ne pouvez pas tester une borne alors que l'autre est ouverte (c'est-à-dire non connectée à la bougie montée). En effet, chaque borne utilise (en réalité) la masse de l'autre. Cela signifie également que les deux bougies fonctionnent en série, ce qui augmente la résistance ; il est donc préférable d'utiliser des douilles de bougie (résistances) à faible résistance et de s'assurer qu'elles sont en bon état. En cas de doute, mesurez la résistance sur une douille **chaude** (chauffez-la avant de la mesurer).

- Si le circuit de masse d'un côté, passant par la bougie, la bobine, puis l'autre bougie et sa masse, est interrompu, vous n'obtiendrez aucune étincelle – d'aucun des deux côtés. Si vous souhaitez vraiment tester un seul côté, reliez le fil haute tension de l'autre côté à la masse (mettez-le à la terre) ; cela fonctionnera alors. Parfois, une bobine privée de sa masse de l'autre côté cherche un substitut, ce qui provoque de violents étincelages vers le châssis.



- Nous proposons en alternative deux bobines simples montées en parallèle. Cette configuration vous permet de tester un seul cylindre en déconnectant la bobine inutilisée.

- Enfin, **avant d'installer la batterie et avant le premier démarrage au kick**, veuillez vérifier attentivement toutes les connexions et tous les raccordements par rapport au schéma de câblage. Vérifiez que la tension de la batterie et des ampoules est correcte (12 V).

- Si quelque chose ne fonctionne pas, veuillez consulter notre guide de dépannage sur notre page d'accueil. Dans un premier temps, **débranchez le fil bleu de la bobine et refaites le test.**

- **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.

Informations importantes relatives à la sécurité et au fonctionnement

- La sécurité avant tout ! Veuillez respecter les règles générales de santé et de sécurité applicables à la réparation des véhicules à moteur (MVR), ainsi que les consignes de sécurité et les obligations indiquées par le constructeur de votre moto.

Les repères de 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.

- Les systèmes d'allumage génèrent une haute tension ! Avec notre matériel, celle-ci peut atteindre 40 000 volts ! En cas de manipulation imprudente, cela peut non seulement être douloureux, mais aussi carrément dangereux. Veuillez respecter une distance de sécurité suffisante par rapport à l'électrode de votre bougie d'allumage et aux câbles haute tension dénudés. Si vous devez vérifier l'allumage, tenez fermement la douille de bougie à l'aide d'un matériau bien isolant et appuyez-la fermement contre une partie métallique solide du bloc moteur.

Ne retirez jamais les capuchons de bougies lorsque le moteur tourne. Lavez votre véhicule uniquement lorsque le moteur est à l'arrêt et le contact coupé.

- Le kit devrait contenir un câble HT muni d'un capuchon en caoutchouc fixe (*qui ne comporte pas de résistance*) ; vous devrez utiliser une bougie d'allumage avec résistance intégrée (*ou remplacer le capuchon par celui qui en comporte une*) afin de respecter la réglementation locale (*exigences en matière de compatibilité électromagnétique*).

- 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.

- 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 endommagera le régulateur d', la bobine d'allumage et le module 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. Privilégiez celles de 1 ou 2 kΩ. Gardez à l'esprit que les douilles de bougies de allumage s'usent avec le temps, ce qui augmente leur résistance interne. Si un moteur ne démarre qu'à froid, cela est très probablement dû à une douille de bougie de allumage et/ou une bougie de allumage défectueuse. En cas de problèmes, vérifiez également les câbles haute tension. N'utilisez jamais de câbles HT en fibre de carbone, ni 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 !

Schéma de circuit 92ik_102

