

Système 7120799DC

- Nos systèmes 71 20 799 CA/CC peuvent être utilisés sur tous les moteurs Sachs MC et GS des séries suivantes : 1252/6AM - 1252/7A = 125 cm³ ; 1752/7A = 175 cm³ ; 2401/5A - 2401/5AM - 2401/7A - 2401/7AM = 240 cm³ (moteurs d'exportation) ; 2501/5A - 2501/7A = 250 cm³ ; 2551/7A = 255 cm³



Avantage par rapport au système d'origine


Système d'allumage et d'alimentation (système CC) pour Hercules GS 175 (7 vitesses)

- Générateur à aimant avec allumage à semi-conducteurs intégré. Sortie 12 V/100 W CC.

- Remplace l'ancien système Motoplat (y compris la bobine d'allumage). Aucune modification du carter moteur n'est nécessaire. Vous pouvez rouler sans batterie, si vous le souhaitez.

- toutes les pièces sont neuves
- meilleur rendement lumineux
- allumage très stable avec une étincelle puissante
- meilleur démarrage, meilleure combustion du carburant



Notice de montage du système 7120799DC	29.4.2026
<p>- Si vous êtes capable d'installer et de régler un système d'allumage de série et que vous possédez des compétences mécaniques de base, vous pouvez installer un VAPE ! Si vous n'avez jamais travaillé sur 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>	
<u>IMPORTANT</u>	
<p>- Veillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer à intervenir sur votre moto</p> <p>Veillez 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 endommage souvent les composants électroniques. 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 (contrecoups 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. (Veillez 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 quelques ajustements de votre part.</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 montent ces dernières en premier, ce qui les amène à les modifier, enfrenant ainsi la garantie et les rendant 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 des modifications du marché secondaire potentiellement 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, nous vous recommandons de consulter ces instructions en ligne.** Vous obtiendrez des images plus grandes et de meilleure qualité en cliquant dessus, ainsi que des informations éventuellement mises à jour. Liste des systèmes disponible sur <http://www.powerdynamo.biz>

- **Remarque :** votre moto sera équipée d'un système 12 V CC pur. Le mélange CA/CC au sein d'un même système sera supprimé. Vous devrez toutefois remplacer la batterie et toutes les ampoules par des modèles 12 V. L'ULO-Box ne pourra plus être utilisée. Elle devra être remplacée par une batterie au plomb scellée et un nouveau bloc clignotant (12 V et puissance des ampoules clignotantes).

- Le système est techniquement capable de fonctionner sans batterie. Pour conduire sans batterie, veuillez consulter nos informations à ce sujet. Pour une utilisation sur la voie publique, veuillez vous référer à la réglementation locale.



Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :

- stator (pré-assemblé)
- rotor
- bobine d'allumage électronique, câble HT
- régulateur/redresseur (condensateur inclus)
- petites pièces

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



- Pour démonter à nouveau votre nouveau rotor, vous aurez besoin d'un extracteur M27x1,25 (réf. : 99 99 799 00 - non fourni !-).

- **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 moto repose solidement sur sa béquille, de préférence sur un établi surélevé, et que vous avez un bon accès au côté alternateur du moteur. Notez que vous allez installer un système de 12 volts ; vous devrez donc remplacer toutes les ampoules par des ampoules de 12 volts.



- Débranchez les fils de l'ancienne dynamo. Retirez tous les fils du carter moteur.

- Débranchez tous les câbles reliés à l'ancienne bobine d'allumage et au boîtier ULO, puis retirez ces pièces.



- Retirez ensuite avec précaution le capot côté allumage (à droite).

- **Attention !** Entre le carter du moteur et le couvercle se trouvent deux passe-câbles en caoutchouc. Le petit passe-câble rond sert à la ventilation ou à l'étanchéité. Le passe-câble carré correspond à la sortie de câble.





- Desserrez l'écrou sur le rotor (à l'aide des outils appropriés) et retirez-le à l'aide d'un extracteur adapté.

- Attention : l'écrou du vilebrequin est à filetage à gauche !

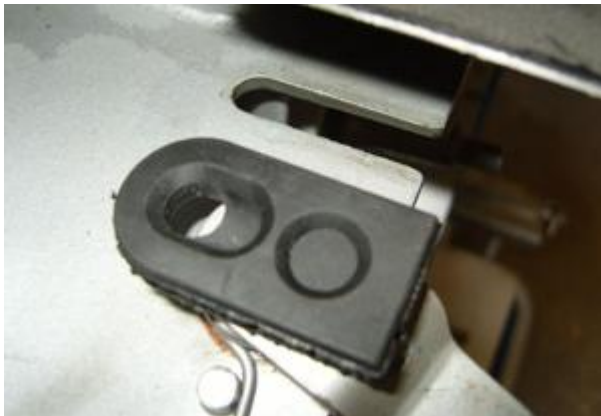
- Retirez la clavette Woodruff du vilebrequin. Vous n'en aurez plus besoin. N'oubliez pas de le faire, sinon vous rencontrerez des difficultés plus tard lors du montage.

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



- Desserrez les 3 vis de fixation du stator et retirez l'unité Motoplat. Desserrez ensuite les 3 vis de la plaque de base et retirez celle-ci.

- Vérifiez que le cône du vilebrequin ne présente pas de bavures ni d'autres dommages. Éliminez toute bavure éventuelle sur la rainure de clavette à l'aide d'une lime afin d'assurer un ajustement parfait du cône !



- Si vous ne disposez plus de l'œillet de passage de câble d'origine et que vous souhaitez utiliser celui fourni, vous devez agrandir la fente prévue à cet effet sur votre moteur. Veillez à ce qu'il n'y ait pas d'éclats dans le joint d'étanchéité.

- Nettoyez et dégraissez ensuite le carter du moteur et le cône du vilebrequin.



- Dévissez la bobine du stator de la plaque de base et soulevez-la légèrement pour pouvoir accéder aux trous de fixation. Veillez à ne pas endommager la couche isolante de la bobine.

- Placez la plaque de base avec le stator suspendu librement à l'unité à l'emplacement de votre ancien générateur. Fixez la plaque à l'aide des 3 vis M4x10. Veillez à ne coincer aucun fil sous la plaque.



- Remettez la bobine du stator sur la plaque, la plus grosse bobine noire devant se trouver à environ 10 heures. Veillez à ne pas endommager les fils. Le stator doit s'enclencher assez fermement. S'il s'enclenche mollement, c'est probablement qu'un fil s'est coincé en dessous !

- Assurez-vous que l'ouverture intérieure du stator s'enclenche uniformément sur le rebord de fixation surélevé de la plaque de base ; sinon, la bobine sera de travers et touchera le rotor, ce qui l'endommagera.

- Vissez la bobine à l'aide des 3 vis M4 et serrez-les.



- Des câbles coincés peuvent endommager le système ou provoquer des dysfonctionnements !

- Veillez absolument, lors de la pose du faisceau du stator, à ce qu'il ne puisse pas être endommagé par la suite par le rotor !

Calage de l'allumage : pour une flexibilité maximale, aucune rainure n'a été pratiquée dans le rotor. Inutile de s'inquiéter de la perte de la clavette Woodruff. Celle-ci n'avait aucune fonction de blocage, elle servait uniquement à guider le réglage correct de l'allumage. Vous disposez désormais des repères et d'une flexibilité bien supérieure.



- Jetez un œil au nouveau rotor. Vous remarquerez sur sa circonférence une petite ligne en creux. Il s'agit d'un repère d'allumage. Il est résistant, mais peu visible ; il est donc préférable de le mettre en évidence à l'aide d'un marqueur.

- Afin d'offrir une flexibilité maximale pour le réglage de l'allumage, nous n'avons pas rainé le cône du rotor pour la clavette Woodruff. Vous réglez le calage de l'allumage à l'aide des repères.

- Vérifiez l'intérieur du rotor pour vous assurer qu'il ne contient pas de corps étrangers (vis ou autres pièces métalliques) qui pourraient endommager le rotor et le stator pendant le fonctionnement.



- Ce repère d'allumage n'est plus visible une fois le rotor monté. Il doit donc être reporté ultérieurement sur le carter du moteur.

- ATTENTION : si vous avez complètement retiré le stator de la plaque, veillez à le replacer dans la même position, sinon le calage sera perdu. Ce risque est toutefois faible, car le fil vous guidera correctement jusqu'à la sortie.



- Retirez la bougie pour faciliter la rotation du vilebrequin et amenez le piston en position d'allumage (placez le rotor sans le serrer sur le vilebrequin et utilisez-le comme poignée de rotation). Veuillez consulter le manuel de votre moto (125 cm³ : 0,7-1,2 mm avant le point mort haut / 175-255 cm³ : 1,7-2,2 mm avant le point mort haut).

- TRÈS IMPORTANT : ... vérifiez immédiatement que le rotor peut bouger librement au-dessus de la base du stator. Si (pour quelque raison que ce soit) un rotor/volant d'inertie vient se loger trop bas (par exemple à la suite d'une remise à neuf du vilebrequin), il entrera en contact avec la bobine du stator située en dessous et l'endommagera.



- Retirez à nouveau le rotor avec précaution sans modifier la position du vilebrequin, puis remettez-le en place sur le vilebrequin de manière à ce que le repère sur le rotor soit aligné avec celui du stator.

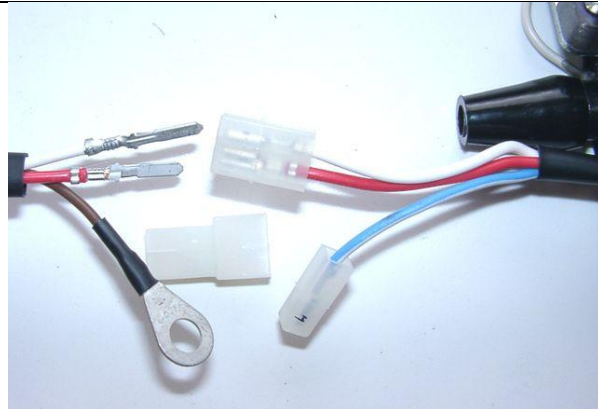
- Dans cette position, fixez soigneusement le rotor à l'aide de l'écrou d'origine (à filetage à gauche !!!). N'oubliez pas la rondelle.

- Fixez la bobine d'allumage et le régulateur (la photo montre un régulateur à courant alternatif) à un endroit pratique, de préférence ensemble sur le clip de fixation de la bobine d'allumage. Laissez l'une des vis de fixation desserrée, car vous devrez y fixer un câble de masse. Posez le nouveau câble d'alternateur sur le châssis de manière à ce qu'il aboutisse près du régulateur / de la bobine d'allumage (utilisez les attaches de câble fournies). Veillez à ce que rien ne soit pincé.



**Raccordez les composants comme indiqué sur le schéma de câblage
71ik_102 :**

- Afin de faciliter le passage des câbles à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, la cosse en plastique du câble du générateur qui relie la bobine d'allumage n'a pas été enfichée sur la borne du câble. Vous ne devez y enficher cette cosse qu'une fois que tout a été correctement installé côté moteur.



- Repérez la bobine d'allumage avec sa fiche femelle et ses deux fils (rouge et blanc).
- 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 :
 - le fil blanc au blanc
 - le rouge au rouge

- 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.

- Le fil marron du nouvel alternateur, muni d'une cosse à œillet, doit être vissé directement sur le support de la bobine d'allumage (masse).

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

	<p>Le nouveau régulateur/redresseur comporte 4 fils</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 fils noirs se terminant par une fiche en plastique pour l'entrée CA provenant des 2 fils noirs du générateur • 1 fil rouge muni d'une fiche en plastique qui sort le pôle positif • 1 fil marron avec une fiche en plastique qui sert de masse (moins)
<p>- Les deux câbles noirs provenant du générateur...</p>	<p>... doivent d'abord être insérés dans le boîtier de la fiche double en plastique fournie. Ce boîtier se connecte à la fiche en plastique située à l'extrémité des 2 fils noirs sur le régulateur. Peu importe quel fil noir se trouve de quel côté, car il s'agit de courant alternatif.</p>
<p>- Le câble marron provenant du régulateur...</p>	<p>... doit être raccordé soit à la borne négative de la batterie, soit à une bonne prise de terre s'il n'y a pas de batterie.</p>
<p>- Le câble rouge provenant du régulateur... Attention : une polarité incorrecte endommagera les composants électroniques !</p>	<p>... doit être connecté soit à la borne positive 12 V de la batterie, soit, s'il n'y a pas de batterie, au câblage qui alimente vos consommateurs (généralement la broche d'entrée de l'interrupteur principal).</p>
<p>- Si vous utilisez une batterie, assurez-vous d'avoir un fusible de 15 A entre la batterie et le circuit du véhicule.</p>	
<p>- Il n'y a PAS de dispositif permettant d'allumer le témoin de charge sans batterie ; cela ne fonctionnerait de toute façon pas. Le régulateur est équipé d'un condensateur haute puissance intégré destiné à stabiliser la tension. Cela garantit le bon fonctionnement de vos clignotants et de votre klaxon, même sans batterie.</p>	

<p>- Laissez le fil bleu (parfois bleu/blanc) au niveau de la bobine d'allumage. Il s'agit du fil de coupure (kill).</p> <p>- Remarque : en cas de problèmes d'allumage, débranchez en premier lieu ce fil bleu. Dans de nombreux cas, cela vous permettra de repartir</p>	<p>- S'il est connecté à la masse, cela bloquera 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'éteignaient par court-circuit à la masse.</p> <p>- Ces véhicules sont équipés d'un verrouillage principal (ou d'un coupe-circuit) qui relie une broche à la masse lorsqu'il est en position OFF (motos allemandes : broche 2). Le fil bleu (ou blanc) de la bobine d'allumage sera raccordé à cet endroit. De cette manière, la coupure fonctionne comme auparavant.</p>
<p>Vissez le câble haute tension (d'allumage) ...</p> <p>- Veuillez ne pas utiliser de câbles amplificateurs d'étincelles, tels que les « Nology Supercables » ou les « Hot Wire ». Cela perturberait le système et pourrait l'endommager.</p>	<p>... dans la bobine d'allumage et enfitez le joint en caoutchouc avant de monter la bobine (ce sera plus facile).</p> <p>- Veuillez utiliser le câble fourni avec le kit et non un ancien câble.</p>

- Vous vous rendrez service en équipant votre moto de nouvelles bougies d'allumage et de nouvelles douilles de bougie (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).

- Enfin, **avant d'installer la batterie et avant le premier démarrage au kick**, veuillez vérifier attentivement toutes les connexions et tous les raccordements en vous référant au schéma électrique. Vérifiez également 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 un 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 se présente donc sous la forme d'une étincelle jaune et épaisse (ce qui la rend toutefois très visible). L'étincelle de notre système est une étincelle à haute énergie pouvant atteindre 40 000 volts ; elle est donc très fine et concentrée, en forme d' , et de couleur bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, l'étincelle ne se produit qu'à des vitesses de démarrage au 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 endommage le régulateur, la bobine d'allumage et le dispositif 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 câblage 71ik102

