

Système 7318799AC

**Générateur / allumage électronique pour
Husqvarna WR/CR 400 avec allumage
FEMSA d'origine**

- Générateur à aimant avec allumage à semi-conducteurs intégré. Puissance lumineuse 12 V/70 W CA. Allumage avec alimentation électrique propre à partir du système. Remplace le magnéto d'origine ainsi que toutes les pièces d'allumage. Ne nécessite aucune modification du carter.



Remarque importante : tous les systèmes CA ne prennent en charge ni la charge de la batterie ni les clignotants latéraux. Vous ne pouvez donc pas l'utiliser normalement sur la voie publique (sauf si la réglementation locale l'autorise). Consultez la réglementation routière locale pour une utilisation dans des conditions de circulation normales. Si vous avez besoin de clignotants latéraux et/ou d'une batterie, demandez une version CC du système.

**Avantage par rapport au système
d'origine :**

- toutes les pièces sont neuves
- allumage à semi-conducteurs
- excellent rendement lumineux

Instructions de montage pour le système 7318799AC

22.1.2026

- Si vous savez installer et régler un allumage d'origine et que vous possédez des compétences mécaniques de base, vous pouvez installer un VAPE ! Si vous n'avez jamais travaillé sur votre allumage, mieux vaut confier cette tâche à quelqu'un qui s'y connaît.

- VAPE ne peut 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 et même des blessures corporelles. Par conséquent, nous déclinons toute responsabilité en cas de perte, de dommage ou de coût résultant de, ou lié 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.

IMPORTANT

- Veuillez lire attentivement et intégralement ces instructions avant de commencer à travailler sur votre moto.

Veuillez garder à l'esprit que toute modification du matériel ainsi que toute tentative de réparation non approuvée par VAPE peut entraîner la perte de la garantie. Ne coupez pas les fils. Cela entraînerait une perte de la protection contre l'inversion de polarité et souvent des dommages au niveau des composants électroniques. Veuillez également prendre connaissance des informations fournies sur la page d'informations relative à ce système. Vérifiez que ce 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 obtenir des valeurs plus sûres (moins d'avance). Lors du montage, vérifiez soigneusement que le rotor (volant) ne touche pas les bobines du stator ou tout autre élément, ce qui peut se produire dans diverses circonstances et entraîner des dommages importants.

Utilisation prévue

- Ce système est destiné à remplacer les dynamos/alternateurs et systèmes d'allumage d'origine des motos anciennes et classiques **dont les caractéristiques du moteur n'ont pas été modifiées après-vente**. Ce système n'est pas un système de réglage et n'apporte 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 latéraux et du klaxon et, par rapport aux systèmes d'origine vieillissants, une fiabilité accrue. Comme notre système ne modifie pas les caractéristiques du moteur, il n'augmente pas les émissions de polluants gazeux et 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 juridique existant de la moto. (Veuillez vérifier la réglementation locale en vigueur !) Ce système n'est pas adapté à une utilisation dans le cadre de compétitions. S'il n'est pas utilisé conformément à sa destination, votre garantie sera annulée et il est fort probable que vous n'obtenez pas les résultats escomptés ou, pire encore, que vous perdiez votre aptitude à circuler sur la voie publique.



- VAPE garantit des produits homologués marqués du sigle « E » dans l'anneau (E8 spécifiquement pour la République tchèque), assurant ainsi une conformité constante des propriétés du produit avec les réglementations d'homologation ECE pertinentes (en particulier ECE R10.05). Des contrôles sont régulièrement effectués par l'autorité compétente.

- Le système de charge ne convient qu'aux batteries rechargeables au plomb-acide 12 V (6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide ou aux batteries au plomb-acide scellées, AGM, Gel. Il ne convient pas aux batteries nickel-cadmium, nickel-métal-hydure, lithium-ion ou à tout autre type de batteries rechargeables ou non rechargeables.

- Il s'agit d'un système de remplacement et non d'une copie du matériel d'origine. Les pièces de ce système ont donc un aspect différent et peuvent s'adapter différemment (notamment la bobine d'allumage et le régulateur), ce qui nécessite une certaine adaptation de votre part.

- Lors du montage, commencez impérativement par assembler les pièces du moteur afin de vérifier qu'elles s'adaptent bien avant de commencer à monter les pièces externes. Dans de nombreux cas, les clients assemblent d'abord ces dernières et les modifient souvent, ce qui annule la garantie et les rend impropre à la revente. Le remplacement d'anciens systèmes d'allumage ne consiste pas simplement à acheter un produit dans un supermarché, car il existe de très nombreux

types, versions et modifications après-vente parfois 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**. Les tachymètres électroniques existants risquent de ne pas fonctionner 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 allumage qui limitait la vitesse maximale pour des raisons légales. Le nouveau système ne dispose pas d'une telle fonction, veuillez donc vérifier au préalable votre situation juridique.

- Si vous n'avez pas les compétences nécessaires pour effectuer l'installation, confiez-la à un expert 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 système, veuillez vérifier si un outil d'extraction pour le nouveau rotor est inclus dans le kit. Si ce n'est pas le cas, il est préférable de le commander en même temps.

N'utilisez jamais d'autre outil que l'outil d'extraction 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 plastification magnétique, essayez d'écartier les aimants avec vos doigts). Après un choc, les aimants collés peuvent s'être détachés et ne plus adhérer au rotor que par la force magnétique, ce qui n'est pas immédiatement perceptible. Lors du fonctionnement du moteur, les dommages seraient considérables. Avant de placer le rotor sur le moteur, veuillez vous assurer que ses aimants n'ont pas collecté d'objets métalliques tels que des petites vis, des écrous et des rondelles. Cela entraînerait également des dommages importants.

- **Si vous avez accès à Internet, il est préférable 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 sur <http://www.powerdynamo.biz>

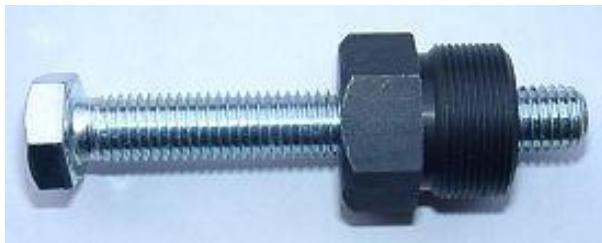
- **Remarque :** ce système CA ne prend pas en charge le chargement de la batterie, les clignotants latéraux ni les klaxons CC (uniquement les klaxons CA). Vous ne pouvez donc pas l'utiliser normalement sur la voie publique (sauf si la réglementation locale l'autorise).

- Si vous avez besoin de clignotants latéraux et/ou d'une batterie et/ou d'un klaxon à courant continu, **demandez une version à courant continu** du système.



Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :

- unité stator préassemblée
- écrou de rotor
- écrou du rotor
- bobine d'allumage CDI
- Régulateur CA
- Câble HT avec fiche en caoutchouc
- pièces diverses



Pour retirer le nouveau rotor, vous avez besoin d'un extracteur M27x1,25 (référence : 99 99 799 00 - **non fourni !**).

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

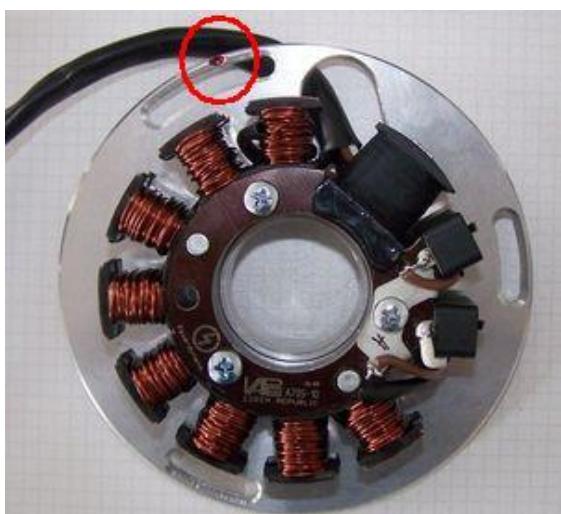
- Assurez-vous que votre moto repose bien sur sa béquille, de préférence sur un établi surélevé, et que vous avez facilement accès au côté magnéto du moteur. Notez que vous allez installer un système 12 volts, vous devrez donc remplacer toutes les ampoules par des ampoules 12 volts. Débranchez les fils de l'ancienne dynamo. Retirez tous les fils du carter moteur.



- Débranchez tous les câbles de l'ancien magnéto et de la bobine d'allumage, puis retirez ces pièces. Retirez la clavette du vilebrequin. Vous n'en aurez plus besoin. N'oubliez pas de le faire, sinon vous rencontrerez des difficultés lors du remontage.

- 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 réglage correct, qui sera désormais obtenu autrement.

- Remarque : le système d'origine du modèle CR ne comporte qu'une seule bobine !



- Observez le nouveau stator. Vous trouverez, légèrement à gauche de la grande bobine noire, un petit repère rouge. Il s'agit d'un repère d'allumage pour le calage.

- Attention : il n'y a aucune raison de retirer le stator de sa plaque de montage. Mais si vous le retirez, veillez à le réinstaller comme avant, sinon le repère ne sera plus valable et votre synchronisation d'allumage sera incorrecte.



VOTRE MARQUE



- Placez le nouveau stator sur le moteur, au même endroit où se trouvait l'ancienne plaque de stator.
- Vissez l'unité à l'aide des 3 vis M5 et serrez. Ne serrez pas trop fort pour ne pas écraser les fils situés en dessous !

Calage de l'allumage : pour obtenir une flexibilité maximale, aucune rainure n'a été pratiquée dans le rotor. Ne vous inquiétez pas pour la clavette Woodruff désormais perdue. Elle n'avait pas de fonction d'arrêt, elle servait uniquement à guider le réglage correct de l'allumage. Vous disposez désormais des repères et d'une flexibilité bien supérieure.



- Observez le nouveau rotor. Vous trouverez sur sa circonférence une petite ligne gravée. Il s'agit d'un repère d'allumage. Il est durable, mais peu visible, il est donc préférable de le mettre en évidence à l'aide d'un marqueur.

- Sur certains matériaux, cette ligne est légèrement masquée par une petite plaque métallique, car le rotor a plusieurs fonctions. Dessinez le repère au marqueur afin de le rendre visible.

- Placez le rotor sans le serrer sur le vilebrequin et vérifiez qu'il peut bouger librement au-dessus de la base du stator. Vérifiez cela très attentivement, car il arrive parfois que les arbres aient été réparés et soient donc plus courts. Cela pourrait entraîner un contact entre les rivets et les bobines, ce qui causerait de graves dommages.



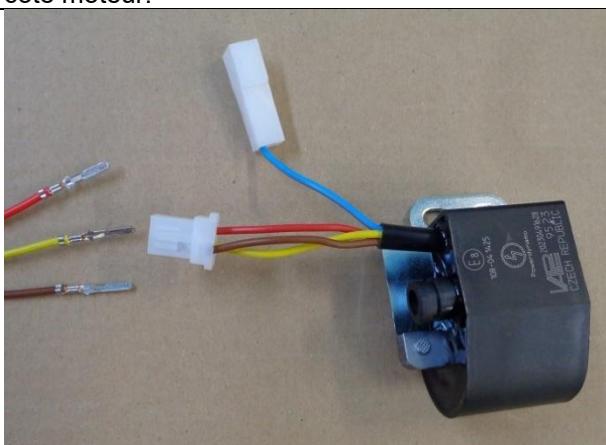
- Retirez la bougie et amenez le piston en position d'allumage. Cela peut être 2 mm avant le point mort haut.
- Retirez à nouveau le rotor avec précaution sans modifier la position de la manivelle et replacez-le sur la manivelle de manière à ce que le repère sur le rotor soit aligné avec le repère sur le stator.
- Dans cette position, fixez soigneusement le rotor à l'aide de l'écrou.

- Fixez la bobine d'allumage et le régulateur à un endroit pratique, de préférence ensemble au niveau du clip de fixation de la bobine d'allumage. Laissez l'une des vis de montage desserrée, vous devrez y serrer un câble de masse. Posez le nouveau câble du générateur sur le châssis de manière à ce qu'il se termine près du régulateur/de la bobine d'allumage (utilisez les fixations de câble fournies). Veillez à ce que rien ne soit pincé.



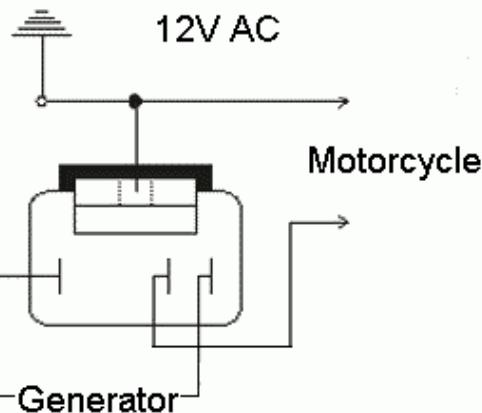
Connectez les pièces comme indiqué dans le schéma de câblage 73ik-ac :

- Afin de faciliter le passage des fils à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, la fiche en plastique du câblage du générateur qui mène à la bobine d'allumage n'a pas été placée sur la borne du fil. Vous ne devez la mettre en place qu'une fois que tout a été correctement installé côté moteur.



- Recherchez la bobine d'allumage avec sa fiche femelle et les trois fils (rouge, marron et jaune).
- Placez le boîtier à 4 positions fourni sur cette fiche et insérez les trois fils (rouge, marron et blanc) provenant du générateur. Assurez-vous que les bornes s'enclenchent correctement dans le boîtier et que vous connectez :
 - le rouge au rouge
 - le marron au marron
 - le jaune au jaune

- Si vous avez besoin (ou souhaitez) retirer les bornes du boîtier de la fiche, insérez un trombone à l'avant, à côté des bornes, et poussez le petit crochet sur le côté. Retirez ensuite le fil.



- Les deux câbles noirs provenant du nouveau générateur...

... connectez-le aux broches extérieures du nouveau régulateur. Peu importe quel fil est connecté à laquelle des deux bornes, car elles transportent du courant alternatif.

De plus, vous devez connecter un fil de terre...

... au support métallique du régulateur. Sinon, la lampe ne fonctionnera pas.

La borne centrale du régulateur ...

... sera connectée aux fils du système d'éclairage de la moto.

- Il reste le fil bleu (parfois bleu/blanc) au niveau de la bobine d'allumage. Il s'agit du fil d'arrêt (coupe-circuit).

Remarque :

- En cas de problèmes d'allumage, déconnectez en premier lieu ce fil bleu. Dans la plupart des cas, cela vous permettra de repartir.

- **Connecté à la masse, il arrêtera l'allumage !**

- Ce type de câblage est utilisé dans les motos qui étaient à l'origine équipées d'un allumage à magnéto et qui s'éteignaient donc par court-circuit à la masse.

- Ces véhicules sont équipés d'un verrou 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 (/blanc) de la bobine d'allumage sera connecté ici. De cette façon, le coupe-circuit fonctionne comme auparavant.

Vissez le câble haute tension (allumage) ...

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

- Veuillez **ne pas utiliser** de câbles amplificateurs d'étincelles, tels que les « supercâbles Nology » ou les « fils chauds ». Cela perturberait le système et pourrait l'endommager.

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

- Vous vous rendrez service en équipant votre moto de nouvelles bougies d'allumage et de nouvelles douilles de bougies (de préférence entre 0 et 2 kOhm). De nombreux problèmes sont dus à des bougies, des bornes et des câbles « apparemment en bon état » (voire « neufs »).

- **N'utilisez pas** de bougies d'allumage avec une résistance de suppression interne. NGK (par exemple) proposait de telles bougies d'allumage codées avec un « R » (pour résistance).

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

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

- **IMPORTANT :** lors de la **réparation du vilebrequin**, l'arbre de la dynamo est souvent usiné et raccourci. Il en résulte que le rotor est plus bas et peut toucher la bobine du stator avec ses rivets. Cela entraîne la destruction du stator et une défaillance de l'allumage.

Informations importantes relatives à la sécurité et au fonctionnement des systèmes à courant alternatif (CA) uniquement

- Dans la pratique, le régulateur CC (redresseur/régulateur) est la meilleure solution. Il supporte des charges plus élevées et est plus polyvalent.

L'avantage du régulateur CA réside dans sa petite taille. Cela s'avère pratique dans les cas suivants :

- les motos anciennes, où il est difficile de « dissimuler » le régulateur CC, plutôt volumineux. Le régulateur CA pourrait même être monté à l'intérieur du boîtier du phare.
- les motos « purement tout-terrain », où seul un système électrique rudimentaire est nécessaire et où il n'y a que peu d'options pour fixer le régulateur CC (relativement) lourd.

 Cet avantage s'accompagne toutefois d'une série **d'inconvénients (avec éventuellement des implications juridiques) liés au régulateur CA !**

- Vous ne pouvez pas utiliser de batterie (et donc pas de feu de stationnement) !
- Vous ne pouvez pas utiliser les clignotants latéraux (indicateurs de direction), sauf si vous installez un clignotant à courant alternatif, qui présente également certains aspects (éventuellement même juridiques) à prendre en considération !
- Vous ne pouvez pas utiliser un klaxon à courant continu normal (alimenté en courant alternatif, il resterait totalement silencieux). Vous pouvez utiliser un klaxon à courant alternatif, mais là aussi, il y a quelques points à respecter !
- Le régulateur CA ne supporte qu'une charge maximale de 70 watts, même si la dynamo en génère davantage !

Compte tenu du courant élevé (et de la chaleur générée), les systèmes équipés de ce régulateur doivent impérativement fonctionner avec les phares allumés. L'énergie produite par l'alternateur doit être consommée, sinon le régulateur qui tente de la consommer chauffera considérablement, ce qui entraînera non seulement un risque de destruction du régulateur, mais aussi un risque d'incendie. (Sinon, , vous pouvez rouler sans régulateur si vous n'avez pas besoin de feux. Il suffit alors de laisser les deux fils noirs du générateur isolés (!) au repos.

Informations importantes relatives à la sécurité et au fonctionnement

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

Les repères de synchronisation sur le matériel ne sont donnés qu'à titre indicatif lors de la première installation. Veuillez vérifier après le montage à l'aide d'un moyen approprié (stroboscope) que les réglages sont corrects afin d'éviter d'endommager le moteur ou même de nuire à votre santé. Vous êtes seul responsable de l'installation et de l'exactitude des réglages.

- Les systèmes d'allumage génèrent une tension élevée ! Avec notre matériel, jusqu'à 40 000 volts ! Si vous ne les manipulez pas avec précaution, cela peut non seulement être douloureux, mais aussi carrément dangereux. Veuillez garder une distance de sécurité avec l'électrode de votre bougie d'allumage et les câbles haute tension ouverts. Si vous devez tester l'allumage, tenez fermement la douille de la bougie d'allumage avec un matériau bien isolant et appuyez-la fermement sur le sol solide du bloc moteur.

Ne retirez jamais les capuchons de bougie lorsque le moteur tourne. Ne lavez votre véhicule que lorsque le moteur est à l'arrêt et le contact coupé.

- Vous devriez avoir reçu le câble HT avec le capuchon en caoutchouc fixe (*qui ne contient pas de résistance*) dans le kit. Vous devriez utiliser une bougie d'allumage avec une résistance intégrée (*ou remplacer le capuchon par celui qui contient une résistance*) afin de vous conformer à la législation locale (*exigences en matière de compatibilité électromagnétique*).

- N'utilisez pas simultanément un ou plusieurs capuchons de bougie contenant une résistance **AVEC** une ou plusieurs bougies contenant une résistance. Cela causerait des problèmes, notamment des difficultés au démarrage du moteur. La résistance totale combinée du capuchon et de la bougie ne doit pas dépasser 5 kOhm.

- 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 cela soit dû à un connecteur de bougie défectueux ou à une bougie défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « renforçateurs d'allumage » (par exemple Nology).

- Après l'installation, veuillez vérifier le serrage de toutes les vis, même 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 temps au nouveau système installé de fonctionner avant de commencer à vérifier et tester les valeurs, ou pire encore, d'y apporter des modifications.

Nos pièces ont été vérifiées 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. Vous n'obtiendrez de toute façon aucun résultat tangible. N'oubliez pas que votre carburateur, vos bougies d'allumage et vos douilles de bougies (même si elles sont neuves) peuvent également être à l'origine du dysfonctionnement.

D'après notre expérience générale avec nos systèmes, le carburateur devra être réajusté à des réglages plus bas. Si le système ne démarre pas après le montage, déconnectez 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 dans le circuit de coupure. Vérifiez soigneusement les connexions à la terre et assurez-vous qu'il y a une bonne connexion électrique entre le châssis et le bloc moteur.

En cas de problème, veuillez d'abord consulter notre base de connaissances avant de nous envoyer le matériel pour vérification.

- L'étincelle des systèmes d'allumage classiques à points a une énergie relativement faible, d'environ 10 000 volts, 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 très fine et concentrée, et de couleur bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, vous n'obtenez une étincelle qu'à des vitesses activées par le kick, et non en appuyant lentement sur le levier du kick avec votre main (comme cela peut être le cas avec les allumages à batterie).

- Les systèmes utilisant des bobines d'allumage à double sortie présentent quelques particularités. Veuillez noter que pendant les tests sur un côté, l'autre doit être connecté à une bougie d'allumage adaptée ou solidement mis à la terre/relié à la masse. Sinon, il n'y aura pas d'étincelle d'un côté ni de l'autre. De plus, avec de telles sorties ouvertes, des étincelles longues et dangereuses peuvent jaillir partout sur la bobine.

- Ne jamais effectuer de soudure à l'arc électrique sur la moto sans avoir préalablement déconnecté toutes les pièces contenant des semi-conducteurs (bobine d'allumage, régulateur, avance). Il n'est pas nécessaire de démonter le stator et le rotor. Il en va de même pour les soudures. Avant de toucher les composants électroniques, débranchez le fer à souder du secteur ! N'utilisez jamais de mastic cuivré sur les bougies d'allumage.

- Les composants électroniques sont très sensibles à une polarité incorrecte. Après avoir travaillé sur le système, vérifiez la polarité correcte de la batterie et du régulateur. Une polarité incorrecte provoque des courts-circuits et détruit le régulateur, la bobine d'allumage et l'unité d'avance. En règle générale, le câblage se fait toujours couleur par couleur. Les cas où la couleur change entre les fils 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 circonférence 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 d'allumage dont la résistance est supérieure à 5 kOhm. Utilisez plutôt des douilles de 1 ou 2 kOhm. N'oubliez pas que les douilles de bougies d'allumage vieillissent et que leur résistance interne augmente. Si un moteur ne démarre que lorsqu'il est froid, cela est très probablement dû à une douille de bougie et/ou une bougie défectueuse. En cas de problème, vérifiez également les câbles haute tension. N'utilisez jamais de câbles HT en fibre de carbone, ni de « fils chauds » censés augmenter l'étincelle.

Il est recommandé de recouvrir le rotor d'une fine couche d'huile afin de réduire le risque de corrosion.

- N'utilisez jamais un extracteur à griffes ou un marteau pour désengager le rotor. Ses aimants pourraient se desserrer. Nous proposons un extracteur spécial pour désengager le nouveau rotor (voir les instructions de montage) !

- Si la moto n'est pas utilisée pendant une période prolongée, veuillez déconnecter la batterie (si présente) afin d'éviter toute fuite de courant à travers les diodes du régulateur. Cependant, même une batterie déconnectée se déchargera après un certain temps.
- Veuillez respecter ces remarques, mais n'ayez pas peur du processus d'installation. N'oubliez pas que des milliers d'autres clients avant vous ont installé le système avec succès.

Profitez pleinement de votre vélo grâce à son nouveau cœur électrique !



Schaltplan 73ik-ac (wiring diagram)

