

Système 35361799**Alternateur 12 volts / allumage
électronique
pour motos JAWA et CZ monocylindres
(JAWA 11/353/355/356/559/590 ; CZ 450/455/470/475/477/482/485/487)**

- Le système 12 volts alimente le témoin de charge (ce qui n'est pas le cas du système 6 volts 353 62 799) !

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

- Alternateur à aimant avec allumage entièrement électronique intégré. Puissance de sortie : 12 V / 150 W CC. Allumage à semi-conducteurs avec alimentation propre issue du système. Remplace l'ancienne dynamo, les rupteurs, le condensateur et les bobines d'allumage. Vous pouvez rouler sans batterie si vous le souhaitez. Aucune modification du carter moteur n'est nécessaire.

- toutes les pièces sont neuves
- meilleur rendement lumineux
- un allumage très stable avec une étincelle puissante
- meilleur démarrage, meilleure combustion du carburant
- plus aucun souci avec le réglage des points



Instructions de montage pour le système 35361799 et le système 45061799	12.8.2026
Vérifiez d'abord si vous possédez l'un de ces premiers modèles JAWA sur lesquels le pôle positif de la batterie est relié au cadre. Si c'est le cas, veillez à inverser la polarité de la batterie lorsque vous remettrez l'accumulateur en place après le montage du nouveau système. La masse doit être reliée au pôle négatif de la batterie et le pôle positif à la broche 30 du contacteur d'allumage. Si vous ne respectez pas cette consigne, votre nouveau régulateur sera endommagé.	
Pour les modèles Perak et autres JAWA/CZ équipés d'un ampèremètre, veuillez consulter les informations complémentaires.	
- Si vous savez installer et régler un système d'allumage d'origine et que vous possédez des compétences mécaniques de base, vous pouvez installer un VAPE ! Si vous n'avez jamais intervenu sur votre système d'allumage, mieux vaut confier cette tâche à quelqu'un qui s'y connaît.	
- 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 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	
<u>IMPORTANT</u>	
- Veuillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer toute intervention sur votre moto	
Veuillez garder à l'esprit que toute modification du matériel ainsi que toute tentative de réparation de votre propre initiative non approuvée par VAPE peut entraîner la perte de la garantie. Ne coupez pas les fils. Cela entraîne la perte de la protection contre l'inversion de polarité et provoque souvent des dommages au niveau des 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 adopter des valeurs plus sûres (moins d'avance). Lors du montage, vérifiez soigneusement que le rotor (volant d'inertie) ne touche pas les bobines du stator ni aucun autre élément, ce qui peut se produire dans diverses circonstances et entraîner des dommages graves.	
Utilisation prévue	
- Ce système est destiné à 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 la suite. Ce système n'est pas un système de tuning et n'apportera 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, 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 polluants gazeux ni le niveau sonore. Dans la plupart des cas, les émissions de polluants devraient même être réduites grâce à une meilleure combustion. Utilisé conformément à sa destination, le système n'enfreindra donc normalement pas la réglementation en vigueur concernant la moto. (Veuillez vérifier la réglementation en vigueur dans votre région !) Ce système n'est pas adapté à une utilisation lors d'épreuves de 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.	
 - VAPE garantit que ses produits sont homologués et portent le marquage « E » dans un cercle (E8 spécifiquement pour la République tchèque), assurant ainsi la conformité constante des caractéristiques du produit aux règlements d'homologation ECE applicables (notamment le règlement ECE R10.05). Des contrôles sont régulièrement effectués par l'autorité compétente.	

- **Le système de charge est uniquement adapté à une utilisation avec des batteries au plomb-acide rechargeables de 12 V (ou 6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide ou des batteries au plomb-acide scellées, de type 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.

- Il s'agit d'un **système de remplacement et non d'une copie des pièces d'origine.** Les pièces de ce système ont donc un aspect différent et peuvent ne pas s'ajuster de la même manière (notamment la bobine d'allumage et le régulateur), ce qui nécessitera de votre part quelques adaptations.

- **Lors du montage, commencez impérativement par assembler les pièces du bloc moteur** afin de vérifier qu'elles s'adaptent bien avant de procéder à la pose des pièces externes. Dans de nombreux cas, les clients les montent en premier lieu et finissent ainsi par les modifier, ce qui constitue une violation de la garantie et les rend impropres à la revente. Le remplacement d'anciens systèmes d'allumage ne se résume pas à choisir un produit au hasard dans les rayons d'un supermarché, car il existe une multitude de types et de versions, ainsi que d'éventuelles modifications du marché secondaire inconnues, ce qui laisse une grande marge d'erreur.

- Nos systèmes **n'ont PAS été testés pour une utilisation avec des appareils électroniques tiers (tels que GPS, téléphones portables, éclairage LED, etc.) et peuvent endommager ces composants.** Il est possible que les tachymètres électroniques existants ne fonctionnent pas avec le nouveau système. Il est possible que les interrupteurs de sécurité et les commandes de soupapes électroniques existants ne soient 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 procéder à 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 adapté au nouveau rotor. Si ce n'est pas le cas, il est préférable de 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 plastification des aimants, essayez de repousser les aimants sur le côté avec vos doigts). Suite à un 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. En cas de 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 graves.

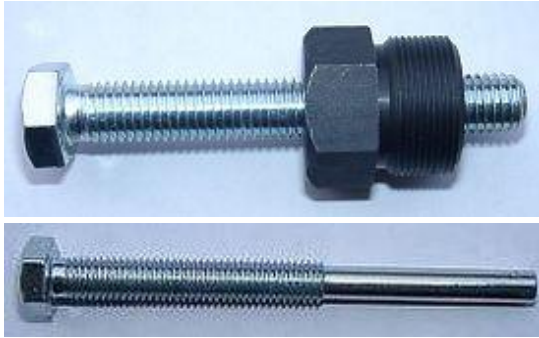
- **Si vous disposez d'un accès à Internet, nous vous conseillons de consulter ces instructions en ligne.** En cliquant sur les images, vous pourrez les agrandir et obtenir une meilleure qualité, ainsi que des informations éventuellement mises à jour. Liste des systèmes disponible à l'adresse <http://www.powerdynamo.biz>



- Vous devriez avoir reçu ces pièces !

- Veuillez noter que la bobine de stator n'est fixée que de manière lâche à la plaque de base au moment de la livraison, car vous devrez la dégager lors du montage (sinon, vous ne pourrez pas visser les vis de fixation au carter).

- Veuillez également noter que le capteur (pickup) n'est monté que de manière lâche par nos soins, car vous devez régler son écartement. Serrez les vis avec précaution une fois le réglage effectué.



- Pour démonter à nouveau votre nouveau rotor, vous aurez 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.

- Pour retirer l'ancien rotor, vous aurez besoin d'un extracteur M8x90 (réf. : 70 80 899 90 - non fourni !).

- Remarques concernant le câblage :

- L'expérience montre qu'au fil du temps, le câblage de presque toutes les motos subit des modifications. Par conséquent, les couleurs des fils et les fils eux-mêmes de votre moto peuvent différer de ceux que nous décrivons. En cas de doute, veuillez consulter les schémas de câblage d'origine de MZ (par exemple sur www.ostmotorrad.de).

- Le câblage de notre système est pratiquement identique pour toutes les JAWA/CZ équipées à l'origine de dynamos de 6 volts. Il ne diffère légèrement que pour les motos qui disposaient d'un ensemble ampèremètre/commutateur dans le réservoir.

- Débranchez votre batterie et retirez-la de la moto. Notez que si vous installez un système de 12 volts, vous devrez soit utiliser une batterie de 12 volts, soit opter pour la conduite sans batterie. Dans ce cas également, vous devrez toutefois remplacer toutes les ampoules par des ampoules de 12 volts. Le klaxon peut rester en 6 volts. Pour la conduite sans batterie, veuillez consulter nos informations à ce sujet.

- Choisissez le type de système de coupure que vous souhaitez installer. Deux options s'offrent à vous, chacune présentant ses avantages et ses inconvénients. Nous avons pré-assemblé l'option à relais.

- **Système à relais** (fourni de série)

Avantage : cette option vous permettra d'utiliser votre contacteur d'allumage comme auparavant. Rien ne change

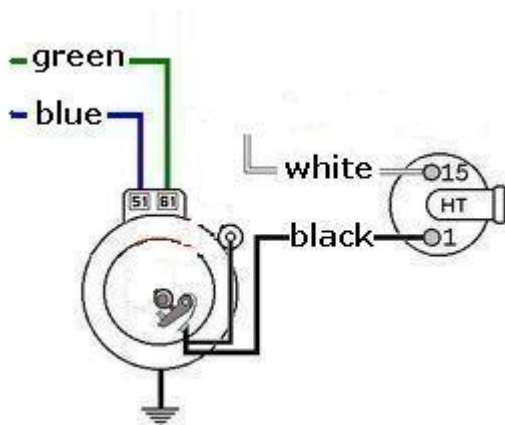
Inconvénient : vous ne pouvez pas rouler sans batterie en état de marche (à moins, en cas d'urgence, de débrancher le fil marron reliant la masse au relais afin qu'il ne soit plus en contact avec la masse).

- **méthode du « kill switch »**

Avantage : vous pouvez rouler sans batterie, ce qui est un atout pour les motos d'époque qui ne sont utilisées qu'occasionnellement.

Inconvénient : vous devez acheter l'interrupteur et l'installer sur le guidon. Nous proposons ce type d'interrupteur.

Astuce : vous pouvez réutiliser l'interrupteur de la lampe pour remplir cette fonction.

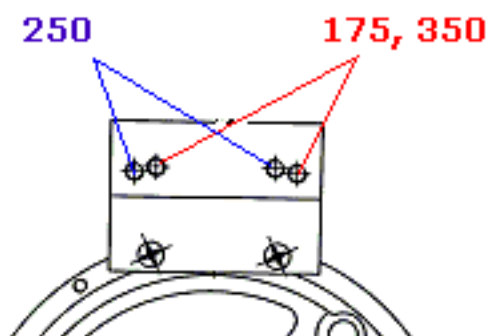


- Débranchez tous les câbles de votre ancien alternateur, de votre régulateur et de la bobine d'allumage, puis retirez ces pièces. Vous pouvez extraire votre ancien rotor du vilebrequin à l'aide d'une vis d'extraction M8x90.

- Vérifiez si le câble de la position neutre passait par les éléments du faisceau que vous vous apprêtez à retirer. Si c'est le cas, il sera retiré et vous devrez en installer un nouveau.

- Faites attention au fil bleu qui reliait la broche 30 du commutateur principal à la broche 51 de l'ancienne dynamo. Ce fil sera à nouveau nécessaire.
- Faites attention au fil vert qui allait à la broche 61 (ou D) de l'ancien régulateur. Il sera utilisé par nos systèmes 12 volts.
- Faites attention au fil blanc relié à l'ancienne bobine d'allumage. Il servira également.
- Retirez le fil noir reliant le rupteur à l'ancienne bobine d'allumage. Il ne sera plus nécessaire.

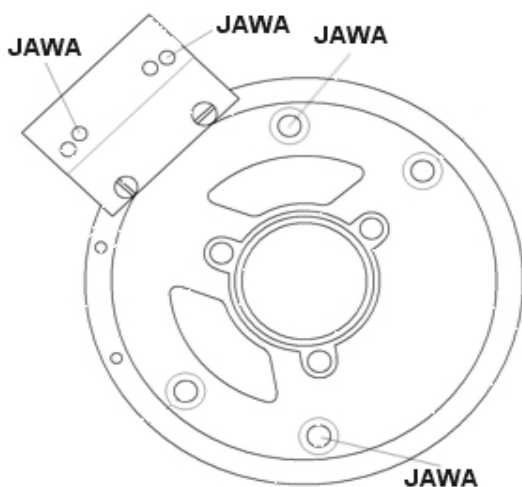
- Vérifiez, sur la nouvelle plaque de base, la position du capteur (pick-up) par rapport à la plaque rectangulaire. Il existe deux positions de montage possibles.



- Pour le 175 cm³, le capteur sera positionné du côté droit (nous le pré-montons ainsi par défaut).

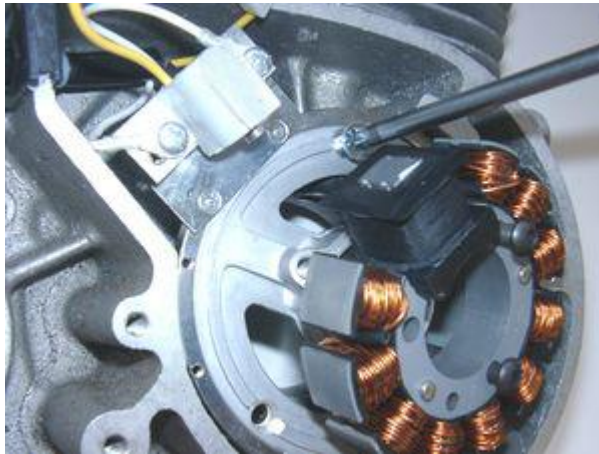
- Pour le modèle **250 cm³**, le capteur sera monté en position gauche.

- Pour le modèle **125 cm³**, vous pouvez utiliser l'une ou l'autre position, car le calage sera déterminé ici par la position du rotor, sans recourir à la clavette de verrouillage sur le 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.

- Repérez les trous de fixation correspondants sur la plaque de base, comme illustré ici. Il existe deux séries de trous, dont l'une est commune à tous les modèles JAWA.



- Placez la plaque de base (composée de la bague extérieure en acier et de la plaque intérieure en aluminium) à l'emplacement de votre ancien alternateur.

- Le capteur doit être orienté vers la position 10 heures ; la bobine du stator restera en suspension sans être fixée.

- Veillez à utiliser les trous de fixation appropriés et vissez la plaque à l'aide des 2 vis à tête fraisée M6x30 (CZ et Perak 6x40).



- Remettez la bobine de stator sur la plaque en veillant à ne pas endommager les fils.

- Assurez-vous que l'ouverture intérieure du stator s'emboîte correctement sur le rebord de fixation surélevé de la plaque de base ; sinon, la bobine sera mal positionnée et entrera en contact avec le rotor, ce qui l'endommagera.

- Vissez la bobine à l'aide des 3 vis à six pans creux M6x30 et serrez-les.



- N'effectuez en aucun cas de modifications mécaniques sur le carter de votre moteur afin d'installer le système (à l'exception du retrait ou de la rupture de la goupille située à la base du stator). N'essayez pas de monter le nouveau stator sans la bague en acier, même si vous pensez, à tort, que c'est la seule façon de le mettre en place. Cette idée repose sur une hypothèse erronée selon laquelle le stator devrait être monté jusqu'au fond du carter moteur. Le nouveau système se logera, tout comme l'ancien, dans les renforcements situés un peu plus haut.

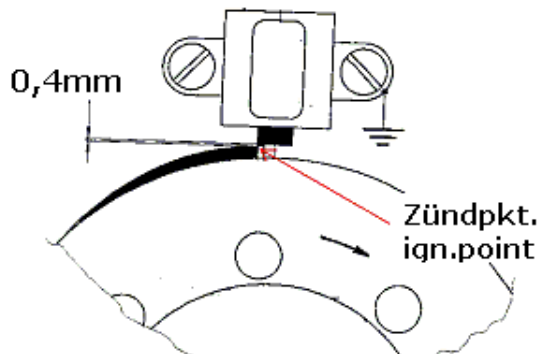


- Placez le tambour du rotor sur le vilebrequin, en veillant à aligner la fente avec la goupille conique du vilebrequin. Vérifiez que le rotor est bien en place sur l'arbre. Il arrive parfois qu'une goupille conique soit légèrement trop haute et empêche un bon ajustement. Dans ce cas, enlève un peu de matière sur la goupille.

- Vérifiez également que le rotor tourne librement au-dessus de la plaque de base.

- Serrez le rotor à l'aide de la vis M6x40, sans oublier la rondelle fournie. Pour démonter le rotor, utilisez un extracteur M27x1,25.

- **Sur les moteurs de 125 cm³**, vous devrez retirer la goupille à rouleau avant de monter le stator. Pas d'inquiétude, celle-ci n'a aucune fonction de fixation, elle sert uniquement de repère. Après avoir installé le stator et avant de placer le rotor sur l'arbre, retirez la ou les bougies d'allumage, amenez le piston (sur le 471, n'importe lequel) en position d'allumage, puis placez le rotor sur l'arbre de manière à ce qu'il se positionne comme indiqué ci-dessous.



- Faites tourner lentement le rotor à la main et vérifiez le jeu entre le capteur et l'un des ergots du rotor. Celui-ci doit être d'environ 0,4 mm. Vous pouvez ajuster ce jeu en desserrant les deux vis de fixation du capteur et en le déplaçant légèrement.

N'oubliez pas de resserrer soigneusement les deux vis de fixation du capteur. S'il est trop lâche, le capteur entrera en contact avec le rotor et sera endommagé. Il est recommandé de vérifier de temps en temps que le capteur est bien fixé.

- Comme vous possédez un JAWA/CZ monocylindre, ne vous inquiétez pas du fait que votre rotor comporte deux ergots de calage (parties surélevées), positionnés à 180 degrés l'un par rapport à l'autre. Ce deuxième ergot est destiné au JAWA bicylindre. Votre monocylindre tient compte de la similitude du système avec celui du bicylindre par une étincelle (inoffensive) au ralenti, près du point mort bas.



- Installez le bloc régulateur/redresseur de votre MZ-B-Tronics à un endroit pratique (par exemple sur la face intérieure de la boîte à outils).

- Fixez le relais (si vous optez pour cette solution). Nous vous suggérons de le placer à côté de la batterie.

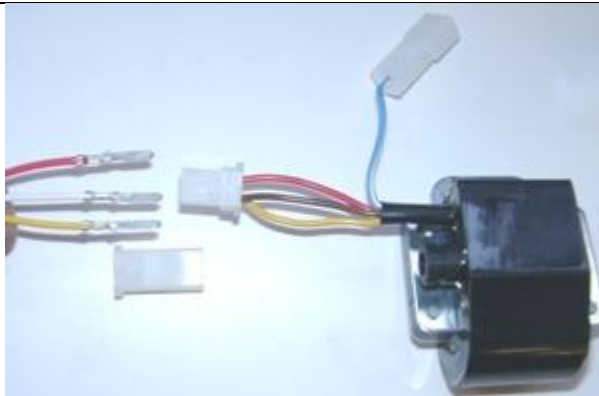


- Fixez la nouvelle bobine d'allumage avec sa plaque de fixation pré-assemblée à la place de l'ancienne. La sortie HT doit être orientée dans le sens de la marche. Sur la JAWA (dont le cadre est constitué d'un profilé rectangulaire en acier, contrairement à la CZ qui utilise des tubes ronds), vous devez insérer la longue vis M5 de l'ensemble bobine/support dans le trou où les anciennes bobines étaient fixées. Le support maintiendra l'ensemble sur le cadre, même s'il n'y a qu'une seule vis. Malheureusement, ce trou de fixation semble avoir été percé au hasard, de sorte que notre support ne s'adaptera pas toujours sans modification. Pour la CZ monocylindre, nous fournissons une bobine dotée d'un support intégré adapté à la fixation CZ.

Raccordez les composants conformément au schéma de câblage correspondant !

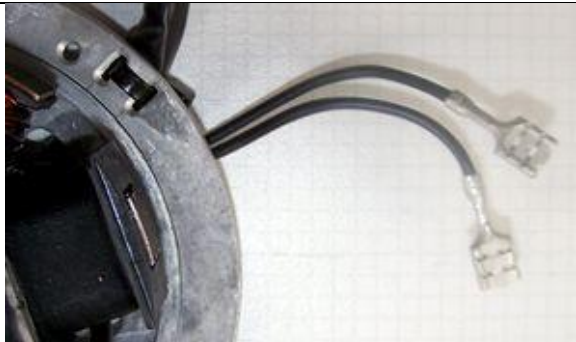
- Pour notre régulateur CC standard (95 22 699 06), utilisez le schéma de câblage **71xr12**.
- Pour notre régulateur CC avec condensateur de lissage intégré (73 00 799 50), utilisez en plus le schéma de câblage **reg_102**

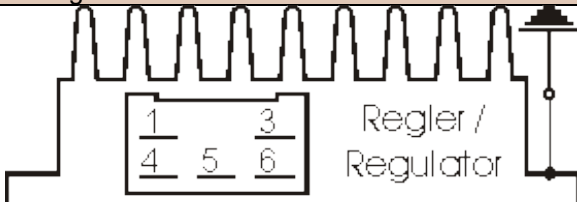
- Afin de faciliter le passage des câbles à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, le capuchon en plastique du câblage de l'alternateur menant à la bobine d'allumage n'a pas été enfiché sur la cosse. Vous ne devez y placer ce capuchon qu'une fois que tout a été correctement installé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

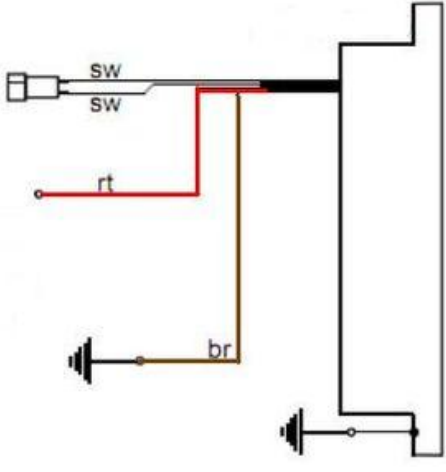


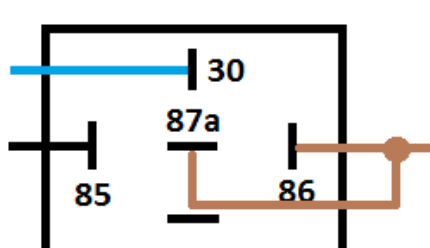
- Repérez la bobine d'allumage avec sa fiche femelle et ses trois fils (rouge, jaune et marron).
- Placez le boîtier de connecteur à 4 positions fourni sur cette prise et insérez les trois fils (rouge, jaune et blanc) provenant de l'alternateur. Assurez-vous que les bornes s'enclenchent correctement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

- Si vous devez (ou souhaitez) retirer à nouveau les bornes du boîtier de la fiche, insérez un trombone par l'avant, à côté des bornes, et repoussez la petite languette sur le côté. Retirez ensuite le fil.

Raccordement de l'alternateur Powerdynamo au circuit d'éclairage (via le régulateur) :	
	- Les deux fils noirs provenant de la bobine du stator acheminent la tension destinée aux feux, au klaxon, aux clignotants, etc. Ils n'ont aucun rapport avec l'allumage. - Cette tension (comprise entre 10 et 50 volts CA) doit toutefois être stabilisée (régulée) et, pour la plupart des applications, redressée en courant continu (CC), car il s'agit principalement de courant alternatif (CA). - Pour cela, nous proposons deux régulateurs différents :
	Attention : toute inversion entre le pôle positif et le pôle négatif (sur les versions CC) entraîne la destruction immédiate du régulateur. Cela ne sera pas couvert par la garantie, car il s'agit d'une négligence ! On reconnaît généralement un régulateur grillé à son odeur âcre.

Régulateur de type 1 : avec un régulateur CC standard (95 22 699 06), utilisez le schéma de câblage 71xr12 :	
	- Le nouveau régulateur/redresseur est équipé d'une fiche compacte à 6 broches, dont <u>l'une</u> n'est pas utilisée. Un cache-fiche femelle adapté à cette fiche est fourni. Vous devez insérer dans cette fiche femelle les fils suivants (dont les cosse s'enclenchent dans la fiche) :
Les deux câbles noirs provenant de l'alternateur...	... à raccorder aux broches 1 et 4 du nouveau régulateur (de là, des fils noirs identiques partent vers l'intérieur de l'appareil). Peu importe quel fil est raccordé à laquelle des deux bornes (1 et 4), car ils transportent du courant alternatif.
Le nouveau câble marron muni d'une cosse à œillet.	... relie la broche 3 du régulateur (d'où part également un fil marron vers l'intérieur de l'appareil) au pôle négatif de la batterie ou (si vous roulez sans batterie) à la masse (châssis).
Le nouveau câble rouge muni d'une cosse à œillet... Attention : Une polarité incorrecte endommagera les composants électroniques !	... se connecte à la broche 5 du nouveau régulateur (de là, un fil rouge part également vers l'intérieur de l'appareil). Ce fil constitue un point d'intégration majeur entre l'ancien et le nouveau système. C'est ici que la tension positive régulée est délivrée pour être raccordée à la borne positive de la batterie ou (si vous roulez sans batterie) à la borne d'entrée de tension de l'interrupteur principal (serrure de contact ; sur les motos allemandes : broche 51/30).
Assurez-vous d'avoir un fusible de 16 A entre la batterie et le circuit du véhicule.	

Le fil vert/rouge au niveau de la broche 6 du nouveau régulateur...	... correspond au voyant de contrôle de charge. C'est là que vous branchez le fil qui reliait auparavant le voyant de contrôle au régulateur d'origine. - Notez bien que ce dispositif de contrôle ne fonctionne qu'en présence d'une batterie. Si vous roulez sans batterie mais que vous connectez tout de même le fil, vous constaterez que le voyant s'allume même lorsque l'alternateur produit de la tension. Par conséquent, en l'absence de batterie, ne le connectez pas.
- La fonction de commande de l'éclairage de charge repose sur un commutateur à transistor et constitue une fonction supplémentaire. Même en cas de défaillance de celle-ci, le régulateur peut tout de même fonctionner correctement. Vérification simple : mettez le moteur en marche, allumez les feux, puis débranchez la batterie. Si les feux restent allumés, l'appareil fonctionne correctement.	
Régulateur de type 2 : avec régulateur CC et condensateur de lissage intégré (73 00 799 50), utilisez en complément le schéma de câblage reg_102 :	
	- les deux fils noirs (sw) correspondent à l'entrée CA provenant de l'alternateur (comme il s'agit de courant alternatif, peu importe quel fil noir est relié à quel autre fil noir) - le fil rouge (rt) correspond à la sortie 12 V CC, et - le fil marron (br) est la masse, reliée en interne au boîtier
- Il reste le fil bleu (parfois bleu/blanc) au niveau de la bobine d'allumage. Il s'agit du fil de coupure d'allumage. - S'il est relié à la masse, il coupera l'allumage ! Remarque : - En cas de problèmes d'allumage, commencez par débrancher ce fil bleu. Dans de nombreux cas, cela vous permettra de repartir	- Mise hors tension via un interrupteur d'arrêt dédié (en cas de conduite sans batterie) : Le relais ne sera pas installé. Le câble bleu (/blanc) de la bobine d'allumage sera raccordé à un coupe-circuit, qui se ferme à la masse (un bouton situé sur le guidon). Vous pouvez également installer un contacteur d'allumage permettant de se raccorder à la masse lorsqu'il est en position OFF. - Procédure relative à la batterie : Reliez le fil marron du relais à une bonne masse. Faites passer le fil noir le plus long du relais jusqu'au fil qui était auparavant relié à une broche sous tension lorsque le contact est mis (sur les motos allemandes : broche 15) et reliez-le à cet endroit. Raccordez le fil bleu provenant de la broche 30 du relais au fil bleu (ou blanc) de la nouvelle bobine d'allumage. Si votre batterie venait à tomber en panne sur la route, il vous suffirait de débrancher ce fil bleu pour que votre moto redémarre (elle ne s'arrêtera alors plus en coupant le contact).

Câblage du relais (le cas échéant) : 	- Le fil marron muni d'une cosse à anneau provenant des broches 87a et 86 est relié à la masse. - Le fil noir provenant de la broche 85 est relié à une borne de l'interrupteur principal sous tension lorsque celui-ci est activé.
Vissez le câble haute tension (d'allumage)... - N'utilisez surtout pas de câbles amplificateurs d'étincelles, tels que les « Nology supercables » ou les « hot wire ». Cela perturberait le système et pourrait l'endommager.	... dans la bobine d'allumage et enfitez le joint en caoutchouc avant de monter la bobine (ce sera plus facile). - Veuillez utiliser le câble fourni avec le kit et non n'importe quel vieux câble.
- Vous vous rendrez service en équipant votre moto de nouvelles bougies d'allumage et de nouvelles clés à bougies (de préférence d'une résistance comprise entre 0 et 2 kΩ). De nombreux problèmes trouvent leur origine dans des bougies, des bornes et des câbles « apparemment en bon état » (voire « tout neufs »). - N'utilisez pas de bougies d'allumage dotées d'une résistance de suppression interne. NGK (par exemple) proposait ce type de bougies, 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 se retrouve raccourci. Le rotor se retrouve alors plus bas et peut désormais entrer en contact, par ses rivets, avec la bobine du stator. Il en résulte 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, voire 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 jusqu'à 40 000 volts ! En cas de manipulation imprudente, cela peut non seulement être douloureux, mais aussi carrément <u>dangereux</u>. Veuillez respecter une distance de sécurité 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. Ne lavez votre véhicule qu'avec le moteur 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 comporte une résistance*) afin de respecter la réglementation locale (*exigences en matière de compatibilité électromagnétique*).

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

- N'oubliez pas que les bougies de allumage 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 capuchon de bougie défectueux ou une bougie de allumage défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « d'amélioration 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-montons les vis de manière à ce qu'elles ne soient que légèrement serrées.

- 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. De toute façon, vous ne pourrez 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 et 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, possède relativement peu d'énergie et apparaît donc jaune et épaisse (ce qui la rend toutefois très visible). L'étincelle produite par 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, l'étincelle ne se produit qu'à la vitesse de démarrage par kick, et non en appuyant lentement sur le levier de kick avec la main (comme cela peut être le cas avec les allumages alimentés par batterie).

- Les systèmes équipés de bobines d'allumage à double sortie présentent quelques particularités. Veuillez noter que lors des essais effectués d'un côté, l'autre côté doit soit être raccordé à une bougie d'allumage installée, soit être 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, des étincelles longues et dangereuses peuvent jaillir tout autour de la bobine.

- Ne procédez jamais à un 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 le soudage à l'étain. Avant de toucher aux composants électroniques, débranchez le fer à souder du secteur ! N'utilisez jamais de mastic de cuivre sur les bougies d'allumage.

- Les composants électroniques sont très sensibles à une polarité incorrecte. Après toute intervention sur le système, vérifiez bien la polarité de la batterie et du régulateur. Une polarité incorrecte 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 « couleur contre couleur ». 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 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 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 et/ou une bougie 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 d'enduire 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 risqueraient de 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 qu'une batterie débranchée finira par se décharger d'elle-même 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, avant vous, des milliers d'autres clients ont installé le système avec succès.

Profitez pleinement de votre moto équipée de son nouveau cœur électrique !

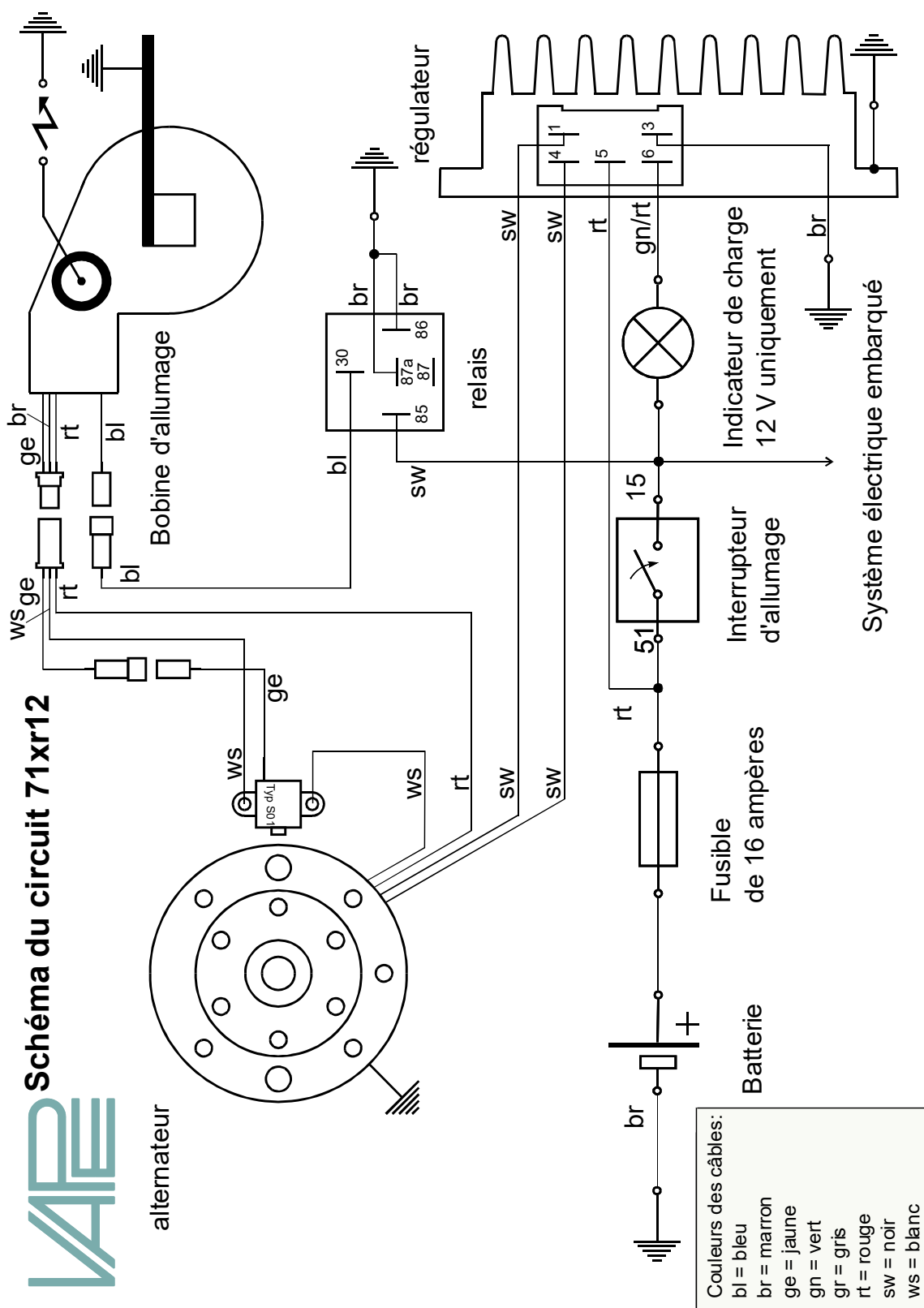


Schéma de câblage du contrôleur 102

