

VAPE REDONNE VIE ET LUMIERE A VOS ANCIENNES



alternateur 12 volts couplé avec un allumage électronique ,pouvant fonctionner même sans batterie ,avec une gestion de l'avance entièrement électronique. Plus d'usure de pièces mécanique ,pas de dérèglage et une tension de 40 000 volts aux bougies au lieu de 15000.



Merci de bien vouloir lire attentivement et intégralement ce guide avant de vous lancer dans l'installation ou d'effectuer des modifications. Faites attention aux instructions du système. Faites attention que les valeurs que nous vous donnons pour nos systèmes correspondent bien à votre moteur. Un mauvais réglage de l'avance peu détruire tout ou partie de votre moteur et même dans certains cas provoquer des blessures corporelles: retour de kick par exemple.

Au premier démarrage, soyez prudent et n'hésitez pas à revoir le réglage de l'avance s'il vous semble inadéquat



Au cas ou vous n'avez pas les connaissances suffisantes faites appel à un professionnel. Vous y gagnerez en temps et en argent et ne risquez pas de détruire le système voir même la moto.

Une mauvaise installation peut endommager le nouveau système ainsi que la moto.

ATTENTION : nos systèmes électroniques peuvent ne pas être compatibles avec d'autres systèmes électroniques embarqués tel que allumages électroniques d'autres marques , portables ,GPS etc...et de ce fait aucune responsabilité de notre part ne pourrait être engagé en cas d'éventuelles détériorations dus aux branchements avec nos systèmes.

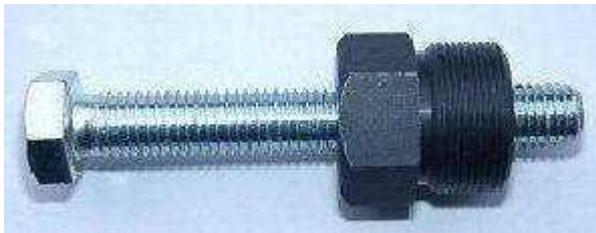
Avant de commander un produit neuf de notre entreprise, nous vous invitons à consulter notre documentation (notamment la rubrique "Vous avez reçu toutes ces pièces"), afin de savoir quelles sont les pièces qui le composent. Et si une pièce souhaitée n'est pas dans le pack, il faut la commander en supplément (c'est très souvent l'extracteur).

Nous déclinons toutes responsabilités en cas d'anomalies ou autres dommages infligés au rotor suite à la mauvaise application de composants.

Les rotors sont très sensibles aux chocs (par exemple pendant le transport). Pour assurer sa qualité et éviter autant que possible les dommages, nous emballons nos produits soigneusement pour une meilleure protection. Si toutefois, un de nos produits arrive **simplet emballé** chez vous via un revendeur ou un livreur, merci de nous en tenir informé.

Nous vous prions de bien vouloir examiner lors de chaque installation la qualité des **aimants**. S'ils sont bons, ils ne doivent pas bouger lorsque vous les serrez avec vos doigts. En effet, il arrive parfois qu'un rotor soit défectueux à la suite d'un choc et dans ce cas, les aimants sont mal fixés. Et si c'est le cas, cela pourrait causer de graves dégâts au système.

De plus, faites attention que le rotor **n'a pas attiré une quelconque pièce métallique** (écrous etc.) sur les aimants lors du montage.



Pour enlever le nouveau rotor il vous faut un extracteur M27x1,25.

Attention en cas d'utilisation d'un tournevis vous détruisez les aimants du rotor et la garantie ne houeras pas!



Vous devez avoir reçu ces pièces régulateur DC ou 102

Contrôlez d'abord que votre moto est bien stable et que vous avez un accès facile à l'alternateur

Enlevez la batterie de la moto. Maintenant c'est à vous de décider si vous gardez une batterie ou non. D'un point de vue technique le système peut très bien fonctionner sans batterie. Au cas où vous avez des clignotants alors vous devrez monter un condensateur (20.000mF/16 V) à la place de la batterie. N'oubliez pas que vous aurez désormais du 12 volts et n'oubliez pas de changer les ampoules, le klaxon lui peut rester.



Retirer le volant et les bobinages. Enlevez la clavette sur le cône du vilebrequin avec une pince. Elle n'est plus nécessaire! N'oubliez pas de le faire, autrement vous ne pourriez pas adapter le nouveau rotor correctement. Pas de crainte, la clavette n'a pas pour but de tenir le rotor sur le vilebrequin. Elle ne sert uniquement qu'à simplifier le montage et n'est plus nécessaire dans le nouveau système.



Regardez maintenant la plaque support du stator et placez la grosse bobine noire a peu près a 1h (en haut a droite) à environ 5h (en bas a droite) vous trouvez un point rouge

C'est votre point de calage de l'allumage





gros volant, gros aimants A81R-4



Regardez le nouveau rotor. Vous y verrez un repère sur le pourtour extérieur c'est le point de calage pour l'allumage.
Il est utile de souligner la marque avec un feutre de couleur de manière à mieux la voir au moment du réglage



Installez maintenant le nouveau stator a la place de l'ancien en laissant une possibilité de réglage de celui ci d'un cote ou de l'autre (en mettant les vis au milieu des lumières

Enlevez la bougie, et amenez le piston au point mort haut (soupapes en bascule, la plus haute position que le piston peu atteindre). Installez alors le rotor sans le serrer de manière a pouvoir vous en servir pour tourner le moteur au lieu d'utiliser le Kick.

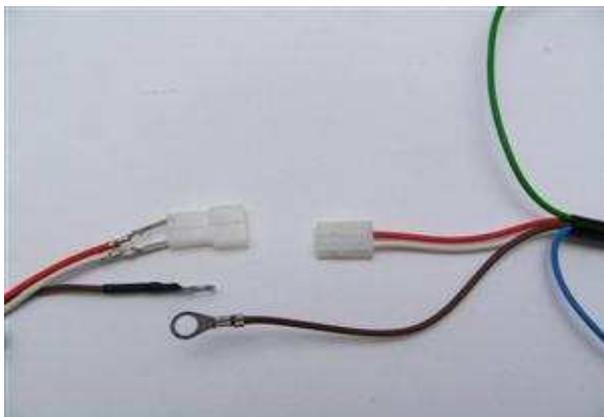


ATTENTION : Il peu arriver que lorsque les vilebrequin ont été rectifiés le rotor aille trop loin et vienne toucher le bobinage (bobine noire) ,dans ce cas ne montez pas le rotor et appelez nous en cas de non observation de cette consigne et de destruction du stator ,la garantie ne jouerait pas.

Le moteur au point mort haut enlevez doucement le rotor (sans changer la position du vilebrequin) et replacez le de manière a avoir les repères en coïncidence l'un de l'autre

Le réglage de l'avance se fait automatiquement la seule chose importante pour vous est ce réglage de base.

Serrer le Rotor consciencieusement (4.5 m/kg) .Controller, pendant tout ce temps que le vilebrequin ne bouge pas sinon, le calage ne serait plus bon.Réinstallez la bougie dans la culasse La modification du point d'avance se fait en déplaçant le support d'un cote ou de l'autre dans les lumières



⚠ Pour faciliter le passage du câble par des ouvertures étroites la prise de courant du câble conduisant à la nouvelle(s) (aux) bobine(s) d'allumage du nouveau générateur n'est pas monte sur les cosses à l'extrémité du câble. Maintenant vous pouvez les monter. Les cosses entrent dans la prise. vérifiez la position correcte des câbles (couleur) dans la prise !

strictement blanc sur blanc et rouge sur rouge

⚠ le fil bleu/blanc est le fil d'arrêt moteur



Enlevez la bougie et amenez le piston dans la **position PMH (point port haut)** avec les soupapes en bascule pour plus de facilité (position la plus élevée du piston). Pour faire ceci, mettez le rotor sur l'axe et utilisez-le comme une manivelle. et remettez-le sur l'axe de telle manière que les deux marques (la nouvelle sur le rotor et celle sur le stator) soient en coïncidence l'une de l'autre.



Recommandé pour la TERROT 125 ou 175 ,la position montré ici est celle que nous préconisons.
 24° au ralenti, puis de manière linéaire 36° avec 3.000tr/mn et puis 39° avec 5.000tr/mn

<p>.Reliez maintenant les câbles sortant de l'alternateur au module d'avance électronique, en insérant d'abord la prise en plastique puis en poussant les câbles à l'intérieur jusqu'à sentir un déclic, ne vous trompez pas le BLANC va sur le BLANC et le ROUGE va sur le ROUGE une fois montée les câbles sont indémontables . Le câble marron avec cosse ronde, plate est reliée à la masse de la bobine, sans cette connexion le système ne fonctionne pas. schéma avec le régulateur 102 91ik12-102</p>	
<p>* Le fil gris ou vert du module de commande</p>	<p>... est relié à la borne unique sur la bobine</p>
<p>* Puis viens la masse</p>	<p>... à brancher du support du régulateur au répartiteur de masse sinon ,pas d'éclairage .</p>

<p>* </p>	<p>avec régulateur 102:</p> <p>les deux fils noirs reliés aux deux fils noirs du générateur</p> <p>le fil rouge est l'alimentation 12 volts continu du faisceau de la moto</p> <p>le marron à la masse</p>
<p>* Le fil bleu/blanc du module de commande</p>	<p>... est le fil d'arrêt moteur, mis à la masse l'allumage est coupe. Il est à relié au bouton poussoir d'arrêt moteur ou au fil qui coupait le moteur à l'origine. Pour un premier test il est recommande de ne pas le brancher afin d'éviter une erreur de câblage, prévoyez de passer une vitesse pour couper le moteur</p>
<p>* Le câble haute tension</p>	<p>..est vissé dans la bobine puis installez le capuchon en caoutchouc par dessus. N'utilisez que le câble fourni ,n'allez pas utilisez d'anciens câbles ou des "super câbles fortes puissance".</p> <p>Profitez en pour changer la bougie et l' antiparasite (0 à 2 Kohm max</p>
<p>Enfin avant de démarrer tout contrôler calmement et posément en s'aidant du schéma électrique-</p> <p>* Si le système ne fonctionne pas, tout d'abord débrancher le fil bleu de la bobine, c'est généralement la que se situe le problème ,attention si le moteur démarre vous ne pourrez plus l'arrêter au bouton aussi prévoyez de passer une vitesse ou autre pour l'arrêter.</p>	

IMPORTANT

Les systèmes d'allumage génèrent de la haute tension .Avec nos bobines une tension de 40.000 volts est atteinte. C'est pourquoi en cas de conditions défavorables cela peu provoquer non seulement des brûlures électriques mais aussi des problèmes cardiaques, c'est pourquoi il est toujours recommande d'être suffisamment éloigné de l'électrode et des câbles hautes tensions et en cas d'essai

de toujours veiller a ce que la bougies soit bien relie a la masse de manière a évacuer le courant

- # Apres le montage bien s'assurer que les vis de maintien du stator et du capteur sont bien serres!

Avant d'incriminer l'allumage:. penser a contrôler tout le reste, toutes nos pièces sont contrôlé avant l'envoi. N'essayez en aucun cas de mesurer une quelconque tension sur la bobine vous ne feriez que détruire ou bien l'appareil ou bien l'allumage. Prenez particulièrement attention a réaliser une bonne masse

- # Ne pensez surtout pas que l'étincelle est faible ,plus l'allumage et les bougies sont bonnes plus l'étincelle est fine et bien bleue. Les allumages classiques ne donnent avec 10 000 volt que très peu d'énergie et une étincelle jaune et épaisse , l'allumage électronique avec 40 000 volts donne une étincelle fine et dense .

- # Le rotor doit atteindre une certaine vitesse avant de produire une étincelle ,c'est pourquoi une rotation lente (action du kick a la main) ne produit pas d'étincelle .

- # Attention en cas d'allumage double si une bougie est débranchée l'autre ne marche pas

- # Ne jamais faire de soudure électrique sans débrancher complètement tout l'allumage

- # L'électronique est sensible au inversion de polarité aussi toujours bien contrôler le sens de montage de la batterie.

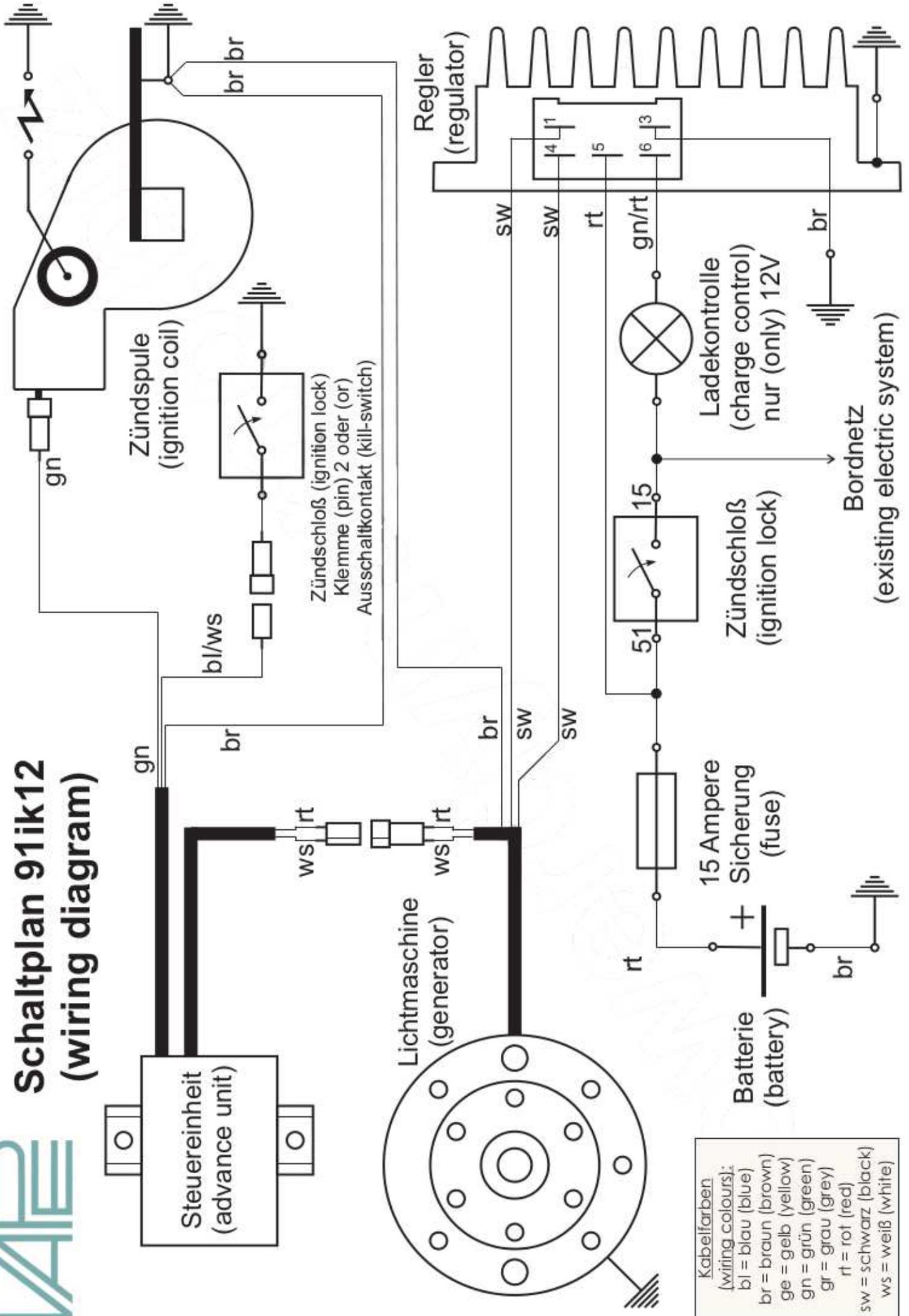
- # Faites attention en installant le rotor de ne pas abîmer les masses magnétiques de même évitez tout coups porte sur le rotor

#

ETS KENNEDY LE BOURGNEUF DOLO 22270 JUGON LES
LACS BRETAGNE FRANCE

TEL 33 0768181577 0602290573 contact@kennedy.fr <http://kennedy.fr>

Schaltplan 91ik12 (wiring diagram)



Kabelfarben (wiring colours):	
bl	= blau (blue)
br	= braun (brown)
ge	= gelb (yellow)
gn	= grün (green)
gr	= grau (grey)
rt	= rot (red)
sw	= schwarz (black)
ws	= weiß (white)