

Système 702579900

Alternateur/allumage électronique pour
DKW NZ250/350

- pour remplacer le grand alternateur des moteurs à bloc en aluminium équipés d'un grand couvercle d'alternateur rond



- Malheureusement, il y a souvent confusion avec le système destiné à la DKW NZ 350-1. Ce système est totalement différent ! La 350-1 était équipée d'un alternateur beaucoup plus petit et son bloc-moteur était en fonte grise.



- Remplace l'alternateur d'allumage d'origine et permet de passer à une alimentation 12 V/180 W et à un allumage électronique sans contact.

- Le calage de l'allumage est fixe ; les carburants modernes rendent tout réglage superflu. Le poids du nouveau rotor (diamètre 137 mm) est de 3 kg, contre 5 kg à l'origine. Cela soulage les roulements et permet une très bonne concentricité.

- Aucune modification n'est nécessaire au niveau du bloc-moteur (à l'exception d'un agrandissement de 2 mm du trou de sortie de câble). Le système peut fonctionner sans batterie (veuillez tenir compte de certaines restrictions).

Avantages par rapport à l'ancien système :

- toutes les pièces sont neuves
- meilleur rendement lumineux
- allumage stable avec une étincelle puissante
- L'éclairage ne prélève pas d'énergie sur le système d'allumage
- meilleur comportement au démarrage
- fonctionnement plus silencieux du moteur
- plus d'usure des balais
- collecteur et du rupteur
- plus besoin de bricoler le réglage de l'allumage



M702579900

Notice de montage pour le système 702579900	24.6.2026
- Si vous êtes capable d'installer et de régler l'allumage d'origine et que vous possédez des compétences mécaniques générales, vous pouvez également installer un système VAPE. Si vous n'avez jamais eu affaire à ce type de système, il est préférable de le faire installer par quelqu'un qui s'y connaît.	
- 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 non conforme peut entraîner des dommages matériels, voire corporels. Nous déclinons toute responsabilité quant aux pertes, dommages ou coûts résultant d'une installation défectueuse, d'un fonctionnement non conforme, d'une utilisation ou d'un entretien incorrects, ou liés de quelque manière que ce soit à ces éléments. Nous nous réservons le droit d'apporter, sans préavis, des modifications au produit, aux caractéristiques techniques ou aux instructions de montage et d'utilisation.	
<u>IMPORTANT</u>	
<u>Veillez à lire attentivement l'intégralité de la notice avant de commencer l'installation</u>	
N'oubliez pas que toute modification non autorisée, y compris les tentatives de réparation, sur les pièces peut entraîner la perte des droits de garantie. Cela concerne également la coupure de câbles, qui entraîne très souvent la perte des connecteurs protégés contre les inversions de polarité et, par conséquent, des courts-circuits ou des inversions de polarité pouvant endommager le matériel.	
Respectez les consignes figurant sur la page d'informations relative au système. Assurez-vous que la configuration du système présentée correspond bien aux exigences de votre moteur. Des réglages d'allumage incorrects, par exemple, peuvent endommager le moteur et/ou provoquer des blessures lors du démarrage (retour de coup de pied de démarrage). Une prudence particulière s'impose lors du premier démarrage après l'installation. Si vous constatez un dysfonctionnement, vérifiez et modifiez le réglage de l'allumage ! Lors de l'installation, vérifiez très soigneusement que le rotor ne frotte pas contre la bobine du stator ou ailleurs, ce qui peut se produire pour diverses raisons et entraîner des dommages graves.	
<u>Utilisation conforme</u>	
- Il s'agit d'un système de remplacement et non d'une copie d'un composant d'origine. Les pièces du système ont donc un aspect différent de celles d'origine et, en particulier, la bobine d'allumage et le régulateur peuvent présenter des points de fixation différents, ce qui nécessitera des adaptations de votre part. Ce système est exclusivement destiné à remplacer les systèmes d'éclairage et d'allumage d'origine sur les motos anciennes et « youngtimers » dont les caractéristiques du moteur n'ont pas été modifiées a posteriori 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 moteur. En revanche, il améliore l'aptitude à la circulation et la sécurité du véhicule grâce à un meilleur éclairage, des clignotants plus visibles, un klaxon toujours puissant et une fiabilité générale accrue par rapport aux anciens systèmes d'origine. Comme nos systèmes n'entraînent aucune modification significative des caractéristiques du moteur, les émissions polluantes et le niveau sonore ne s'en trouvent pas altérés. Dans la plupart des cas, les émissions polluantes devraient même s'améliorer, grâce à une combustion plus complète.	
 - VAPE garantit des produits homologués, identifiés par le symbole « E » (spécifiquement pour la République tchèque, E8), ce qui assure une conformité constante des caractéristiques des produits avec les dispositions d'homologation ECE applicables (en particulier la norme ECE R10.05). L'inspection est effectuée régulièrement par l'autorité compétente	
- Le système de charge est strictement réservé à une utilisation avec des batteries plomb-acide rechargeables de 12 V (6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide ou des accumulateurs au plomb scellés, AGM ou 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 conçu pour être utilisé dans le cadre de manifestations sportives**. En cas d'utilisation non conforme, la garantie devient caduque. De plus, il se peut alors que le système ne fournisse pas les performances que vous attendez et que nous ne puissions pas vous aider via notre service d'assistance, car nous ne connaissons pas la situation. Dans le pire des cas, une utilisation non conforme peut même entraîner l'annulation de l'autorisation d'exploitation.

- **Lors du montage des pièces, commencez impérativement par monter les pièces situées côté moteur** (adaptateur, stator, rotor) afin de vérifier que celles-ci s'adaptent bien avant de monter les pièces à installer à l'extérieur du moteur. Malheureusement, il arrive souvent que l'on commence justement par monter le régulateur, la bobine d'allumage et, le cas échéant, l'unité de commande, et que ces pièces soient très souvent modifiées (sans être adaptées !), ce qui rend impossible leur revente ultérieure par nos soins. Le remplacement des systèmes d'éclairage et d'allumage des anciennes motos n'est malheureusement pas comparable à un achat en rayon au supermarché ; compte tenu de la diversité des modèles et des éventuelles modifications apportées au matériel depuis leur production il y a de nombreuses années, il s'agit toujours d'une opération complexe qui peut malheureusement comporter 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 ampoules LED, etc.)** et peuvent, dans certaines circonstances, endommager ces composants. Les compte-tours éventuellement présents ne sont pas pris en charge par le système. Nous proposons toutefois une solution pour le compte-tours. De même, les disjoncteurs éventuels ou les systèmes de gestion des gaz d'échappement commandés par l'allumage ne sont pas pris en charge. Il se peut également que votre allumage d'origine ait été équipé, pour des raisons légales, d'un dispositif de limitation de vitesse. Le nouveau système ne dispose pas d'un tel dispositif. Veuillez donc vérifier au préalable la situation juridique.

- Si vous ne disposez pas des compétences techniques nécessaires à l'installation, veuillez confier celle-ci à un professionnel ou à un atelier spécialisé. Une installation non conforme peut endommager aussi bien le nouveau système que 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, nous vous conseillons de le commander en même temps ! En cas de détérioration du rotor due à l'utilisation d'autres outils ou accessoires, la garantie devient caduque !

- Le rotor est extrêmement sensible aux chocs (notamment pendant le transport). Avant tout montage, vérifiez impérativement que le rotor ne présente aucun dommage. S'il s'agit d'un rotor dont les aimants ne sont pas encastrés, vérifiez qu'ils sont bien fixés en essayant de les faire glisser latéralement avec les doigts. Suite à des chocs, certains aimants collés pourraient s'être desserrés et ne tenir plus que par leur force magnétique. Cela entraînerait de graves dommages à l'installation pendant son fonctionnement. Vérifiez également qu'il n'y a pas de corps étrangers (par exemple des vis ou d'autres objets métalliques) sur les aimants du rotor.

- **Si vous disposez d'un accès à Internet, nous vous recommandons de consulter cette documentation en ligne.** Vous pourrez ainsi agrandir la plupart des images en cliquant dessus et obtenir des informations plus complètes et éventuellement plus récentes. Liste des systèmes disponible à l'adresse : <http://www.powerdynamo.biz>



Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :

- Unité de stator (pré-assemblée)
- Rotor
- Régulateur/redresseur
- Bobine d'allumage et câbles d'allumage
- Relais avec câbles
- Vis M5, M12, passe-câble en caoutchouc
- Extracteur de rotor

- Veuillez ne pas démonter l'ensemble stator pré-assemblé. Vous risqueriez, lors du remontage, de coincer des câbles sous le stator. Si vous devez néanmoins procéder au démontage, notez très précisément la position des 3 plaques les unes par rapport aux autres, faute de quoi cela entraînerait des décalages importants du calage de l'allumage.



- Pour retirer le nouveau rotor, utilisez **uniquement** l'extracteur M27x1,25 fourni (réf. : 70 85 899 99).

- **Remarque** : n'utilisez jamais d'extracteur à griffes ni de marteau. Cela endommagerait le rotor.

- Assurez-vous que votre DKW repose solidement sur sa béquille, de préférence sur une plateforme de montage surélevée, et que vous disposez d'un bon accès au côté « Lima » du moteur.

- Débranchez la batterie et retirez-la de la moto. Profitez-en pour dire adieu à cette bonne vieille batterie, car vous aurez désormais besoin d'une batterie de 12 volts ou vous roulez sans batterie du tout. Le système le permet.

- Retirez l'ancien alternateur. Pour cela, vous aurez besoin d'un extracteur spécial, que vous pouvez toutefois fabriquer facilement.



- Retirez la clavette du vilebrequin. Elle n'est plus nécessaire et gêne désormais.



- Les opérations suivantes ne s'effectuent pas sur le bloc moteur lui-même, mais sur le plateau (le couvercle arrière servant de support à l'alternateur).

- Sur le plateau dont vous avez retiré l'ancien stator, retirez le bornier, aléser l'orifice de passage des câbles à 12 mm, insérez-y le passe-câble en caoutchouc fourni et bouchez les trous M4 avec les petites vis.



- Le nouveau stator se visse sur le « plateau » DKW de la même manière que l'ancien stator.



- Placez l'ensemble du nouveau stator sur le « plateau » DKW de manière à ce que le câble soit orienté vers l'orifice de passage de câble, puis vissez l'ensemble à cet endroit (par l'arrière) à l'aide de 3 vis à tête fraisée M5x30.

- Veillez à ne pas endommager l'isolation laquée des bobines. Assurez-vous que l'ensemble soit bien aligné dans le logement du plateau et qu'il ne soit pas monté de travers.

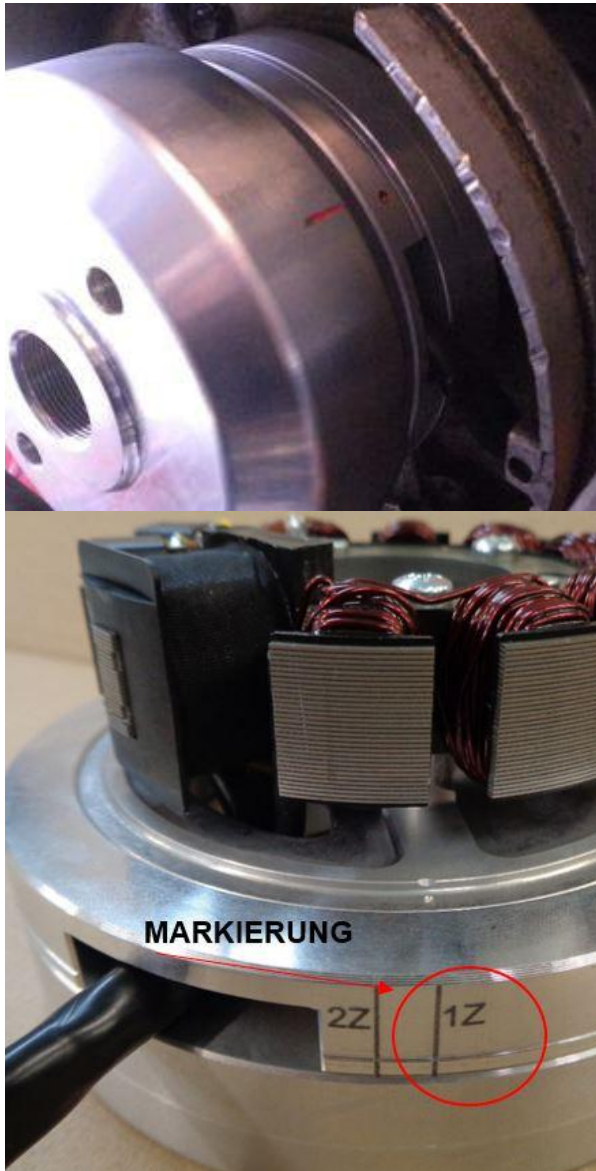
- Si, pour une raison quelconque, vous devez démonter l'ensemble stator, veillez, lors du remontage, à revisser la plaque de support du stator exactement comme auparavant, sinon le repère d'allumage ne sera plus correct.

- Vissez le plateau, sur lequel se trouve désormais l'ensemble stator, au moteur à l'aide des 3 vis M7x20 et des rondelles de 7,4 mm. Utilisez pour cela une longue clé à douille ou une douille SW11 avec une rallonge.



- Enfilez maintenant le rotor sur le vilebrequin. Vérifiez que le rotor tourne librement vers le bas en direction de la plaque de base et qu'il ne frotte pas contre celle-ci.

- Retirez la bougie d'allumage et placez le piston en position de point de l'allumage. Le manuel DKW indique 4,5 mm pour la NZ250 et 6,5 mm pour la NZ350 avant le point mort haut. Compte tenu des carburants à indice d'octane élevé actuels et de l'allumage par condensateur très puissant, cette valeur devrait être réduite à 3,5 ou 4, mais il convient de vérifier cela au cas par cas. Certains clients indiquent également que 4,5 mm est une bonne valeur pour la 350. Si l'allumage est trop précoce, le moteur cale au démarrage.



- Observez le nouveau rotor. Vous trouverez sur sa circonférence extérieure un petit trait (ou un point sur les anciens modèles). Observez également la plaque d'adaptation supérieure : vous y trouverez également un repère rouge en forme de point.

Enfilez maintenant le rotor sur le vilebrequin de manière à ce que le repère sur la circonférence soit exactement aligné avec celui de la plaque d'adaptation, puis enfoncez fermement le rotor sur l'arbre.

Si vous disposez d'un cylindre unique, suivez le repère comme indiqué.

- Il est très important de ne pas modifier la position du vilebrequin au point de l'allumage (un écart d'environ 1 mm sur le côté n'a toutefois aucune incidence). Dans cette position, vissez fermement le rotor à l'aide de la vis à six pans creux M12x1,5 fournie (n'oubliez pas la rondelle). Ne vous inquiétez pas, la clavette retirée ne servait pas à bloquer le rotor, mais uniquement à empêcher qu'il ne soit mal monté. Vous disposez désormais du repère et du noyau du capteur. Pour démonter à nouveau le rotor, utilisez l'extracteur M27x1,25 fourni.



- Les travaux sur le moteur sont ainsi terminés ; il s'agit maintenant de fixer la bobine d'allumage et le régulateur sur le cadre

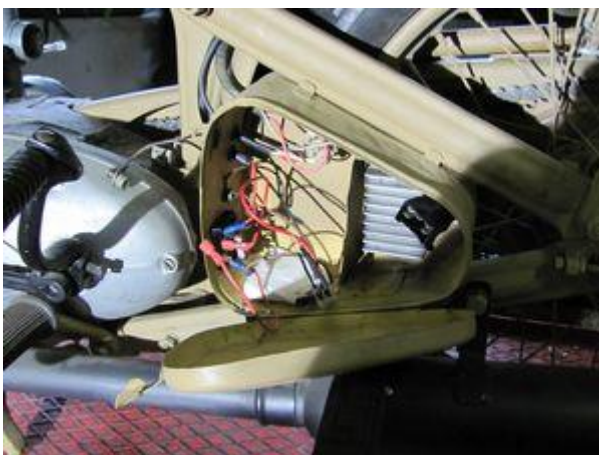
- Montage des pièces externes :

- À un emplacement approprié (ce qui est sans doute plus facile à dire qu'à faire pour que ces pièces soient le moins visibles possible), la nouvelle bobine d'allumage et le régulateur/redresseur sont fixés :



- Une solution **élégante**, mais assez complexe et délicate, consiste à loger la nouvelle bobine d'allumage dans le boîtier de bobines. Elle est complexe car elle nécessite de modifier à la fois l'intérieur du boîtier de bobines et la nouvelle bobine d'allumage.

- Nous recommandons donc d'installer la bobine sous le réservoir.



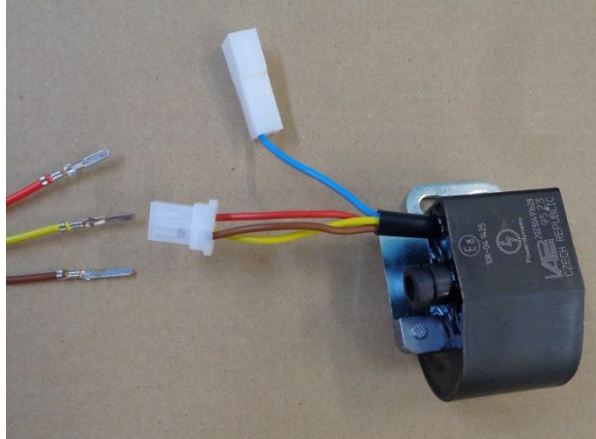
- Le régulateur trouve facilement sa place dans le compartiment de la batterie.

Raccordez les câbles comme indiqué sur le schéma électrique correspondant !

- Pour notre régulateur à courant continu (standard) (952269906), utilisez le schéma de câblage **73ir12** :

- Si le régulateur de courant continu livré est équipé d'un condensateur de lissage intégré (730079950), utilisez également le schéma de câblage **R_102** :

- Afin de faciliter, voire de permettre le passage du câble à travers des ouvertures étroites, la fiche du câble reliant la nouvelle bobine d'allumage au nouvel alternateur n'a pas encore été enfichée sur les cosses situées à l'extrémité du câble. Vous ne devez fixer la fiche qu'une fois le câble définitivement acheminé à travers l'ouverture du moteur. Pour ce faire...



... prenez la fiche femelle de la bobine d'allumage avec les fils de couleur rouge, marron et jaune.

- Enfichez la fiche femelle à 4 broches fournie séparément sur ce connecteur et insérez les fils libres de l'alternateur (rouge, marron et blanc) avec leurs languettes de contact à l'arrière du connecteur. Veillez à ce que les languettes s'enclenchent correctement dans le boîtier du connecteur. Il faut veiller rigoureusement à la position correcte de ces fils dans le connecteur :

- jaune sur jaune
- rouge sur rouge
- marron sur marron

- Si vous souhaitez (ou devez) retirer les câbles du boîtier du connecteur, le mieux est d'utiliser un trombone déplié pour repousser les ergots des languettes de contact sur le côté, afin de pouvoir déconnecter les fiches.

Raccordement de l'alternateur à l'alimentation électrique :



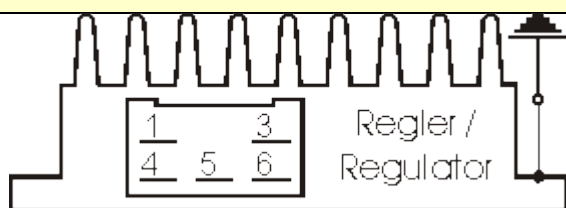
- Les deux câbles noirs sortant de l'alternateur acheminent la tension pour l'éclairage, le klaxon, les clignotants, etc. Tout comme le régulateur, ils n'ont absolument rien à voir avec l'allumage.

- Cette tension doit encore être stabilisée (régulée) et, pour la plupart des applications, redressée, car il s'agit dans un premier temps de courant alternatif.

- Pour cela, deux types de régulateurs sont disponibles :

Attention : toute **inversion entre le pôle positif et le pôle négatif** entraîne la **destruction immédiate du régulateur, ce qui n'est pas couvert par la garantie !** (On peut clairement constater cette destruction à l'odeur de brûlé !). Attention, il existe sur le marché des batteries dont le pôle positif se trouve à l'endroit où se trouvait auparavant le pôle négatif !

Variante de régulateur 1 : avec un régulateur à courant continu (standard) (95 22 699 06), utilisez le schéma de câblage **73ir12** :



- Le nouveau régulateur/redresseur est équipé d'un connecteur compact comportant 6 emplacements, dont un est libre. Le régulateur est livré avec un contre-embout adapté dans lequel les câbles suivants doivent être insérés et s'enclencher.

- Les deux câbles noirs du nouvel alternateur...

... se raccordent aux bornes 1/4 du nouveau redresseur (de là, des câbles noirs partent également vers le régulateur). L'ordre de raccordement des câbles sur l'une ou l'autre des deux bornes (1/4) n'a pas d'importance, car c'est du courant alternatif qui y est injecté.

- Le nouveau câble marron muni d'un œillet à une extrémité...

... relie la borne 3 du régulateur/redresseur (d'où part également un câble marron vers le régulateur) au pôle négatif de la batterie ou à une masse solide. Attention, ne pas inverser la polarité !

Le nouveau câble rouge muni d'un œillet à une extrémité...

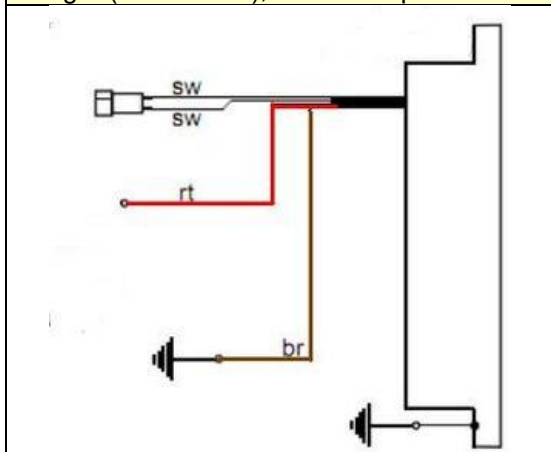
... relie la borne 5 du régulateur/redresseur (d'où part également un câble rouge vers le régulateur) au pôle positif de la batterie ou à la borne du boîtier à fusibles à laquelle était raccordé le câble d'alimentation de l'ancien alternateur (sur les motos allemandes : borne 51).

- Assurez-vous qu'un **fusible de 15 A** est installé entre la batterie et le réseau de bord. Si un ancien fusible de plus fort calibre (destiné à l'installation d'origine de 6 volts) se trouve au niveau du contacteur d'allumage, veuillez le remplacer.

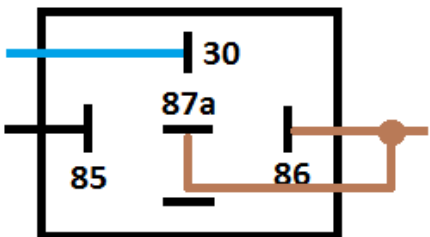
- Raccordez le câble vert/rouge du nouveau régulateur à la borne 6...

.. sert au raccordement du contrôleur de charge. C'est ici que l'on branche le voyant de contrôle (le cas échéant). Cela ne fonctionne bien sûr qu'en présence d'une batterie. Si le voyant est néanmoins branché sans batterie, il s'allumera faiblement lorsque le moteur tourne, bien que du courant soit produit. En résumé, sans batterie, le raccordement reste libre. Il en va de même s'il n'y a pas de voyant.

Variante de régulateur 2 : avec un régulateur à courant continu doté d'un condensateur de lissage intégré (730079950), utilisez en plus le **schéma de câblage R_102** :



- 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 au pôle négatif et est relié en interne au boîtier du régulateur

- Il reste le câble bleu/blanc de la bobine d'allumage : c'est le câble de coupure. - S'il est relié à la masse, l'allumage s'éteint ! - Remarque : en cas de problèmes d'allumage, commencez par débrancher ce câble (retirez la fiche). La plupart du temps, vous pouvez alors reprendre la route	- Mise hors tension via un interrupteur supplémentaire : Le relais n'est pas installé. Le câble bleu (/blanc) de la bobine d'allumage est relié à un interrupteur coupant le circuit à la masse (par exemple, un bouton-poussoir à fixer sur le guidon). Vous trouverez de plus amples informations dans la notice relative à la coupure d'alimentation. Vous pouvez également utiliser un contacteur d'allumage coupant le circuit à la masse. - Type de batterie : Reliez à la masse le câble marron du relais muni d'un œillet. Raccordez le câble noir le plus long du relais à une borne sous tension du commutateur principal en position « Marche » (contacteur d'allumage ; sur les motos allemandes : borne 15 ou 54). Reliez le câble bleu (provenant de la borne 30 du relais) au câble bleu (/blanc) de la bobine d'allumage. En cas de panne de batterie sur la route, il faudrait débrancher ce câble pour pouvoir continuer à rouler. (Le moteur ne pourra toutefois plus être coupé !)
- Affectation des broches du relais (si cette option est utilisée) : 	- Le câble marron muni d'un œillet, provenant des bornes 87a et 86, est relié à la masse. - Le câble noir de la borne 85 est relié à la borne 15 du contacteur d'allumage (borne sous tension lorsque le contact est sur « Marche »).
- Le câble haute tension (câble d'allumage) ... Veuillez ne pas utiliser de « Nology Superkabel » (« hot wire »). Ceux-ci provoquent des perturbations sur les installations VAPE et peuvent endommager les composants électroniques.	... vissez-la dans la bobine d'allumage et placez le capuchon en caoutchouc par-dessus. C'est bien sûr plus facile si vous le faites 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 en équipant votre moto à ce stade de nouvelles bougies d'allumage et de nouveaux capuchons de bougies (de préférence de 1 à 2 kiloohms, mais pas plus de 5). Un nombre plus qu'important de perturbations peut être attribué à des câbles, bougies et capuchons « apparemment en bon état » (y compris ceux flambant neufs) ! - N'utilisez pas de bougies d'allumage dotées d'une résistance antiparasite interne en combinaison avec des capuchons de bougie antiparasités (cela double la résistance). N'utilisez qu'une seule méthode de protection antiparasite à la fois. - Pour finir, avant de remonter la batterie et avant le premier démarrage, veuillez vérifier soigneusement toutes les fixations et tous les câblages. 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. Commencez par débrancher le câble bleu entre le relais et la bobine d'allumage (retirez la fiche) ; c'est dans la zone de coupure que se cachent la plupart des défauts.	

- IMPORTANT : veuillez noter qu'en cas de **régénération** (antérieure) du **vilebrequin**, son tourillon d'alternateur a été sur-tourné et s'est donc raccourci. Le rotor s'enfonce alors davantage, 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 panne d'allumage.

Consignes importantes de sécurité et d'utilisation - À lire et à respecter IMPÉRATIVEMENT dans leur intégralité !

- Respectez les consignes de sécurité et les exigences prescrites par le constructeur automobile et les professionnels de l'automobile. Le montage nécessite des compétences techniques. Les repères d'allumage apposés sur le matériel servent uniquement de repères lors du montage. Une fois le montage terminé, veuillez vérifier l'exactitude de votre réglage à l'aide de méthodes appropriées (stroboscope) afin d'éviter tout dommage au moteur ou tout risque pour votre santé. Vous êtes seul responsable du montage et du réglage correct.

- Attention : les systèmes d'allumage génèrent de la haute tension, danger de mort ! Nos bobines d'allumage peuvent atteindre 40 000 volts ! En cas de manipulation imprudente, cela peut non seulement causer une douleur intense, mais surtout être nocif pour le cœur ! Les personnes portant un stimulateur cardiaque ne doivent pas effectuer de travaux sur les systèmes d'allumage. Maintenez toujours une distance de sécurité par rapport à l'électrode et aux câbles haute tension dénudés, et lors du test, appuyez fermement la cosse de bougie contre la masse à l'aide d'un objet isolant afin de dissiper la tension en toute sécurité. Ne débranchez jamais une cosse de bougie pour synchroniser le carburateur ! Ne débranchez et ne touchez jamais les câbles d'allumage lorsque le moteur tourne ou est au régime de démarrage. Ne lavez le véhicule que lorsque le moteur est à l'arrêt.

- Si votre câble d'allumage VAPE a été livré avec des fiches de bougie en caoutchouc (*qui ne disposent pas de résistance antiparasite intégrée*), veuillez utiliser (*afin de respecter la législation locale en matière de compatibilité électromagnétique*) les bougies dotées d'une résistance intégrée. Vous pouvez également remplacer le ou les câbles par des câbles standard et utiliser des fiches de bougie blindées (*vous ne devez en aucun cas utiliser à la fois des bougies antiparasitées ET des connecteurs de bougies antiparasités. Cela entraînerait des perturbations, notamment des difficultés au démarrage du moteur*). La résistance totale de l'ensemble bougie-connecteur de bougie ne doit pas dépasser 5 kΩ.

- N'oubliez pas que les bougies de allumage s'usent avec le temps, ce qui augmente leur résistance. Si un moteur ne démarre qu'à froid, la cause en est très certainement une bougie de allumage défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « d'amplification de l'allumage » (par exemple, Nology).

- Après le montage, vérifiez impérativement que toutes les vis de fixation sont bien serrées. Si les pièces se desserrent, cela peut entraîner des dommages irréversibles. Lors du pré-montage, nous ne serrons les vis que légèrement !

- Laissez d'abord au système que vous venez d'installer le temps de s'allumer avant de commencer à tout mesurer et à tout vérifier. Veuillez également tenir compte de nos conseils sur la manière de vérifier la présence d'étincelles. Nos pièces sont toutes contrôlées avant expédition. De toute façon, vous ne pouvez pratiquement rien mesurer dessus. Évitez à tout prix de mesurer les composants électroniques (notamment la bobine d'allumage, à l'exception de sa sortie haute tension). Vous risquez de les endommager sans pour autant obtenir de résultats exploitables ! N'oubliez pas que lorsque le moteur ne démarre pas du premier coup, cela peut souvent être dû au carburateur, au joint d'admission et surtout aux capuchons de bougies et aux bougies d'allumage (malheureusement, même lorsqu'elles sont entièrement neuves) ; en règle générale, après le montage d'un alternateur Lima, il faut également modifier son réglage. Si le système ne fonctionne pas immédiatement, vérifiez avant tout les connexions à la masse, en particulier entre la masse du châssis et le bloc moteur.

Avant de démonter immédiatement les pièces et de nous les envoyer pour vérification, consultez notre base de connaissances pour voir si vous y trouvez déjà une réponse à votre problème. Si ce n'est pas le cas, utilisez notre système de tickets d'assistance pour demander une aide ciblée.

- Si votre véhicule est équipé d'une bobine d'allumage double, tenez compte de certaines particularités de cette bobine. L'allumage ne fonctionne correctement que si les deux bougies sont branchées sur la bobine. Il n'est donc pas possible de débrancher une bougie pour effectuer un test. En effet, chaque sortie est reliée à la masse via la bougie de l'autre côté. Si vous souhaitez vraiment tester un seul côté, vous devez relier l'autre sortie de la bobine à la masse.
- L'étincelle des systèmes à rupteur classiques, d'environ 10 000 volts, n'a qu'une faible énergie et apparaît donc jaune et épaisse. L'étincelle de 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'à partir de certains régimes atteints en actionnant le kick. Le simple fait d'enfoncer le levier du kick à la main ne produit pas d'étincelle.
- La plupart de nos systèmes combinent allumage et alternateur. On le reconnaît à la présence d'un régulateur. Sur le régulateur, vous ne pouvez pratiquement rien mesurer, à part la tension qu'il délivre. Si vous n'avez pas de courant, vérifiez avant tout les connexions à la masse et le câblage entre le régulateur et le contacteur d'allumage. Il arrive souvent que cette connexion importante soit coupée et négligée lors de l'installation ! La plupart des systèmes PD sont équipés de régulateurs/redresseurs à courant continu. Il existe cependant aussi des régulateurs à courant alternatif, pour lesquels il faut tenir compte de certaines particularités.
- Ne jamais effectuer de soudure électrique 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'effectuez le soudage qu'avec des appareils fonctionnant avec des transformateurs de série ou débranchez le cordon d'alimentation du fer à souder avant de commencer afin d'éviter tout dommage causé par une surtension sur les composants. 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 détruit immédiatement le régulateur et la bobine d'allumage ! En règle générale, le câblage s'effectue en raccordant couleur contre couleur. Les exceptions sont expressément mentionnées dans la notice. Les dommages dus à une inversion de polarité ne sont pas couverts par la garantie.
- Lors du montage du rotor, veillez à ne pas endommager les aimants. Évitez toute contrainte mécanique directe sur le rotor. **Pour le transport de l'alternateur, ne placez jamais le stator dans le rotor ; respectez nos consignes d'expédition (emballage).**
- Huilez légèrement l'extérieur du rotor, sinon il rouillera rapidement dans cet environnement agressif (ce qui n'est pas nocif, mais inesthétique).
- N'utilisez jamais d'extracteur à griffes ni de marteau pour retirer le rotor. Cela pourrait entraîner le détachement des aimants. Utilisez toujours uniquement un extracteur à visser M27x1,25 (voir la notice de montage).
- Si votre véhicule n'est pas utilisé pendant une longue période, il est recommandé de débrancher la batterie (le cas échéant) afin d'éviter une éventuelle décharge lente par les diodes du redresseur. Cependant, même si la batterie est débranchée, vous constaterez une décharge après un certain temps ; cela est tout à fait normal.
- Veuillez tenir compte de ces conseils, mais ne vous laissez pas pour autant déstabiliser. Des milliers de clients avant vous ont déjà installé nos systèmes avec succès.

Bonne chance et bonne route !

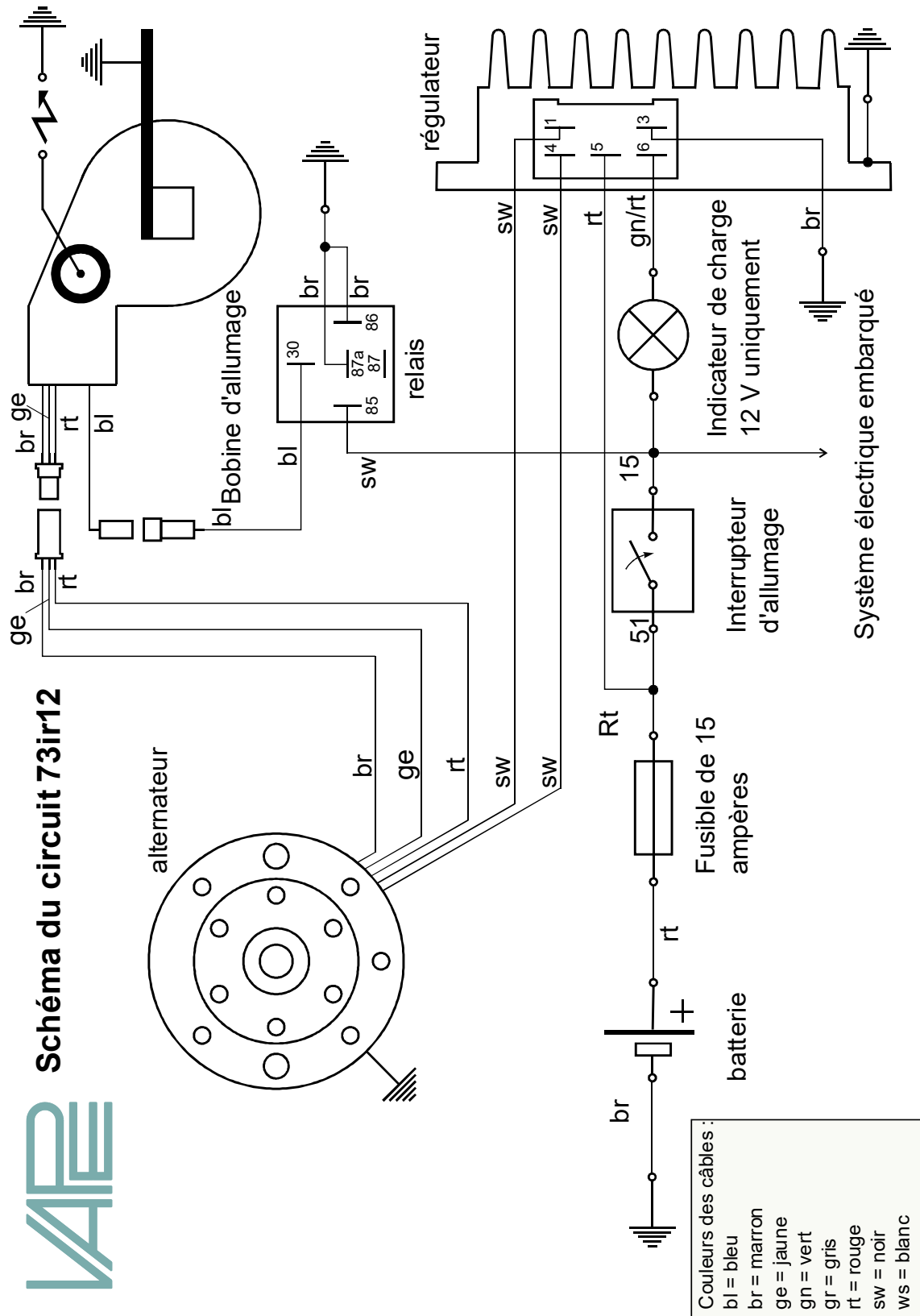


Schéma de câblage du contrôleur 102

